БАМ

МАГИСТРАЛЬ В БУДУЩЕЕ



БАМ

МАГИСТРАЛЬ В БУДУЩЕЕ



г. Благовещенск,
2014 г.

История Байкало-Амурской магистрали, как и сама магистраль, многолика, многомерна и многозначна. Она опирается на мечту наших далеких предшественников об освоении сказочных просторов востока России и о выходе на Тихоокеанское побережье.

Перемотаем пленку истории в более глубокие времена декабристов, Ломоносова и даже Петра Великого. Царь-реформатор мечтал, чтобы Россия не только имела выход к Тихому океану, но и в действительности стала великой тихоокеанской державой. Это он посылал на восток первые научные экспедиции, включая в их состав приглашенных на работу в Россию ученых-европейцев, многие из которых впоследствии стали заметными фигурами в академическом и географическом обществах России. Всем известны ставшие крылатыми последующие слова М.В. Ломоносова о могуществе России, которое прирастать будет Сибирью. Средиземным морем будущего называл Тихий океан А.И. Герцен. И они, и сотни их единомышленников были не только мечтателями, но и предприимчивыми рачителями своих предвидений.

Теперь мы знаем, что 40-летие БАМа – дата хотя реальная и значимая, но в известной степени условная. Но именно только тогда, с весны 1974 года, стройка развернулась решительно и фронтально: на многие десятки объектов разом рванулись механизированные колонны, строительно-монтажные поезда, мостостроительные и тоннельные отряды; а с принятием в июле 1974 года постановления о БАМе к работе на магистрали подключилась вся страна.

Тогда, 40 лет назад, БАМ начинался с большого бума. Казалось, что вся страна включилась в великую стройку, да так оно и было на самом деле. И то, что на магистрали работали именно первопроходцы – в основном бойцы ударных комсомольских отрядов – не было преувеличением. Первые палатки и первые просеки, первые километры насыпи и первые мосты действительно были там, где природа собрала все свои мыслимые и немыслимые трудности и препятствия. Каково было бойцам первых стройотрядов, оторвавшись утром от печки-буржуйки, выходить на объекты в 50-градусные морозы? А каково было направить мощь техники на выемку объемом в миллион кубометров скалы при минимально отведенных на это дело сроках? А проложить рельсы через горный хребет по временной схеме с немыслимым уклоном?

Уважая историю, посмотрим в будущее. О том, что сегодняшний день БАМа – завтрашний день страны, было понимание и тогда, когда магистраль строилась, есть оно и сейчас, когда потерянное к магистрали внимание вернулось. И очередной юбилей БАМа – это напоминание о том, что Восточная Сибирь и Дальний Восток все еще ждут своего часа. Ждут, когда придет время освоения необъятных просторов и несметных природных богатств. Ради этого на эту землю сотни лет назад пришли наши предки, и ради этого не покидает ее современное поколение. Мы, современники БАМа, надеемся, что наши дети и внуки будут жить здесь уже не на окраине России, а в ее сердце…



От Ремезова до Транссиба

«Наших» Сибирь влекла с тех пор, когда о ней стало известно благодаря походу отряда Ермака, совершенному в 1581 году. Первые города и крепости были опорными пунктами освоения новых территорий – власти стремились закрепиться на окраинах: тогда еще «действовало» неписаное древнее правило, по которому владеющее низовьями реки государство имело законные основания претендовать на всю территорию бассейна до верховьев данной реки.

Маршруты отрядов Василия Поярко-ва, Ерофея Хабарова и других землепроходцев также пересекали будущую магистраль, где природа на их пути навесила амбарные замки, закрыв непроходимыми препятствиями сухопутные пути в Приамурье. Вскоре пришел черед ученых, от радеющих за государственные интересы одиночек, до организованных экспедиций, двинувшихся на восток и по морю, и по суше большей частью по царским указам.

В 17-м веке Сибирь отметилась первыми городами. В 1697 году русский географ, картограф и историк Семен Ульянович Ремезов составил план г. Тобольска и чертеж соседних земель, затем вместе с сыновьями подготовил «Ремезовскую летопись», а в 1701 году создал «Чертежную карту Сибири», отразив в них результаты прежних исследований.

Большую работу в Восточной Сибири провела академическая экспедиция Даниэля Готлиба Мессершмидта, немецкого и российского ученого, которого Петр Первый пригласил специально для комплексного исследования Сибири.

Вблизи трассы БАМа в районе Байкала первыми еще в 1770-1774 годах вели исследования участники академических экспедиций, которыми руководили Петер Симон Паллас и Иоанн Готлиб Георги.

Через некоторое время экспедиции были приостановлены главным образом из-за начавшегося в 1773 году восстания под предводительством Емельяна Пугачева. Изучение этих районов было продолжено уже в 19-м веке в связи с сельскохозяйственным освоени-

ем южной части и с бурным развитием с 30-х годов частной золотопромышленности.

Многие места современного БАМа на его западном участке связаны с пребыванием там декабристов. Изучая природные богатства, первые революционеры из дворян были не только первыми краеведами-просветителями, но и были твердо убеждены в том, что со временем Сибирь должна стать страной фабрик и заводов.

Важные события происходили и на Восточном участке БАМа. Больших результатов добилась экспедиция Александра Федоровича Миддендорфа в 1844 году. Материалы экспедиции оказали в частности заметное влияние на понимание системы горных хребтов Юго-Восточной Сибири.

Вторая половина века уже напрямую связана с изучением возможностей прокладки дорог, причем



ганизована Русским Географическим обществом. Ее участники произвели наблюдения и инструментальную съемку в Восточном Саяне, в Забайкалье, на реках



Русский географ, картограф и историк Семен Ульянович Ремезов



на всем пространстве до Тихого океана. Важным событием стала Сибирская экспедиция, которую П.П. Семенов-Тянь-Шанский назвал Великой. Она была ор-



Ангаре, Олекме и до Амура. В 1856 году поручик А.Ф. Усольцев снял маршрут в районе Центрального участка БАМа. До 70-х годов 20-го века изыскатели и проектировщики вспоминали добрым словом карту, составленную по результатам работ многих экспедиций, вспоминали съемку Арсения Федоровича Усольцева, который затем возглавил Сибирский отдел Русского Географического общества.

Масштабную работу выполнила общегеографическая экспедиция Людвига Шварца. Она прошла по маршруту от Байкальского хребта до Северомуйского.

В этот период уже на всем протяжении от Байкала до океана неутомимые русские географы, геологи, ботаники, зоологи проводили кипучую деятельность. Русское Географическое общество проявляло в исследованиях особую активность. Его лучшие специалисты совершили в эти годы свои главные путешествия.



Поручик
А.Ф. Усольцев







Многое для изучения территории, по которой проходит БАМ, сделали военные и классные топографы и геодезисты штаба управления войск при генерал-губернаторе Восточной Сибири. Они забирались в самые недоступные места – снимали местность на планы и карты. По существу, эти исследователи и являются предвестниками путей сообщения в восточной части страны, а их маршруты представляют собой первые, пробные варианты трассы.

Интересны сведения о самой первой запланированной железной дороге на Дальнем Востоке. Еще в 1857 году граф Муравьев-Амурский, губернатор Восточной Сибири, командировал военного инженера Д.И. Романова составить «проект колесного пути» от мыса Джой на правом берегу Амура, где был заложен город Софийск, к заливу Де-Кастри в Татарском проливе. Дорога эта, по плану Муравьева, должна была строиться так, чтобы без больших затруднений ее можно было бы впоследствии обратить в железную.

В то же время стали появляться и другие масштабные проекты дорожного строительства, инициаторами которых были иностранцы. Так, например, английский инженер Дуль предложил построить конно-железную дорогу от Нижнего Новгорода до Тихого океана; американец Коллинс ходатайствует у Российского правительства о разрешении рельсовым путем соединить Иркутск и Читу.

С будущим БАМом связано имя князя Петра Алексеевича Кропоткина. В 1862 году лучший ученик Пажеского корпуса, прямой потомок Великих (правящих) русских князей, к удивлению царя уехал служить в далекое и безвестное Амурское казачье войско. За пять лет жизни в Сибири он совершил ряд труднейших путешествий. П.А. Кропоткин шел там, где никто не ходил. Он нашел проход через тот самый Северо-Муйский хребет, сквозь который уже в наше время строители БАМа с огромным трудом пробили 15-километровый тоннель. Кропоткин нашел реальный вариант для скотопрогонного тракта из Читы до прииска Бодайбо. Значение его Олекминско-Витимской экспедиции трудно переоценить. П.А. Кропоткину удалось разработать и впервые представить очень сложную орографию этой горной страны. Полезными труды этой экспедиции оказались и при строительстве Байкало-Амурской магистрали.

И вот наступил 1878 год, в который было завершено строительство железнодорожной линии Пермь-Екатеринбург. Здесь, на Урале, дорога остановилась – не был решен вопрос, каким путем идти дальше, через северные или южные города. Между тем многоцелевая необходимость в железнодорожной магистрали к Тихому океану уже осознавалась как неотложная.

Решение о строительстве Великой Сибирской магистрали было принято в 1887 году. Предстояло выбрать между северным и южным направлениями по отноше-





нию к Байкалу. На заседании комиссии русского технического общества в декабре 1890 года был принят южный вариант строительства Сибирской магистрали: природные условия для ее строительства тут были все же легче, да и край населен – имелись города, способные стать опорными пунктами большой стройки.

Тем временем в 1906 году изыскатели проложили трассу Амурской железной дороги от Сретенска на Хабаровск, и уже в 1907 году началось ее строительство. 24 марта Госдума приняла решение начать строительство железной дороги на всем ее протяжении с ветками к Нерчинску и Благовещенску за счет казны. В феврале 1914 года весь амурский рельсовый путь от Сретенска до Владивостока, протяженностью 2200 километров, вступил в эксплуатацию, а окончательно Транссиб был построен в 1916 году.

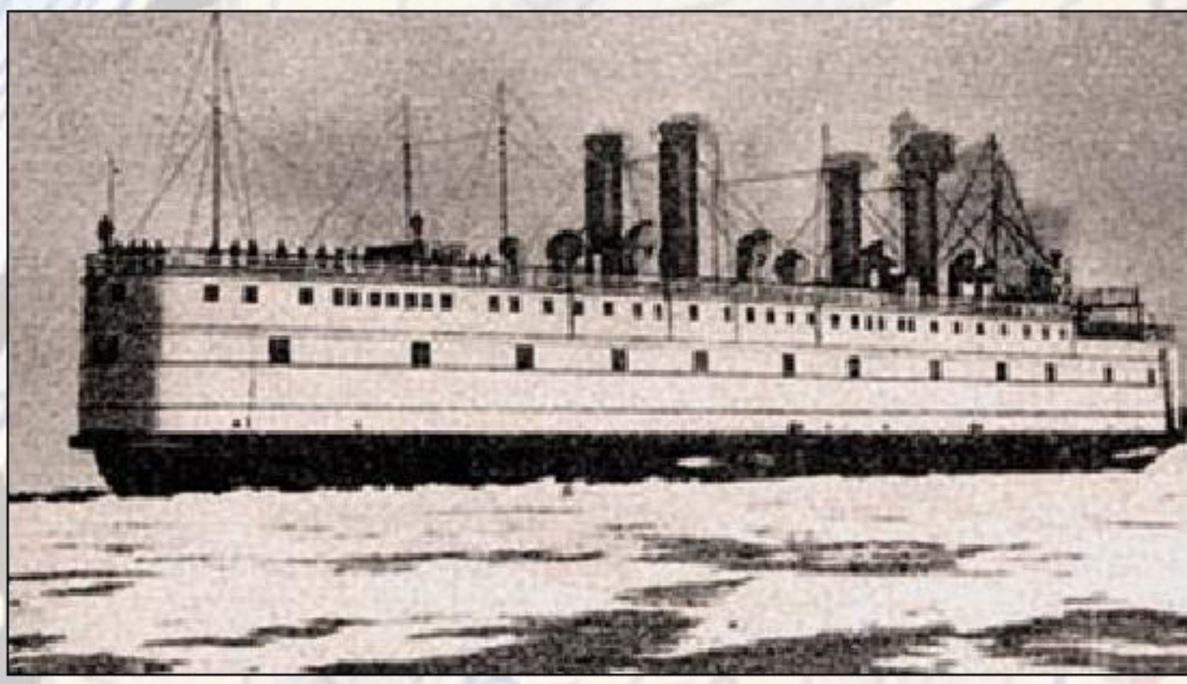
Накануне Первой мировой войны дважды осуществляет изыскания Ленской железной дороги инженер Эдуард Михайловский – брат писателя Гарина-Михайловского, тоже изыскателя. Он пошел в обход перевала по долинам рек Бирюсы и Топорки. Но, как и некоторые его предшественники, он прокладывал трассу «на глаз». Не имея карт и планов, он, естественно, не мог в трудных таежных условиях проложить ее хорошо и в нужном направлении. Современный БАМ потом прошел в непосредственной близости от этого маршрута.

После 1913 года в изысканиях на Дальнем Востоке наступил длительный перерыв, не связанный, кстати, с



Князь Петр Алексеевич Кропоткин





Сибирский железнодорожный путь начали строить в 1892 году. Одновременно со строительством одних участков продолжались изыскания других. При изысканиях Транссиба в 1894-1896 годах специалисты долго не могли проложить трассу от Сретенска до Хабаровска. Выводы изыскателей были такими: «Дикий, суровый, почти не заселенный край, угрюмые горы, топкие болота, царство лесных завалов и камня». На этом докладе появилось высочайшее повеление: «Изыскания Амурской дороги прекратить».

К этому времени уже было открыто движение на Западно-Сибирском участке, и Транссиб подходил к Сретенску. Восточно-Сибирский вариант оставался неопределенным. В 1898 году Н.А. Волошинов проводил железнодорожную разведку между Ангарой и Муей и далее до реки Черный Урюм на предмет прокладки Транссиба. По результатам этой разведки было окончательно решено прокладывать магистраль южнее, через Иркутск.

К 1899 году построили Иркутско-Байкальскую ветвь. Затем частично Забайкальскую дорогу. Через Байкал поезда перевозили на пароме-ледоколе, принимавшем 28 вагонов с грузом и 670 пассажиров, за 3,5 часа. И лишь в 1905 году поезда пошли по кругобайкальской дороге, которая обходила озеро с юга.

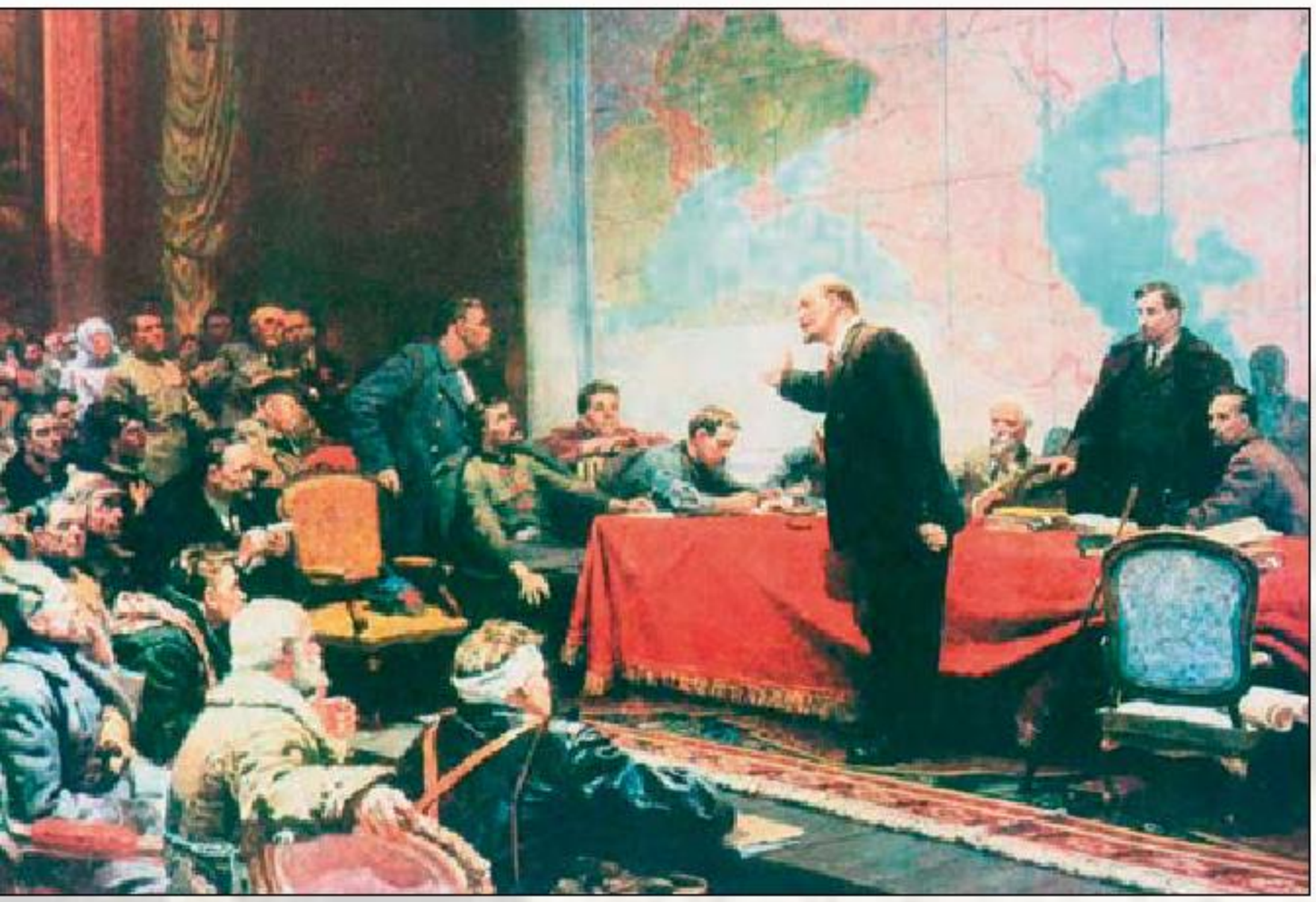
экономическими возможностями страны. В это время думать о новых дорогах мешала политическая обстановка, да и Транссиб снял остроту транспортной проблемы, работая на программы своего времени.

Россия оказалась готова к рывку на восток по маршруту Транссиба, БАМ же закрыли на замок...



Рождение Большой стройки

В 1920 году на VIII Всероссийском съезде Советов был принят план ГОЭЛРО, предусматривающий строительство четырех магистралей.



Первая должна была соединить Донбасс с Мариуполем и Москвой, вторая – открыть Донбассу выход к Волге и Царицыну, третья – связать Ленинград с югом страны, минуя Волгу. Четвертая железная сверхмагистраль должна была разрешить вопрос экономики коренным образом. И уже в 1924 году на картосхеме перспективного плана развития железных дорог СССР впервые показаны контуры будущей магистрали через Сибирь к Тихоокеанскому побережью. На ней третья часть магистрали в общих чертах совпадает с трассой нынешнего БАМа.

В 1926 году отдельный корпус железнодорожных войск начал проводить топографическую разведку на БАМе.

Местные дальневосточные власти в это время предпринимали попытки реализовать давнишнюю мечту о прокладке железной дороги к Советской Гавани. В 1927 году была даже предпринята попытка исследовать маршрут к этой большой бухте от Хабаровска (вспомнили планы Муравьева-Амурского по дорожному строительству), но из-за сложности пересечения хребта Сихотэ-Алинь изыскания отложили. В начале 1930 года дальневосточники снова выступили с предложением в адрес ЦК ВКП(б) и Совнаркома о проектировании и строительстве второй Транссибирской магистрали с выходом к Тихому океану. При разработке предложений правительству был использован материал предыдущих исследований. Не зная в точности, откуда будет начинаться новая дорога на западе (то ли в Тулуне, то ли в Тайшете, а может быть, от иной точки примыкания к Транссибу), они приняли условно координаты Байкала и назвали будущую дорогу Байкало-Амурской магистралью.

К 1932 году магистраль уже виделась во всю длину в 4100 километров, от Тайшета до Советской Гавани. 13 апреля 1932 года вышло правительственное постановление о проведении изыскательских работ и строительстве Байкало-Амурской магистрали. Постановление имело большое значение: оно не только признало необходимым сооружение второго Транссиба, но и обозначило эту государственную цель. Сразу же была сформирована специальная Восточно-Сибирская экспедиция технических изысканий (Востизжелдор) под руководством начальника Д.И. Джусь и главного инженера А.П. Смирнова. На основании того же решения образовано Управление строительства БАМа. И вскоре очередные изыскательские экспедиции, которые возглавлялись непосредственно названными руководителями Востизжелдора плюс П.К. Татаринцевым, отправились в тайгу. Они собрали богатый материал по геологии, гидрографии и климату района новостройки, что позволило уточнить, а по многим участкам и определить генеральное направление дороги. Опорными пунктами ее были намечены Тайшет, Падунские пороги на Ангаре, северная оконечность Байкала, поселки Тындинский, Ургал, Пермское, Советская Гавань.

В целях развертывания наиболее широкого фронта строительных работ предлагалось на первом этапе









провести ответления от Транссиба: от Волочаевки к Пермскому, от Известковой к Усть-Ниману, от Уруши к Тындинскому. Соединительные ветки должны были расширить зону влияния Транссиба и позволить строить магистральную трассу БАМа одновременно в нескольких направлениях, в том числе форсировать участок Пермское – Совгавань, на что обращалось особое внимание.

Сложнее было с западным крылом БАМа – отсутствие достоверной научной информации исключало возможность инженерной проработки проекта. Именно поэтому постановлением 1932 года предусматривалось первоочередное строительство БАМа в усеченном варианте – от села Пермского на Амуре до станции Уруша на Забайкальской железной дороге. После изысканий и проектирования на строительство отводилось два года.

Начало организации строительных работ не было удовлетворительным, и уже к осени 1932 года стало ясно, что основная проблема – нехватка рабочих рук. На стройку удалось привлечь 2,5 тысячи человек при потребности в 25 тысяч. НКПС не смог не только обеспечить стройку рабочей силой и механизмами, но и оставил без хлеба имеющихся на Забайкальской дороге рабочих. 25 октября постановлением СНК СССР строительство БАМа передано в ОГПУ. Впоследствии в эту систему были переданы и проектно-изыскательские кадры. Далее все это перешло в систему НКВД, была создана знаменитая гигантская организация закрытого типа «Байкало-Амурский исправительный трудовой лагерь ГУЛАГа» (БАМЛАГ). Но и при этих крайне жестких мерах первоначально определенные сроки не были выполнены.

Впрочем, было бы несправедливо обвинять в недостаточной активности самих изыскателей в начальный период работ в 30-е годы. Масштаб проведенных исследований огромен, экспедиционные партии бороздили все пространство будущей стройки фронтальной шириной в сотни километров. Там работали комплексные научные, геологические и другие экспедиции.

Тогда же стали составлять первый проект хозяйственного освоения зоны БАМа. Вырисовывались индустриальные центры и комплексы, и отчетливее других представлялся Усть-Ниманский вблизи Буреинского угольного бассейна и Хинганских железных руд. Здесь намечалось строительство металлургического комбината, и проект выглядел столь реальным, что в числе первоочередной задачи запроектировали и начали строить соединительную ветку от станции Известковая к Ургалу и дальше к Чегдомыну и на запад от него к Усть-Ниману. Такими территориально-промышленными центрами, которые просматривались на ближайшую перспективу в связи со строительством железной дороги, были Прибайкалье с первоочередными планами строительства гидроэлектростанций и восточное Приамурье с промышленными гигантами, которые уже строились вместе с городом Комсомольском-на-Амуре.

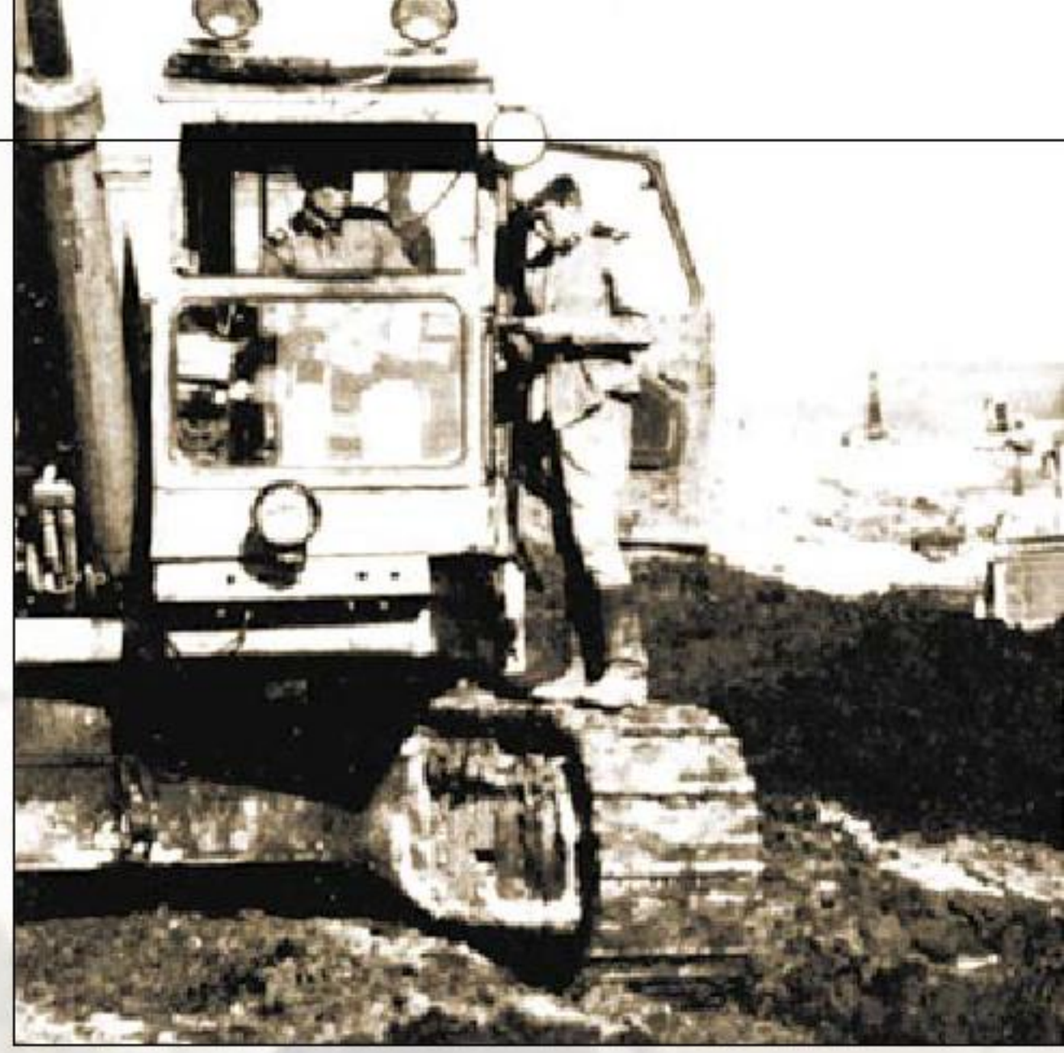
Основные работы планировалось выполнить за годы второй пятилетки.

Ко второй половине 30-х годов впервые, наверное, со всей серьезностью и в полном объеме были оценены и приняты во внимание объективные природно-климатические факторы, и в структуре Народного комиссариата путей сообщения было создано специализированное учреждение «Бамтранспроект», в 1939 году переименованное в «Бампроект». В 1937 году на





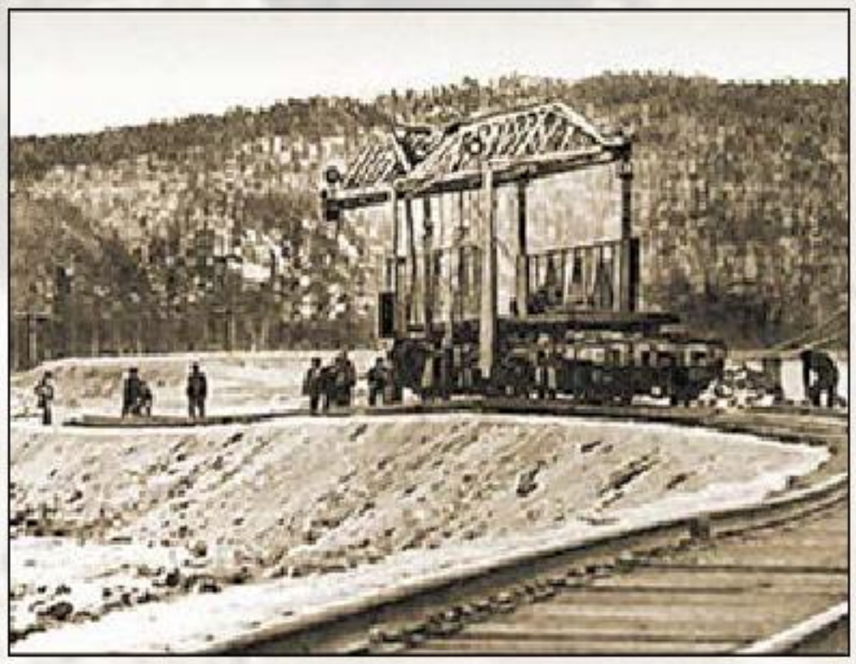




восточном участке в составе экспедиции «Бампроекта» работало десять партий, которые были распределены по участку от Буреи до Комсомольска-на-Амуре.

Полученные результаты стали основой для дальнейшей работы по осуществлению проекта БАМа. Осенью 1937 года организовываются строительные управления Тайшетское, Буреинское и Амурское. Правительственными решениями от 17 августа 1937 года и 3 июня 1938 года были установлены сроки начала и окончания строительных работ по каждому из десяти участков БАМа, а общий срок строительства был ограничен периодом до 1945 года. В 1938 году БАМЛАГ был расформирован, и на его базе создано шесть исправительно-трудовых лагерей.

По участкам сроки сдачи во временную эксплуатацию по соединительным веткам были такими: Бам – Тындинский – 37-й год, Волочаевка – Комсомольск-на-Амуре – 38-й год и Известковая – Ургал – май 40-го года. Как известно, сроки эти были выполнены. Участки от Тайшета до Братска и от Братска до Усть-Кута планировалось построить до мая 40-го года и мая 41-го года соответственно. В ноябре 1941 года должны

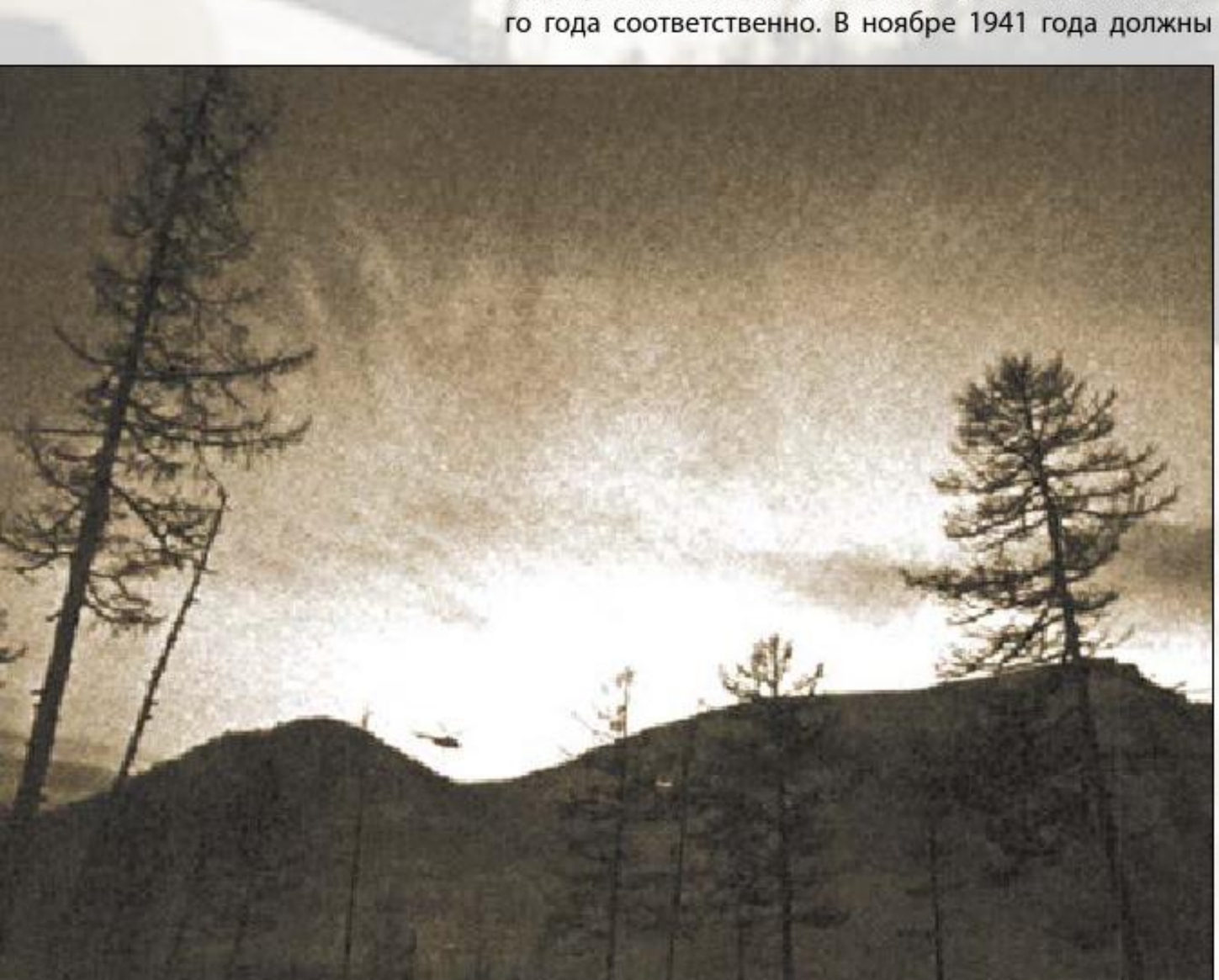


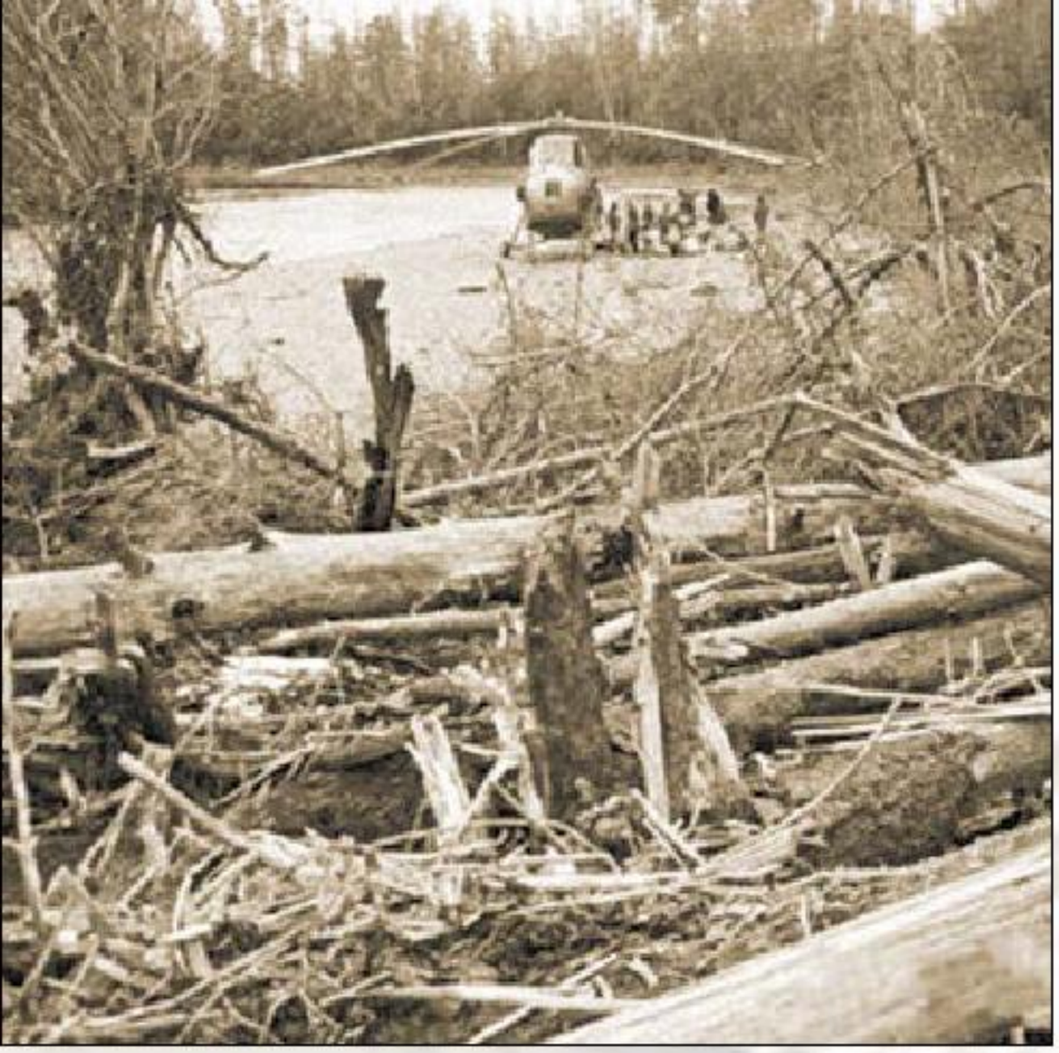
были быть сданы участки Тында – Зея и Усть-Ниман – Комсомольск-на-Амуре. По остальным участкам окончательные сроки укладывались в пределах 42-44-го годов. Фактически по флангам ситуация была такой: в 1936 году началось строительство дороги от Тайшета к Братску, и до войны рельсы были уложены до 58-го километра. На восточном же участке в 1939 году начались лишь подготовительные работы.

С началом Великой Отечественной войны работы непосредственно на БАМе были сокращены до минимума, а в ноябре 1942 года полностью законсервированы. В 1942 году Государственный комитет обороны определил приоритетным строительство железнодорожной линии Сталинград – Саратов протяженностью 350 километров. Рельсы предстояло взять на Дальнем Востоке. Металла не было, и разобрали линии Бам – Тында и Известковая – Ургал. Так БАМ продолжился на фронтовой Волге.

Пришлось даже прекратить исследования на участке Комсомольск – Совгавань, который рассматривался как стратегически важный на случай военных действий на Дальнем Востоке.

Но когда уже шли тяжелые бои, под Сталинградом лежали первые бамовские рельсы, ситуация заставила вернуться к заброшенной трассе: было принято решение о скоростном сооружении этого участка по техническим условиям и нормам военного времени. Летом 1943 года строительство участка было возобновлено.









В августе 1945 года сквозное движение должно было открыться.

Это была боевая стройка, протянувшаяся на полтысячи километров от паромно-ледовой переправы через Амур до морского порта в бухте Ванино.

Среди тех, кто работал на трассе, была изыскательская партия Арсения Петровича Кузнецова. Перед ней была поставлена задача - провести трассу через тысячеметровый перевал Сихотэ-Алиня без тоннеля. Каждую выемку штурмовали, словно неприступный бастион: взрывали на выброс, закладывали сотни тонн аммонала, а потом добивали вручную. Облепив откосы, на веревках на 30-метровой высоте, долбили скалу. Здесь трудились тысячи. Намеченная Кузнецовым трасса была очень тяжелой – тогда она и не могла быть проще.

На этой стройке было занято почти сто тысяч человек – с мая 1944 года строительные работы развернулись на всем протяжении трассы. Несмотря на почти всю ручную работу, рельсы продвигались на восток с невиданной ранее скоростью. В условиях военного времени почти без средств механизации было вынуто 32 миллиона 248 тысяч кубометров земли, построено восемь больших мостов, 30 средних и более 400 малых, а также вокзалы и железнодорожные станции, преодолен большой перевал.

От станции Пивань на восток поезд отходил 19 июля 1945 года в 19 часов.

Постановление о возобновлении строительства БАМа было принято 30 августа 1945 года. К этому времени из 4341 км протяженности основной трассы было введено в эксплуатацию 512 км (Комсомольск – Совгавань и Тайшет – Невельская). На 2093-м км имелись технические проекты и на 1736-м км разработаны технические задания.

Сразу после войны были определены программы развития восточных районов страны. Большие виды имелись на обширный бездорожный Ангаро-Енисейский регион. Кроме этого, созрела острая необходимость в соединении железнодорожной сети страны с бассейном реки Лены. Поэтому постройка западного крыла магистрали – участка от Тайшета к Братску и дальше на Лену – была включена в план первоочередного строительства.

В 1945 году в Тайшет была направлена крупная по тем временам техника, и в результате 7 ноября 1947 года первый поезд открыл сквозное движение до Братска, где намечалось большое энергетическое строительство и формирование территориально-производственного комплекса.





В июле 1951 года был забит последний костыль в шпалу на станции Усть-Кут: поезд соединил Транссиб с бассейном великой восточной реки. По новой дороге сразу же двинулась техника для добычи алмазов, золота, олова к флоту Лены. Вскоре эта линия, полностью введенная в строй в 1958 году, стала одной из самых грузонапряженных в стране.

Выигрывая время, строители дороги сознательно пошли на возможные в будущем переделки пути – через несколько лет после открытия движения пришлось некоторые участки переносить из зоны затопления водохранилищем Братской ГЭС.

Одновременно после войны были возобновлены изыскания 600-километрового участка от Усть-Кута до Нижнеангарска и строительные работы на линии Известковая – Ургал. На севере Байкала и в восточном от него направлении работала крупная изыскательская экспедиция, в которой насчитывалось более тысячи человек. Экспедиционные партии были комплексными, хорошо оснащенными техникой, включая и авиацию. Но БАМу не суждено было двинуться дальше Лены, где он остановился почти на четверть века.

Первоочередное внимание уделялось тем магистральным линиям, которые уже имели транзитное значение и на которых образовался напряженный грузопоток.

Между 30-ми и 70-ми годами очень влиятельным проектировщиком показало себя время: ушел паровоз, возросла пропускная способность дорог, увеличились радиусы кривых. Страна обрела опыт строительства крупных объектов. К концу 60-х годов был сделан вывод об экономической целесообразности возобновления строительства БАМа. Тогда же были сформулированы главные условия проектирования новых путей на востоке страны – комплексное освоение и развитие новых районов. Изменились и нормативы строительства, техническая вооруженность железнодорожного транспорта. Первым делом было целесообразным уточнить имеющийся к тому времени проект магистрали.

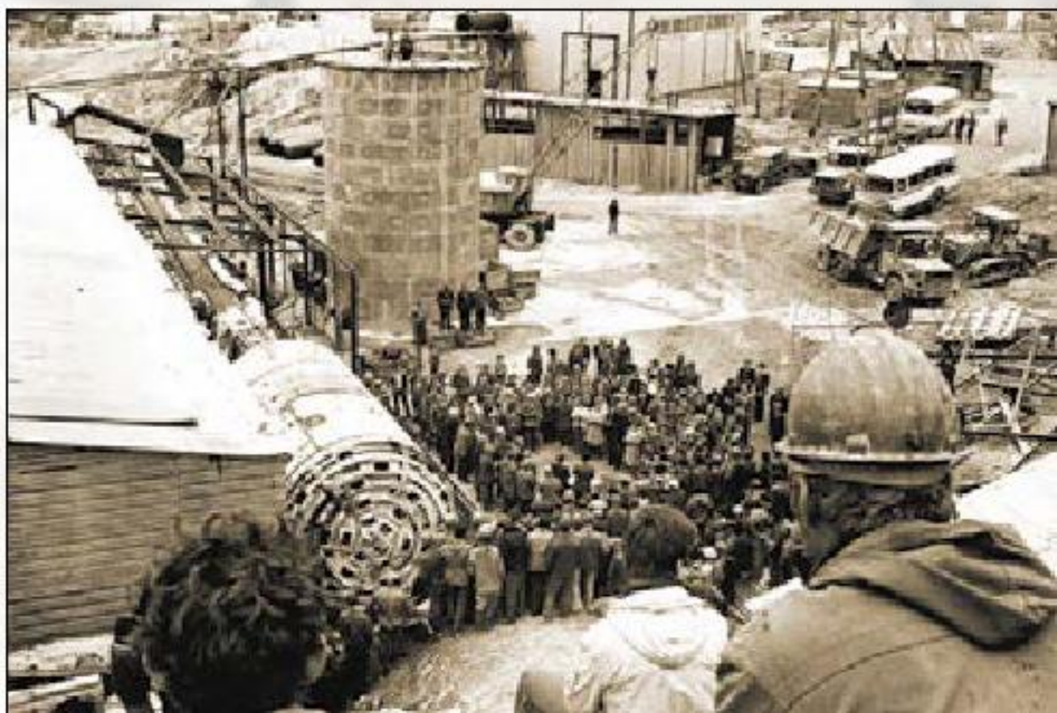
24 марта 1967 года Постановлением ЦК КПСС и Совета министров СССР были возобновлены проектно-изыскательские работы на БАМе.

Непосредственно в бамовский комплекс входило: сооружение вторых путей железнодорожной линии Тайшет – Лена протяженностью более 700 километров, прокладка линий Бам – Тында и Тында – Беркакит – это плюс еще 430 километров, и собственно БАМ длиной 3115 километров. На магистрали было запланировано строительство 3335 искусственных сооружений, в том числе девять тоннелей, 126 больших мостов, 200 станций и разъездов. Кроме того, одновременно с дорожными объектами предполагалось строительство в нескольких прибамовских городах комплексов предприятий стройиндустрии, главными объектами которых должны были стать домостроительные комбинаты.

На Центральном участке БАМа в первую очередь решено было строить линию Бам – Тында, которая давала возможность развернуть работы на основной магистрали более широким фронтом. Первое время главная организующая роль выпала на управление строительства «Бамстройпуть». Созданное приказом Минтрансстроя в ноябре 1971 года для строительства







линии Бам – Тында – Беркакит, управление сыграло роль ядра, вокруг которого формировались впоследствии строительные подразделения для массированного наступления на Большой БАМ.

На самом сложном первом этапе этой работой руководили начальник управления Валентин Иннокентьевич Мокровицкий и главный инженер Василий Серафимович Белопол. Первое время их штаб располагался в одной из комнат вокзала станции Сковородино, потом имел другой временный адрес также в Сковородино, пока не переехал в поселок Тындинский.

Первыми на Малом БАМе приступили к работе Мехколонны 47 и 49, Горем-28, Мостопоезд-489, СМП-544. Некоторые из этих подразделений уже имели богатую трудовую биографию. Например, Горем-28 был сформирован еще 26 июня 1941 года. Это предприятие возводило заграждения на подступах к Москве, прокладывало «Дорогу жизни» на Ладоге к Ленинграду, восстанавливало от бомбежек железную дорогу к Сталинграду.

В декабре 1971 года на станциях Бам и Невер, в поселок Тындинский пошли освободившиеся с прибайкальских строек жилые вагончики и техника. Прибывали и специалисты. И вот 5 апреля 1972 года началась отсыпка земляного полотна от станции Бам на 7274-м километре от Москвы в сторону первого разъезда с названием Штурм. Первые кубометры грунта погрузил на самосвал машинист экскаватора из МК-94 Владимир Астахов. Так началась большая стройка.

В мае отряд прораба Юрия Андреева совершил переход от станции Бам на Янканский перевал, проложив дорогу к опорному пункту трассы Бам – Тында, основав в ее срединной точке, на 90-м километре, поселок Аносовский. Уже в июне здесь разместились основные службы и базы Горема-28 и Мехколонны-94.



10 мая началось строительство первого моста – на первые километры магистрали пришли первые бригады Мостопоезда-489, созданного почти одновременно с УС «Бамстройпуть» в конце 1971 года.

14 сентября 1972 года коллектив Горема-28 (бригада под руководством Ивана Зелицкого) уложил первое звено от нулевого километра.

К началу 1973 года рельсовый путь был уложен только до 10-го километра, до разъезда с символическим названием Штурм. Строители только примерялись к нужным темпам работ.

Хуже всего обстояло дело с мостами. Вечная мерзлота требовала, чтобы большая часть мостов строилась на железобетонных сваях, но в такой грунт сваи можно опускать, только заранее пробурив в них скважины, для чего не было нужной техники.

В марте 1973 года бюро ЦК ВЛКСМ объявило строительство железнодорожной линии Бам – Тында Всесоюзной ударной комсомольской стройкой.

18 сентября 1973 года экспедиция Мосгипротранса забила последний пикет, и В.И. Мокровицкому был передан символический ключ от будущей железной дороги. А вместе с ним и огромный фронт работ: предстояло соорудить около 200 мостов, прорубить более двух тысяч гектаров просеки, уложить около семи миллионов кубометров грунта в насыпь. В этот же день изыскательская партия от этого пикета начала отсчет своим колышкам на линии Тында – Беркакит.





Трагические страницы истории



Официальная история Байкало-Амурской магистрали началась в 1974 году, когда на БАМ потянулись эшелоны с романтически настроенной советской молодежью. Но строительство железной дороги, которая должна была соединить Тайшет на Транссибе с Комсомольском-на-Амуре, началось еще в 30-е годы XX века. Практически одновременно был создан БАМЛАГ.

Численность заключенных БАМЛАГА (согласно архивным документам):
декабрь 1932 г. - 3800;
июнь 1933 г. - 35 397;
январь 1934 г. - 62 130;
январь 1935 г. - 153 547;
январь 1936 г. - 180 067;
январь 1937 г. - 127 483;
январь 1938 г. - 200 907.

В 1932 году вышло Постановление СНК СССР «О строительстве Байкало-Амурской железной дороги», по которому были развернуты проектно-изыскательские работы и начато строительство. Но вскоре стало ясно, что рабочих рук не хватает. При официально установленном количестве работников в 25 тысяч человек удалось привлечь только 2,5 тысячи. В результате 25 октября вышло второе постановление, по которому строительство БАМа было передано особому управлению ОГПУ.

Именно тогда, в конце 1932 года, на Дальнем Востоке возник один из крупнейших в структуре ГУЛАГа исправительно-трудовых лагерей - БАМЛАГ. Перед ним были поставлены три основные задачи: строительство Байкало-Амурской железной дороги, прокладка вторых путей на Транссибе, лесозаготовка, деревопереработка и добыча золота. Управление БАМЛАГом осуществлялось из г. Свободного (Амурская область).

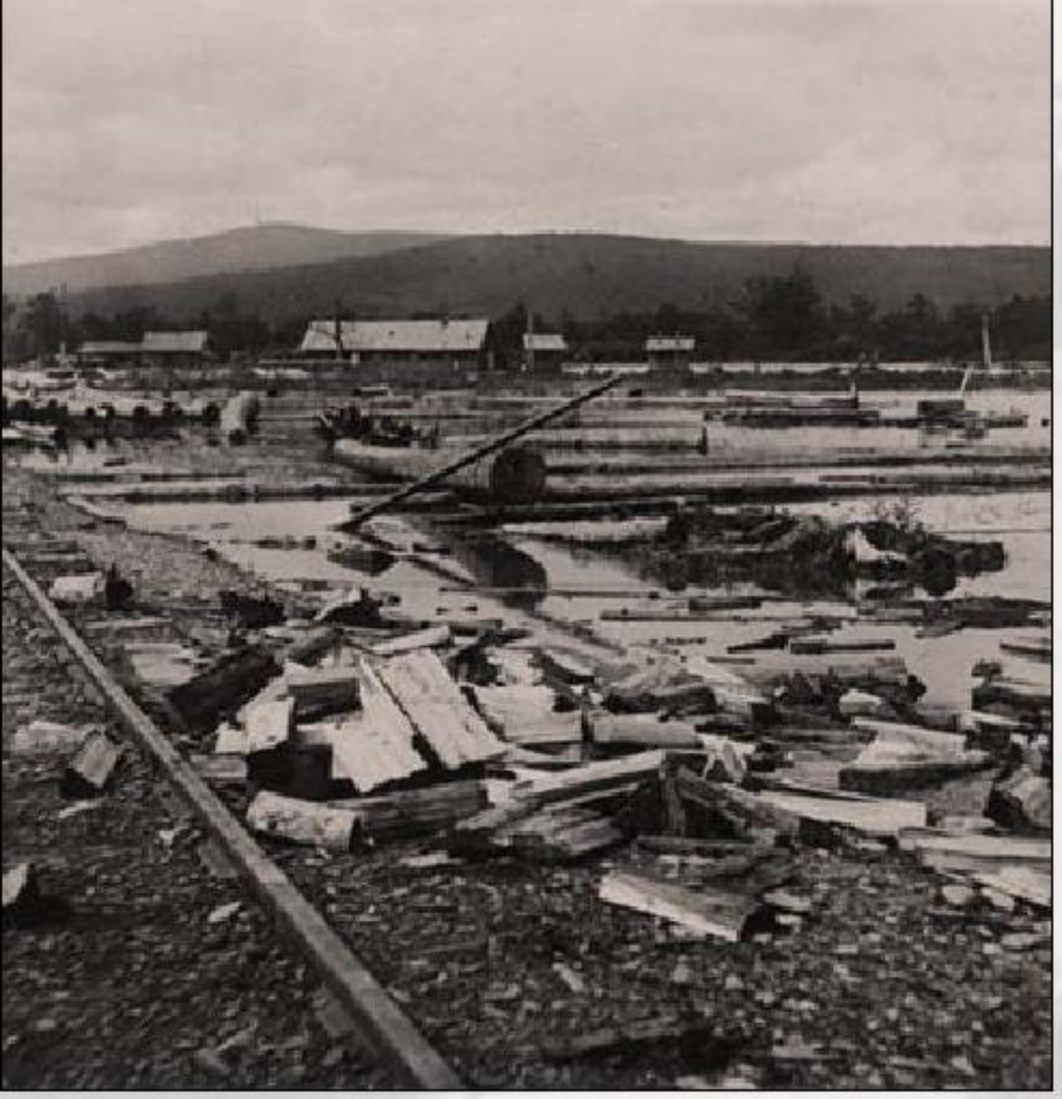
В период 1932-1937 гг. заключенные БАМЛАГа занимались реконструкцией Транссиба (в т.ч. строительством вторых путей на Забайкальской и Уссурийской железной дороге), гражданским строительством по трассе БАМа, проектно-изыскательскими работами по строительству участка БАМа Тында - Комсомольск, укладкой пути на головном участке БАМа Тахтамыгда (нулевая отметка БАМ) - п. Тындинский, подготовительными работами на участках БАМа - Известковая - Усть-Ниман (Ургал), Усть-Ниман (Ургал) - с. Пермское (Комсомольск), Тайшет - Падун, Тында - Зея, Комсомольск – Совгавань.

В мае 1938 года БАМЛАГ был расформирован, и на его базе создали шесть железнодорожных исправительно-трудовых лагерей: Амурский (Амурлаг), Буреинский, Восточный, Западный, Юго-Восточный и Южный. В 1938 году началось строительство западного участка от Тайшета до Братска, а в 1939 году - подготовительные работы на восточном участке от Комсомольска-на-Амуре до Советской Гавани.

Через БАМЛАГ (позже Амурлаг) прошло около 2 млн. человек. Точно неизвестно, сколько людей было расстреляно, захоронено в безымянных могилах или просто под железнодорожными насыпями. Бамлаговцев расстреливали в Свободном, Хабаровске, Чите, Сретенске, Ворошилове (Уссурийске), Имане.









В БАМЛАГ должны были направлять заключенных в хорошем физическом состоянии. На деле это требование не соблюдалось, привозили ослабленных и больных. Поэтому все заключенные были распределены по категориям трудоспособности. Первая - 53 %, вторая - 35,4 %, третья - 6,4 %, остальные - без категории, т. е. нетрудоспособные. Из общего числа заключенных 70,2 % были заняты на производственных работах, 14,3 % - на лагерном обслуживании, 15,5 % не работали (больные). Получается, что из 10 заключенных лишь 7-8 человек участвовали в сооружении БАМа. Они расчищали просеку, вели земляные работы, отсыпали железнодорожное полотно тачками, рубили лес и изготавливали шпалы, строили мосты.

Самые жуткие условия для заключенных строителей были созданы на территории Амурской области. Типовые лагерные пункты проектировались в большой спешке. Жилые бараки появились не сразу, поэтому заключенные селились в старых дырявых палатках и наспех сооруженных шалашах. Им не полагалась спецодежда, работали в том, в чем их арестовали – изношенном временем и тяжелым трудом тряпье. Обувь мастерили из покрышек. Само собой, бани тоже не было, потому большое количество людей погибало от болезней.

«В те годы самые тяжелые на трассе земляные работы велись вручную. По воспоминаниям бывшего заключенного Тайшетлага И.П. Айтуганова, «тачки катали по шестьдесят метров по узкой дощатой дорожке, трапам», причем для получения дневной нормы питания требовалось погрузить, отвезти и разровнять не менее восьми кубометров земли». («К истории довоенного строительства Западного участка БАМа «Тайшет - Братск – Лена», Афанасов О. В.)

Организацией лагерной жизни занимался один из первых начальников БАМЛАГа Нафталий Аронович Френкель. По его распоряжению были созданы сельскохозяйственные колонны, или «сельхозы», которые занимались продовольственным обеспечением лагерей: выращивали овощи, зерно, содержали скот.

Работающие (в зависимости от выполненной нормы) получали в день от 500 граммов до килограмма хлеба и суп из соленой или мороженой рыбы, мороженого картофеля, а иногда и капусты. Те, кто не мог работать, получали 300 граммов хлеба без супа.

И именно Френкелем была разработана система мотивации заключенных – на пайках: за перевыполнение рабочей нормы выдавали дополнительные продукты. На работоспособность заключенных это действовало лучше, чем наказания. Хотя если стро-

Через БАМЛАГ прошли такие выдающиеся люди России, как ученый и философ П.А.Флоренский, маршал Советского Союза К.К.Рокоссовский, писатели: В.Н.Ажаев, С.А.Воронин, Н.О.Домбровский и другие.









На строительстве БАМа были задействованы Муртыгитское, Нюкжинское, Зейское, Стойбинское, Пермское отделения БАМЛАГа

ительство не укладывалось в сроки, администрация лагеря увеличивала рабочий день. Он мог длиться по 16-18 часов.

БАМ протяженностью, по различным подсчетам от 1650 до 2000 км планировалось построить за два года. Но вскоре оказалось, что лагерь из-за отсутствия всей необходимой документации и первоначальных изысканий не имеет возможности строить новый железнодорожный путь. Поэтому весной 1933-го лагерь получил новую задачу: в первую очередь сооружать вторые пути Транссиба и лишь по мере возможности строить новую железнодорожную ветку.

Главным участком строительства БАМЛАГа в 1932-1933 гг. была ветка Бам - Тында, которую строили заключенные двух крупных отделений: первое Тахтамыгдинское отделение – от станции Тахтамыгда до станции Силип и шестое Нюкжинское отделение – от станции Силип до станции Тында.

На этом участке открыли кирпичный завод (Муртыгит), центральный лазарет «Орлы», лазарет «М. Нюкжа», три изолятора - два венерологических («Сох» и «Пурикан») и штрафной («Силипп»), пополнявшиеся заключенными из всех отделений БАМЛАГа. В последнем проводились многочисленные расстрелы. И сегодня там, в десятках тайных захоронений, лежат кости тысяч человек.

В самом поселке Тындинский (после ликвидации Нюкжинского отделения) располагались лагерная больница, подсобное хозяйство, пилорама и хозяйственные службы.

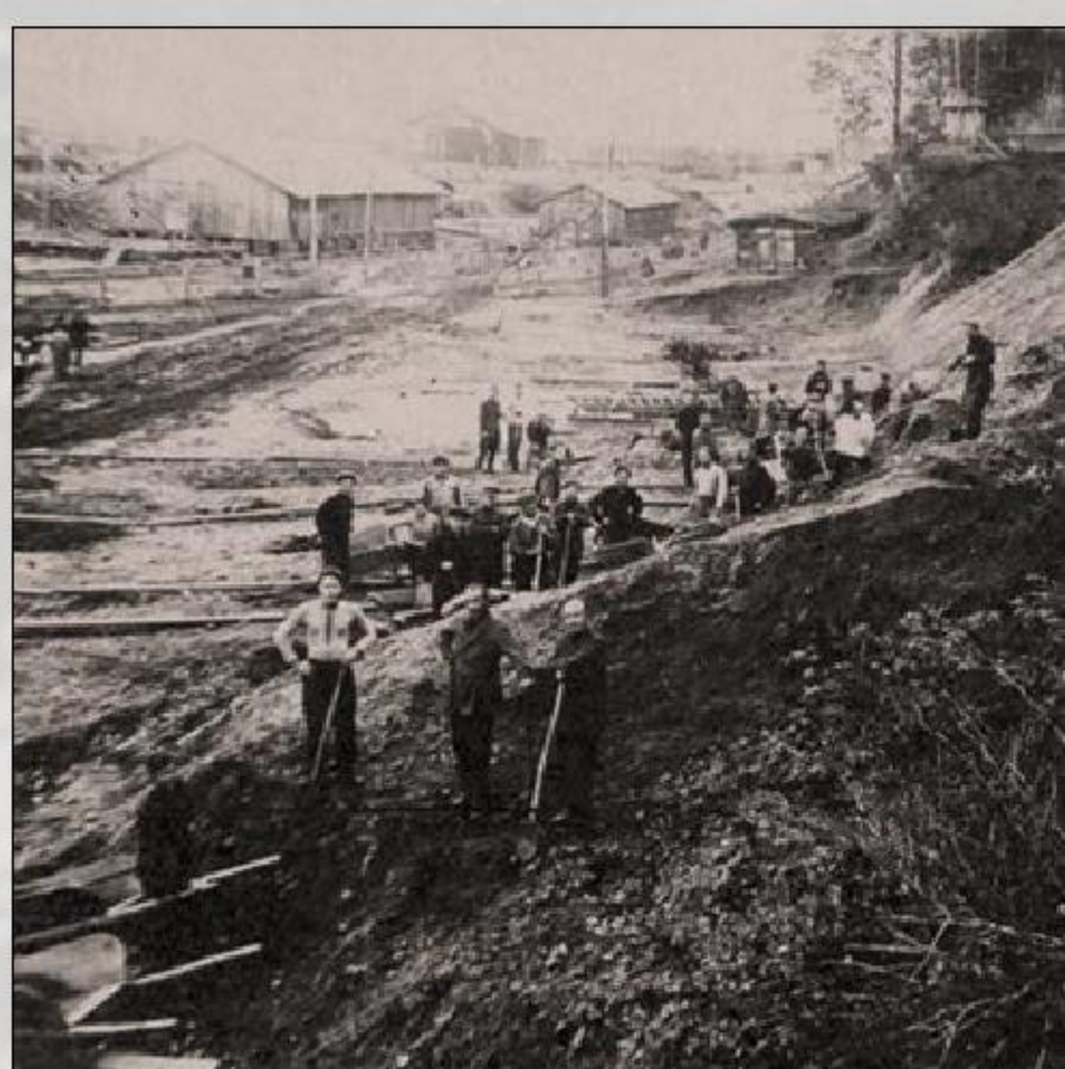
Как и в других лагерях, на строительстве ветки Бам-Тында широко использовался женский труд. Помимо стирки, уборки, шитья и прочих работ по хозяйству (для работников НКВД), женщины использовались и в тяжелом труде, наравне с мужчинами.

Лагерные подразделения для женщин и мужчин располагались примерно через 7 - 10 километров, невдалеке от строящейся насыпи будущей железной дороги. Следы этих поселений можно увидеть и сегодня.

В ноябре 1937 года от железнодорожного полустанка Бам (на Транссибе) до поселения Тындинского прошел по-настоящему первый рабочий поезд.

«БАМ, о котором так много шумели в недавние годы, имеет прямое отношение к Сталинградской битве. Правда, до 1941 года он назывался БАМЛАГ, а из









Директор Тайшетского краеведческого музея
Георгий Владимирович Булыгин:

- БАМ строился еще до войны и строился он на начальных этапах исключительно заключенными. Есть свидетельства того, что на участке Тайшет – Братск на каждом километре работали 192 заключенных. Имеется карта-схема БАМа на 1951 год, по которой мы можем точно сказать, что в этом году открылось прямое сообщение Тайшет-Усть-Кут.

С 1938 по 1942 годы было построено 7 км железнодорожного пути; второй этап, послевоенный – с 1946-47 гг., строительство в это время шло очень тяжело, третий этап, с 1947 по 1951 гг. – когда стремительно рванулись вперед, потому что пришло значительное количество лагерного населения. Только на западном участке БАМа Братск-Тайшет протяженностью в 300 км в 1947 году находилось 57 600 человек, из них занято непосредственно в строительстве железной дороги и на сопутствующих строительству объектах 29 тысяч человек. Совершенно неоправданны и необоснованны все эти жертвы. Труд был практически ручной, отсюда большая смертность. Только вокруг Тайшета не менее 5 инвалидных домов, возникновение которых непосредственно связано со строительством Байкало-Амурской магистрали. В 1952 году первый этап строительства БАМа был завершен.

всего, что НКВД успело создать на костях «врагов народа», уцелела лишь станция Тында, где надобно бы ставить памятник не комсомольцам-добровольцам, а именно им - избитым, голодным, умирающим и пристреленным прямо на шпалах». (В. С. Пикуль)

Голая насыпь линии Бам - Тында, сделанная при помощи лопат и тачек, освобожденная от рельсов и шпал в 1942 г., будет заброшена вплоть до 1974 года. Под этой 180-километрвой насыпью и сегодня, без имени, без почестей, покоятся десятки тысяч заключенных.

Стройке постоянно требовались новые рабочие силы, поэтому в связи с огромным числом арестов пришлось применять не суды, а так называемые «тройки». Поскольку суды не справлялись, задействовали упрощенную процедуру. Это сводило расследование к минимуму: человека второпях допрашивали и приговаривали.

При Управлении БАМЛАГа в г. Свободном работал спецлагсуд (выездные сессии Военной коллегии Верховного суда СССР). По его приговорам только за семь дней августа 1937 года было расстреляно 837 человек: 5 августа - 79, 7 августа - 122, 9 августа - 84, 10 августа - 127, 11 августа - 128, 14 августа - 145, 16 августа - 152. Эти страшные цифры взяты из материалов оперативного учета приведения в исполнение смертных приговоров только за полмесяца, но ведь БАМЛАГ существовал почти десять лет: все это время на местной «фабрике смерти» расстреливали.

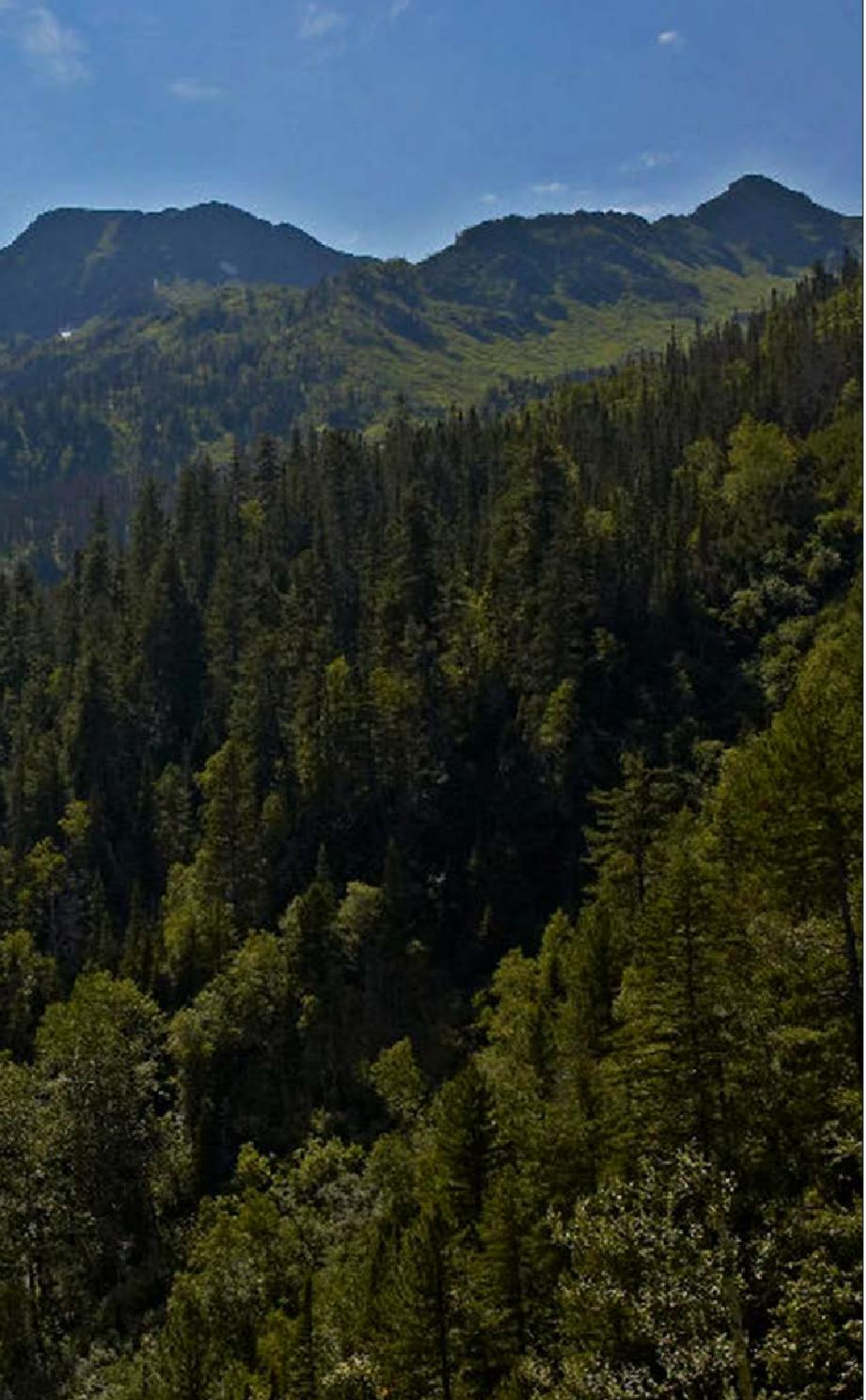
В Свободном - амурском городке с 60-тысячным населением - в безымянных могилах было захоронено во много раз больше жертв репрессий, чем количество жителей, которые проживают здесь в настоящее время.

Сегодня об этих событиях напоминает только небольшой камень с надписью «Невинным жертвам БАМЛАГа», установленный за старым городским кладбищем. Камень и десятки неприметных пригорков – безымянных могил жертв страшной бесчеловечности.

Рассекреченные архивные документы говорят о том, что в БАМЛАГе умерло: в 1933 - 4768; 1934 - 5843; 1935 - 6952; 1936 - 3372; 1937 - 2306; 1938 - 16452 человека. Но эти данные можно считать далеко не полными. Причин умалчивать истинное количество жертв было немало. Только в 1934 году через БАМЛАГ прошло 100 тысяч человек, в 1935 г. - почти 200 тысяч заключенных. Возможно, сегодня их останки лежат в железнодорожных насыпях и в бесчисленных тайных траншеях, засыпанных грунтом самими же заключенными.

Заключенные были основной строительной силой. Работы велись при минимальном техническом обеспечении, вместо рабочих использовались рабы, иначе положение строителей назвать трудно. Самое страшное – эти железнодорожные пути стали многокилометровой братской могилой. За несколько лет было построено более 2,5 тысячи километров железной дороги. Подсчитано: каждый метр БАМа оплачен одной человеческой жизнью. Абсолютное большинство этих людей не было уголовниками – политзаключенные, ученые, писатели и просто обычные граждане Советского Союза, которых оклеветали в очередном доносе. Эту страницу в истории строительства БАМа часто замалчивают или говорят об этом вскользь. Почему-то в нашей стране до сих пор нет ни одного памятника первым строителям Байкало-Амурской магистрали, но все эти люди достойны того, чтобы о них знали, говорили и помнили.





Байкало-Амурская магистраль должна была решить пять важных задач общегосударственного масштаба, которые грандиозны и в то же время ясны и понятны:

- открыть доступ к природным ресурсам огромного региона;

- обеспечить транзитные грузоперевозки по кратчайшему пути;

- создать кратчайший межконтинентальный железнодорожный маршрут Восток-Запад;

- парировать возможные сбои и перерывы в движении поездов на Транссибе;

- стать опорным стержнем хозяйственного освоения обширной территории Восточной Сибири и Дальнего Востока, богатой ценными запасами минерального сырья, топливно-энергетическими, лесными ресурсами.

Спустя 40 лет ни одна из перечисленных задач не утратила своей актуальности.

Профессиональные и самоотверженные романтики

Имеет смысл повторить, что строительство знаменитого БАМа началось отнюдь не в 1974 году, как многие полагают.



Его идея родилась еще в XIX веке, в начале XX уже проводились изыскания и другие работы, прерванные Первой мировой войной и революцией. Но уже в апреле 1932 г. вышло Постановление СНК СССР «О строительстве Байкало-Амурской железной дороги», по которому были развернуты проектно-изыскательские работы и началось строительство. НКПС было предъявлено требование «немедленно приступить к подготовке и производству работ на линии Уруша – Тында – Пермское (ныне г. Комсомольск-на-Амуре).



И летом того же 1932 года к изыскательским работам на головном участке трассы приступили экспедиции, которые возглавили энтузиасты транспортного освоения Сибири и Дальнего Востока П. К. Татаринцев, Д. И. Джусь, А. П. Смирнов. А через год были произведены изыскания на участке Тахтамыгда – Тында и восточнее Тынды, а затем на участке Тында – Усть-Ниман – Комсомольск.

Доподлинно известно, как начиналась трасса БАМа, как был определен нулевой пикет будущей магистрали. Примечательны воспоминания людей, начинавших трассировку исторической магистрали. Участник одной из экспедиций того времени В. В. Слободской рассказывал: «Утром 18 июня мы отошли от входной стрелки разъезда Тахтамыгда на запад 250 метров и поставили нулевой пикет. Затем пошли на восток. В 1300 метрах от оси пассажирского здания сделали поворот влево под углом 36 градусов. Началась разбивка трассы...»

13 сентября 1932 года принято Постановление Совета труда и обороны СССР «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали», которое окончательно определило название будущей стройки. Кстати, сама идея назвать эту железную дорогу Байкало-Амурской магистралью принадлежит известному путешественнику, ученому и писателю Владимиру Клавдиевичу Арсеньеву – автору книги «Дерсу Узала».

Для изыскания наиболее рационального направления магистрали Народным комиссариатом путей сообщения была создана специальная Восточно-Сибирская экспедиция технических изысканий (Востизжелдор), а для строительства ее – Управление строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали.

В конце 1932 года на изыскание и проектирование головного участка БАМа отправилась экспедиция во главе с М. М. Новицким.

В начале пути экспедиции предстояло определить место примыкания будущей магистрали к существующей железной дороге. Такое место было найдено вблизи небольшого поселка строителей, прибывших строить новую дорогу. Строители называли свой поселок Бам. М. М. Новицкий, памятуя о том, что железнодорожная линия, к строительству которой готовились жители поселка, будет выходом на главную магистраль, и будущую станцию назвал Бам. НКПС утвердил это название. Так, на 7273-м километре от Москвы появилась станция, носящая имя великой магистрали.

По этому факту есть интересные подробности. Входящая в состав экспедиции М.М. Новицкого головная партия Г.М. Зборовского работала на вторых путях Транссиба, когда пришел приказ передвинуться к станции Уруша и начать прокладку трассы на север. Работавший техником партии Валентин Владимирович Слободский в 70-е годы прислал в Тынду письмо со своими воспоминаниями. Вот строки из него: «Через месяц после выхода постановления правительства о начале работ на БАМе мы выехали на станцию Уруша. Задача – выбрать место примыкания БАМа к Трансси-



бу. 18 июня 1932 года поставили нулевой пикет, краски под рукой не было, и я долго красным карандашом выводил на шейке рельса вертикальную черту и надпись: «ПК-0». После этого пошли пикетажем и нивелировкой по главному пути на восток, мимо пассажирского здания разъезда. В 1300 метрах от оси этого здания сделали поворот влево (на север) на 36 градусов… Выбор пункта примыкания был связан со следующими обстоятельствами. Проектировалась постройка второго пути от Карымской до Уруши. От этого конечного пункта второго пути и был установлен отход новой магистрали, что и было записано в постановлении правительства. Трасса так и называлась: Уруша – Пермское. Когда все полевые партии сомкнули свои хода, стало ясно, что выгоднее продлить второй путь на 50-60 километров, сократив новостройку на 70 километров. Начали отбивку трассы в натуре, по окончании чего, в ноябре 1932 года, за пункт примыкания приняли будущую станцию Бам на 7273-м километре Транссиба от Москвы. К сосне прибили отрезок доски, на котором суриком вывели слово «Бам».

В 1933 г. были произведены предварительные изыскания на участке, затем начались подробные изыскания в направлении Тында – Усть-Ниман.



Тогда же произошли изменения в организации изысканий: Востизжелдор был передан в распоряжение Строительного управления НКВД и стал его отделом.

В 1934 г. изыскания были продолжены на участке Тында – Усть-Ниман и начаты в направлении Усть-Ниман – Комсомольск-на-Амуре. Пришлось также произвести изыскания еще одной подходной к БАМу ветви – от Волочаевки до Комсомольска-на-Амуре. Подобные работы велись и на других участках трассы силами Лентранспроекта, Особого корпуса железнодорожных войск РККА и Востизжелдора.

С 1934 по 1936 год на самом восточном участке будущей магистрали, от Комсомольска до Советской Гавани, изыскательские работы проводили экспедиции Особого корпуса железнодорожных войск. Одну из изыскательских партий Особого корпуса железнодорожных войск возглавлял полковник Л. В. Гладков. Вот что пишет он в своих воспоминаниях:





Федор Анатольевич Гвоздевский - человек легендарной судьбы. Инженер путей сообщения, специалист в области изысканий, проектирования и строительства железных дорог, генерал-майор Гвоздевский в конце 1930-х годов возглавлял БАМ-проект, с 1941 года – строительство оборонительных сооружений южного звена Волжской рокады (Иловля – Саратов – Сенная). Руководил прокладкой участков БАМа (Комсомольск-на Амуре – Советская Гавань и Тайшет – Лена), строительством железнодорожной линии Наушки – Улан-Батор (Монголия). Имя Гвоздевского присвоено одному из разъездов на Байкало-Амурской железной дороге.





«Трем изыскательским партиям, одну из которых возглавлял я, а две другие – военные инженеры Е. А. Поляков и Н. С. Попов, предстояло обследовать район между горным хребтом Сихотэ-Алинь и Советской Гаванью.

Наша партия, состоявшая из 12 человек командного состава и 40 бойцов, отправилась в путь из Владивостока 5 июля 1934 года, а возвратилась в феврале 1935 года. Восемь месяцев шли мы по тайге, углубляясь в нее ежедневно на два-три километра. Путь наш лежал по нехоженым таежным тропам, по марям, под непрерывными атаками комаров и гнуса, от укусов которых опухали и становились уродливыми лица людей... Замертво падали лошади, собаки, а люди двигались вперед. И не только шли, а и вели колоссальную и изнурительную изыскательскую работу.

В ходе изысканий возникла необходимость обследовать водораздельный хребет между бассейнами



рек Акур и Хуту. Выполнить это задание поручалось старшему инженеру партии С. В. Михайлову. Вместе с ним пошел и проводник – ороч Петр Бута. По предварительным наметкам, на выполнение задания требовалась примерно неделя. Исходя из этого расчета отправлявшиеся в поход и взяли с собой продовольствие. К концу седьмого дня они должны были выйти в условленное место.

Прошла неделя, десять дней, двенадцать, пятнадцать, но Михайлов с проводником не появлялись в назначенном месте встречи. Только к исходу шестнадцатого дня, осунувшиеся и голодные, они прибыли на базу. Оказалось, что маршрут выдался неимоверно трудным. Уже на третий день Михайлов определил: за неделю он не справится с предстоящим объемом работ. Но отступать было не в его характере. Посовещавшись с проводником, Михайлов решил: спуститься в долину только тогда, когда задание будет выполнено.

На девятый день у них кончились запасы продовольствия, на десятый – спички, а еще через два дня был израсходован порох последнего патрона. Последние четыре дня они шли голодные, не имея возможности даже развести костер. И все ж таки дошли».

В трудное положение попадали не только отдельные члены экспедиции, но и большие группы изыскателей. Однажды, в начале осени, сам Л. В. Гладков ушел с основными силами партии далеко вперед. Из его воспоминаний:

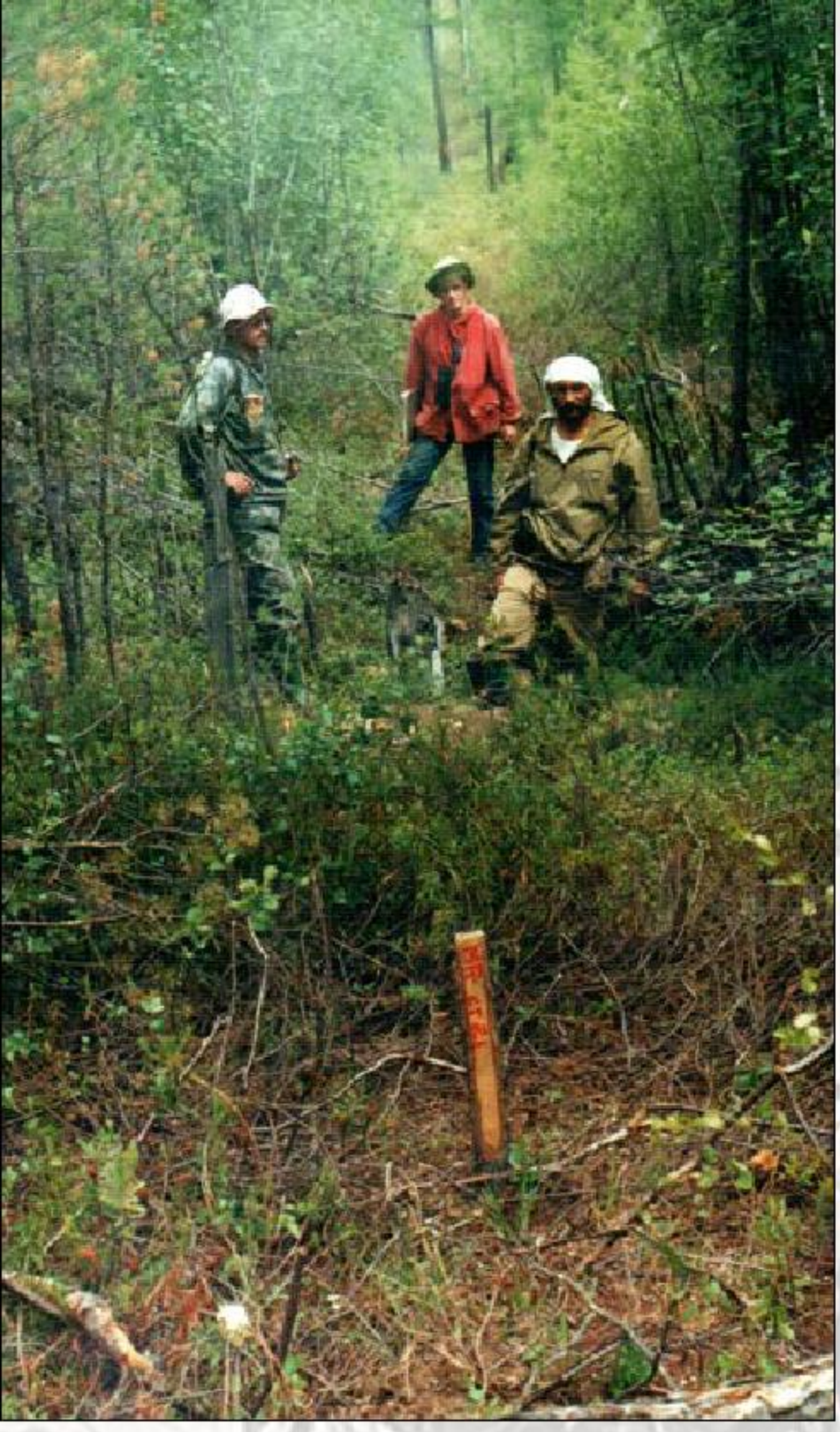
«Начались дожди. Обоз на навьюченных лошадях отстал. Неделю делили запасы продовольствия, взятые на четыре дня. Потом кончились и эти запасы. Еще четыре дня питались грибами и ягодами. И работали. Ни у кого и мысли не было вернуться назад, к обозу. На пятый день высланные навстречу обозу два красноармейца доложили: обоз остановился на правом берегу реки Акур и не может через нее переправиться. Все кинулись к Акуру. Действительно, таежная река от прошедших ливней за несколько дней разлилась на десятки метров вширь. О том, чтобы переправиться через нее вплавь или на плоту, не могло быть и речи. Река изобиловала большим количеством подводных камней, и ее течение было настолько быстрым, что справиться с ним человеку было не под силу.

Как всегда, на выручку пришла находчивость. Молодой воентехник Константин Козаков, которого из-за его незаурядной физической силы в партии в шутку называли Иваном Поддубным, молча взял веревку, привязал на один из ее концов камень и легко перекинул на противоположный берег. По обе стороны реки поняли Козакова и оценили его находчивость.

Стал вопрос: что переправлять по веревке в первую очередь? Сухари? Консервы? Лев Вячеславович обвел взглядом подчиненных и догадался: «Махорку!»

Изыскательская партия Л. В. Гладкова, как и другие партии Особого корпуса железнодорожных войск, успешно справилась с поставленной перед ней задачей, внесла достойный вклад в исследование трассы великой магистрали.

Необходимо понимать, что изыскания отдельных линий и участков будущей трассы БАМа велись различными организациями и даже ведомствами разрозненно. Но полученные при этом данные позволили составить точные географические карты, изучить геологию, гидрографию, климат, особенности строитель-



ства в условиях вечной мерзлоты и, в конечном счете, определить генеральное направление Байкало-Амурской магистрали.

Так, в 1936 г. силами Мостранспроекта были выполнены рекогносцировочные изыскания в направлении Тайшет – Усть-Кут – Нийское Седло – Байкальский хребет – Нижне-Ангарск.

В марте 1937 г. вышло распоряжение НКПС о создании Бюро по проектированию БАМа с целью сосредоточения всех проектно-изыскательских материалов за предыдущие годы по этой магистрали. Начальником Бюро был назначен И. Н. Шамаев. Этим же распоряжением устанавливался срок подготовки технических проектов в течение 1937 – 1938 гг.

В августе 1937 года ЦК ВКП(б) и СНК СССР приняли решение о строительстве БАМа от Тайшета до Советской Гавани через Усть-Кут, Нижнеангарск, Тынду, Ургал, Комсомольск-на-Амуре общим протяжением 4298 километров. По сравнению с действующей Транссибирской магистралью трасса БАМа от Тайшета до Комсомольска-на-Амуре была бы короче более чем на 400 километров.

В соответствии с этим постановлением была создана новая контора по изысканию и проектированию магистрали – БАМтранспроект.

В ее состав входило 16 экспедиций, в том числе аэрофотосъемочная, мерзлотная и 4 водоснабженческих. Начальником управления БАМтранспроекта в системе Наркомата путей сообщения назначили инженер-генерал-майора Ф. А. Гвоздевского.

8 февраля 1939 года постановлением СНК СССР эту организацию передают в подчинение НКВД СССР, а 4 января 1940 года приказом союзного НКВД в нем создается Главное управление лагерей железнодорожного строительства (ГУЛЖДС), начальником которого стал Н. А. Френкель, а его заместителем – Гвоздевский, оставшийся по совместительству начальником теперь уже Бампроекта ГУЛЖДС НКВД!



С этого времени весь комплекс изысканий, проектирования и строительства БАМа сосредоточился в одних руках. БАМпроект в 1940 году насчитывал в своем составе свыше 3000 сотрудников, в том числе две тысячи инженеров и техников. Усилия изыскателей и проектировщиков объединились во вновь созданной организации БАМпроект, которая широко развернула работы не только по основной трассе Байкало-Амурской магистрали, но и по линиям, соединяющим ее с Транссибирской магистралью. Одновременно велось и строительство.

В 1940 году было открыто движение поездов по линии Волочаевка – Комсомольск-на-Амуре (353 км).

Работы по строительству БАМа велись полным ходом, БАМпроект выполнял работы не только на БАМе, но и в других районах страны.

В связи с тем, что выполненные ранее изыскания были признаны недостаточными из-за необычайно сложных природно-климатических условий, разбросанности работ и нехватки кадров и оборудования, в 1938–1942 гг. были произведены дополнительные изыскания и сделан выбор окончательного направления трассы на участках от Тайшета до Усть-Кута и от Тынды до Советской Гавани. Общая протяженность участков составила 2605 км.

В период 1938 – 1943 гг. на основе собранного богатого материала изысканий были выполнены технические проекты и проектные задания по всем участкам линии. Неоценимый вклад в проектирование магистрали внесли Н. Д. Михеев, А. П. Смирнов, М. А. Петров, П. К. Татаринцев, А. В. Федоров, Н. В. Коларов и другие специалисты.







В результате технических и экономических изысканий района Байкало-Амурской магистрали были установлены основные ее показатели: длина линии – 4341 км, объем грузовых перевозок на седьмой год эксплуатации – 7 млн. т, объем земляных работ – 285 млн. кубометров, стоимость строительства – 1 млрд. 29 млн. руб. Магистраль проектировалась как однопутная линия с паровой тягой. Руководящий уклон ее составлял 9 промилле, минимальный радиус кривой – 600 м. Ширину полотна приняли 5,8 м, тип рельсов – 1а, полезную длину приемо-отправочных путей – 850 м. В качестве средства сигнализации и связи по движению поездов предусматривалась полуавтоматическая блокировка.



Большую помощь в обследовании района проектирования трассы оказала авиация. Для этой цели еще в 1934 г. при Институте «Союзтранспроект» организовали Центральную экспедицию наземной и воздушной съемки. Тогда же впервые был использован гидросамолет для проведения аэроизысканий. По материалам аэрофотосъемки был налажен выпуск планов с горизонталями в масштабе 1:50 000, общая площадь съемки составила 264 тыс. квадратных км.



С помощью транспортной авиации решались и проблемы круглогодичных перевозок людей и материальных ресурсов. К началу 1940 г. бамовская эскадрилья насчитывала 26 самолетов, из них два повышенной грузоподъемности – АНТ-4. Все они были оборудованы гидропоплавками на летний сезон и лыжами – на зимний, поскольку аэродромов вдоль трассы в то время не было.

К сожалению, не обошлось без катастроф. О погибших первопроходцах БАМа – летчиках, геологах и изыскателях – напоминает самолет-памятник, установленный на станции Таксимо.

22 июня началась Великая Отечественная война, спутавшая все планы. Но даже во время войны продолжались, хотя и в гораздо меньшем объеме, работы по изысканию и проектированию БАМа.

В 1942 году в основном закончено сооружение линии Известковая – Ургал (355 км) и годом раньше – Бам – Тында (178 км). С 1943 года строилась только самая восточная ее часть – Советская Гавань – Комсомольск-на-Амуре (454 км), которая полностью вступила в строй в 1947 году.

После 1945-го, в августе которого ГКО принял решение о возобновлении строительства, работы были значительно ускорены, и одним из приоритетных участков этой магистрали стала дорога Тайшет – Братск – Лена (Усть-Кут). Общее руководство работами на этой трассе осуществлял генерал Гвоздевский , возглавивший Западное строительное управление БАМа.

Первый рабочий поезд прибыл из Тайшета в Братск 7 ноября 1947 года, в июле 1951 года было открыто движение от Тайшета до Лены, а в 1958 году дорога Тайшет – Лена была официально сдана в эксплуатацию.



Сразу же после войны работы по строительству БАМа были продолжены и на восточном участке – от Комсомольска-на-Амуре до Ургала (508 км), но в 1953 году по ряду причин строительство было прекращено. Таким образом, к началу шестидесятых годов в строй вступило более 1150 километров Байкало-Амурской магистрали. Непостроенными остались 3150 километров.

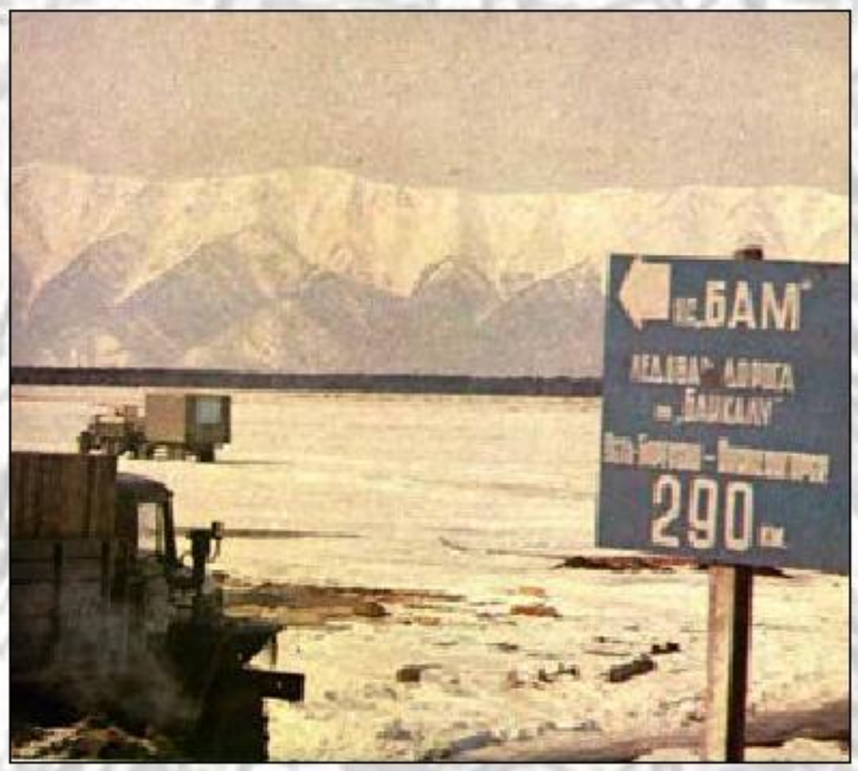
В 1967 году, в связи с изменившимися нормативами строительства и технической вооруженности железнодорожного транспорта, направлениями и объемами грузообмена, обусловленного бурным развитием Сибири и Дальнего Востока, а также расширением внешнеторговых связей Советского Союза со странами Тихоокеанского бассейна, было признано целесообразным уточнить первоначальный проект строительства Байкало-Амурской магистрали. К этой работе привлекли проектно-изыскательские и специализированные институты Министерства транспортного строительства. Генеральной проектной организацией стал Мосгипротранс.

Ко второй половине 1973 года организациями Министерства транспортного строительства по материалам изысканий были разработаны технические проекты на участки магистрали от Усть-Кута до Нижнеангарска и от Чары до Тынды. На линии от Тынды до Ургала велось техническое проектирование, а на участке от Березовки до Комсомольска-на-Амуре проектно-изыскательские работы не проводились.

Перед этим в 1972 году было возобновлено строительство линии Бам – Тында. На значительном протяжении она отклонялась от старой трассы. А там, где этих отклонений не было, требовалось расширить земляное полотно, увеличить радиусы кривых, смягчить уклоны. В строительстве этой линии приняли участие и воины-железнодорожники.

В завершении надо сказать, что изыскатели, первыми проложившие дорогу БАМу, постоянно работали в экстремальных условиях. Любой бамовский объект рождался с чистого листа. Любое большое дело было новым, а зачастую и экспериментальным – одни тоннели со своими задачками чего стоят. А мосты? И все нужны были срочно, и все нужно было «привязывать» к местным условиям. Великий проектировщик – время не позволил полностью опереться на старые наработки изыскателей прежних поколений, поскольку теперь речь шла о современной магистрали с новыми локомотивами и скоростями. Но современные строители все же имели в союзниках опыт предшественников: их подробные карты местности с выбранным общим направлением магистрали, их пример, их советы. И еще: все, чей бамовский стаж измеряется годами, были настоящими романтиками. Такими же, какими были первые изыскатели, благодаря которым общее направление трассы было определено идеально. «Идеально» – это оценка специалистов, взятая из документов.





Первыми всегда идут изыскатели

Прежде чем приступить к строительству – не важно, жилой это дом или производственное помещение, больница или крупное горнодобывающее предприятие, – нужно провести изыскательские работы и на основе полученных данных «привязать» к конкретному месту объект, чтобы стоял он долгие годы и служил людям верой и правдой.



ОАО «ЗабайкалТИСИз» выполняло инженерные изыскания на крупнейших промышленных объектах Читинской области и соседних регионов: Удоканский ГОК, Орловский ГОК, Жирекенский ГОК, Читинский участок БАМа, автодорога «Амур», Коршуновский ГОК (Иркутская область), Озерный ГОК (Бурятия), восточный участок БАМа (Амурская область), оказывало помощь в восстановлении Армении после землетрясения в 1988 года. В больших объемах выполнялись инженерные изыскания под строительство жилого фонда как в городе Чите, так и в Читинской области (Забайкальском крае).

В Забайкальском крае геодезическую съемку строительных площадок, инженерно-геологические изыскания, лабораторные исследования проб грунта и ряд других, не менее важных операций проводит ОАО «Забайкальский трест инженерно-строительных изысканий». Трест был и остается ведущим предприятием в сфере инженерно-строительных изысканий в Забайкалье, осуществляющим свою деятельность на огромной территории от Иркутска до Благовещенска.



История ОАО «ЗабайкалТИСИз» началась в 1975 году, когда Читинское отделение «Восточно-Сибирского треста инженерно-строительных изысканий» было реорганизовано в «Забайкальский трест инженерно-строительных изысканий». В те годы на предприятии работало почти 500 человек. В его структуру входили Удоканская изыскательская экспедиция, Озерная изыскательская экспедиция, две инженерно-геологических экспедиции, экспедиция полевых опытных работ, топографо-геодезическая и геофизическая экспедиции.

В 1976 году предприятие начало работу в Беркаките, а с 1978 года проводило изыскания в зоне строительства восточного и центрального участков Байкало-Амурской магистрали. На станции Чара специалисты предприятия участвовали в работах для проектирования большой котельной, в Зейске трудились плечо к плечу с бойцами железнодорожного корпуса. Изыскатели треста также внесли свой весомый вклад в строительство объектов на станциях Зейск, Баралус, Куанда, Икабья. Как известно, БАМ был Всесоюзной стройкой, и на ней трудились представители всех пятнадцати республик СССР. Геологи, геодезисты, топографы треста работали в тесном контакте с представителями Грузии и Казахстана.

Удоканская экспедиция треста в 70-80-е годы вела работы по исследованию крупнейшего в России Удоканского медного месторождения, запасы которого, по оценкам, превышают 20 миллионов тонн меди. Большой объем исследований в те годы провела Озерная экспедиция в Бурятии, где находятся залежи полиметаллических руд. Здесь

был заложен ряд шурфов, которые показали содержание железа до 55%, свинца и цинка – до 12%. На Озерном планировалось построить горно-обогатительный комбинат, объекты электро- и водоснабжения, возвести поселок на 4 тысячи жителей. Но в те годы наблюдалось общее снижение темпов производства, и технический проект ГОКа так и не был утвержден, хотя экспедиция проделала значительный объем работ.

После землетрясения в Спитаке в 1988 году ОАО «ЗабайкалТИСИз» оказывало помощь в восстановлении Армении. Также трест в больших объемах выполнял инженерные изыскания при строительстве жилого фонда как в Чите, так и в Читинской области.



Как и для большинства трестов инженерно-строительных изысканий, постперестроечные годы для предприятия выдались нелегкими. Но оно и в этих условиях смогло сохранить свой потенциал, кадры и материально-техническую базу. Сегодня ОАО «ЗабайкалТИСИз» выполняет инженерно-геологические, инженерно-геодезические, инженерно-геотехнические, инженерно-экологические изыскания для строительства зданий и сооружений I и II уровней ответственности на территориях всех категорий сложности. Сейчас свою основную деятельность трест осуществляет на территории Забайкальского края, а также по заданиям РЖД выезжает в Амурскую область.

При выполнении инженерно-геологических работ бригады предприятия производят бурение скважин. В зависимости от конструктивных особенностей объекта глубина бурения обычно составляет 15-25 метров. Но в практике треста случалось бурить скважины и на глубину до 50 метров. Затем извлеченные пробы отправляются в лабораторию для определения физических, физико-механических характеристик грунтов – таких как деформация, сцепление, угол внутреннего трения, коэффициент оттаивания на мерзлоте, сжимаемость грунтов. Эти показатели позволяют затем проектировщикам прогнозировать осадку здания. Также специалисты производят электроразведку, магниторазведку, сейсмическое микрорайонирование.

В рамках инженерно-геодезических изысканий осуществляются наблюдения за движениями земной поверхности и опасными природными процессами. Топографы создают инженерно-топографические планы в масштабах от 1:200 до 1:5000, в том числе в цифровой форме, а также производят съемку подземных коммуникаций и сооружений. Чтобы добиться геодезических измерений высокой точности, используется самое современное оборудование. Погрешность электронных тахеометров Sokkia, Trimble не превышает долей миллиметра. Они берут расстояние до 800 метров, сразу же определяя и горизонтальные, и вертикальные



Генеральный директор ОАО «ЗабайкалТИСИз»
Александр Николаевич Калашников:

- В настоящее время быстрыми темпами идет развитие строительного комплекса, и работой мы обеспечены. Мы надеемся, что данная тенденция сохранится и объемы работ будут увеличиваться. Наш трест накопил большой опыт изыскательских работ в разных географических точках. Сейчас мы продолжаем работу на ряде крупных объектов. Мы закладываем новые площадки на месторождении полиметаллических руд «Нойон-Тологой». Также продолжим работу на золотоносном месторождении «Погромное» и Ново-Широкинском руднике, имеющем богатые запасы драгоценных и редких металлов.





Среди заказчиков треста такие крупные компании, как ООО «Байкалруд», ОАО «Росжелдорпроект», ООО ЦПК «Полярная», ОАО «Новоширокинский рудник», ОАО ТГК-14, ООО «Дормостпроект», ООО «Цифровые телесети», ООО СИК «Рикс», ООО НПО «Мостовик», ООО ПКБ «Вектор». Также ОАО «ЗабайкалТИСИз» тесно сотрудничает с правительством Забайкальского края, администрацией города Читы, другими городскими и сельскими поселениями региона.

углы. Программное обеспечение также приобретается самое новое. ОАО «ЗабайкалТИСИз» сотрудничает с одним из ведущих производителей в этой области – белорусской компанией СП «КРЕДО-ДИАЛОГ». Все результаты инженерно-геологических и геодезических изысканий обрабатываются в программе CREDO.

В последние годы при выполнении работ большое внимание уделяется инженерно-экологическим изысканиям. Специалисты геофизико-экологического отдела проводят инженерно-экологические съемки, исследуют радиационную обстановку на изучаемой



территории, выполняя гамма-съемку, радоновую съемку, почвенные анализы. Также они определяют уровень шумов, степень загрязнения воздуха.

Трест обладает сертифицированной лабораторией. В нем проводятся компрессионные испытания грунтов, изучаются их физические свойства: плотность, влажность, морозостойкость, дробимость. Все анализы осуществляются в соответствии со «Сводом правил производства работ».

В последние годы ОАО «ЗабайкалТИСИз» выполняло работы на ряде крупных объектов Забайкалья. В рамках проекта «Создание транспортной инфраструктуры для освоения минерально-сырьевых ресурсов юго-востока Забайкальского края. Строительство новой линии железной дороги Нарын-Лугокан» проводились изыскания на месте возводимой автомобильной и железной дороги в общей сложности на протяжении 70 километров. Также большие работы осуществлялись при проектировании обогатительной фабрики по переработке полиметаллических руд месторождения «Нойон-Тологой» с объектами вспомогательного назначения и лесопильного завода ООО «ЦПК «Полярная» в поселке Амазар Могочинского района Забайкальского края. Для выполнения изысканий трест имеет пять буровых установок, в том числе «Опенка», который предназначен для работы в труднодоступных местах. Эта техника позволяет выполнять весь комплекс необходимых работ при проектировании рудников, где скважины необходимо пробуривать на значительную глубину.

В настоящее время на предприятии трудится около 100 человек. Коллектив сложился дружный, «текучки» кадров практически нет. Среди сотрудников преобладают опытные специалисты, у многих запись в трудовой книжке о работе в ОАО «ЗабайкалТИСИз» - единственная. Генеральный директор треста Анатолий Калашников работает здесь с 1976 года. Его заместитель Александр Ларин пришел на предприятие годом ранее. Вся трудовая деятельность в тресте прошла у профессионалов своего дела геолога Тамары Куровой, геофизика Александра Сенько. И предприятию, где все работники являются мастерами в своей области, по плечу выполнение любых поставленных перед ними задач.





За последнее время ООО «ЗабайкалТИСИз» проводило инженерно-строительные изыскания для строительства ряда крупных объектов.

В их числе:

- строительство станций цифрового наземного телевизионного вещания в Забайкальском крае;

- поисковые и оценочные работы на флангах Березовского железнорудного месторождения;

- горно-перерабатывающее предприятие на базе Верхне-Алиинского золоторудного месторождения;

- промышленная отработка золоторудного месторождения «Савкинское»;

- первая очередь отработки Тасеевского золоторудного месторождения;

- обогатительная фабрика ОАО «Ново-Широкинский рудник»;

- трубопроводная система «Восточная Сибирь – Тихий океан», участок Сковородино – СМНП Козьмино;

- международный автотранспортный переход в п. Забайкальск.

Многолетние традиции строительных изысканий Приморья

Независимо от значимости объекта изыскательские мероприятия являются обязательной частью всего комплекса будущих строительных работ. Это первый этап проектирования, основа, на которой в дальнейшем возводятся дома, дороги и целые города. И конечно, строительство БАМа было бы невозможным без инженерно-строительных изысканий.

В числе заказчиков ЗАО «ПриморТИСИз» такие компании, как ОАО «Гипротрубопровод», ОАО «Гипровостокнефть», ОАО «Росстройизыскания», ОАО «Омскнефтехимпроект», ООО «Росэкострой», ООО НПО «Мостовик», ОАО «ГипродорНИИ», ЗАО «ВНХК», ЗАО НИПИ «ИнжГео», ЗАО «Пирс», ЗАО «Крокус», ЗАО «ТСПК», ОАО «Головной институт ВНИПИЭТ».



На территории Приморского края с 1961 года эти работы выполняет «ПриморТИСИз» Госстроя России. Он был создан на базе Приморского отделения «ДальТИСИза» Госстроя РСФСР. Территориальная организация занималась инженерно-строительными изысканиями по заказам всех министерств и ведомств, которые были расположены на территории Приморского края.

Сегодня ЗАО «ПриморТИСИз» - это одна из ведущих изыскательских организаций Дальнего Востока. С 1999 года оно аккредитовано в качестве базовой территориальной изыскательской организации (БТИО) в области инженерных строительных изысканий. За более чем 50-летнюю историю на базе материалов треста было спроектировано и построено большинство крупных промышленных предприятий, жилых районов, объектов культурной и социальной сферы Владивостока, а также других городов и поселков Приморского края.



Благодаря изысканиям треста построены десятки, если не сказать сотни, значимых для Приморья объектов. Среди них здания администрации Приморского края и города Владивостока, Владивостокский цирк, кинотеатр «Океан», Краевой центр народной культуры, международный аэровокзальный комплекс, первая и вторая очереди магистрального нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий Океан», проектирование нового нефтеперерабатывающего завода в г. Находке, новые объекты Всероссийского детского центра «Океан».

Можно назвать огромное количество объектов, которые были построены по инженерным изысканиям ЗАО «ПриморТИСИз». И наверное, о каждом из них слышали и знают не только на Дальнем Востоке, но и по всей России. К наиболее крупным и интересным за последние 15 лет относятся: крытый Ледовый дворец в п. Лучегорск Приморского края, нефтеналивной терминал в бухте Перевозной, специальный морской нефтепорт в бухте Козьмино, магистральный газопровод «Сахалин-Хабаровск-Владивосток», гидроузел Раковского водохранилища и т.д.

ЗАО «ПриморТИСИз» располагает полным комплексом современных нормативных документов и стандартов, регламентирующих все виды инженерных изысканий. Так, еще с 80-х годов на предприятии дей-

Фото | ❶ Бурение на воде. ❷ Дорога на объект.

ствует «Комплексная система управления качеством инженерных изысканий в строительстве» (КСУКИИС), а в 2009 г. была внедрена система менеджмента качества изыскательской продукции на основе серии международных стандартов ISO 9001:2008. Архивный фонд изыскательских материалов, которым располагает трест, занимает площадь более 250 кв. м.

К слову, ЗАО «ПриморТИСИз» - это одно из немногих на Дальнем Востоке предприятий, имеющих разрешающие документы на работы с использованием сведений, составляющих государственную тайну.

Высококвалифицированные специалисты предприятия имеют опыт сотрудничества с иностранными предприятиями, а также обладают всем необходимым оборудованием для выполнения работ любой сложности I и II уровней ответственности. Большинство сотрудников треста имеют высшее специальное образование и профессиональный стаж работы больше 10-20 лет. Ориентация на опыт и многолетние традиции не мешает предприятию «омолаживать» коллектив: за последние несколько лет штат пополнился молодыми специалистами-геологами, экологами и геодезистами из числа выпускников ДВГУ и ДВГТУ. Они продолжают овладевать профессией изыскателя на практике.

Именно особым вниманием к подготовке кадров определяется успех работы ЗАО «ПриморТИСИз». На предприятии давно налажена система поддержки молодых специалистов. Их принимают прямо после окончания вузов. Несмотря на то, что выпускникам бывает не всегда просто получить работу, в «ПриморТИСИзе» их берут с радостью и продолжают готовить из них квалифицированных специалистов.

О качестве работы и высокой ответственности предприятия знают многие коллеги и партнеры ЗАО



«ПриморТИСИз» по всей России. Десятилетиями предприятие не получает негативных отзывов от заказчиков.

В июле 2007 года трест возглавил Петр Федорович Федченко, чей трудовой путь много лет назад начинался с должности техника-топографа. Одна из главных заслуг Петра Федоровича в том, что он сумел сохранить и приумножить коллектив предприятия. Сегодня штат ЗАО «ПриморТИСИз» насчитывает более 100 человек. Благодаря менеджерским качествам нового руководителя трест снова занял одну из ведущих позиций в сфере производства инженерных изысканий для всех видов строительства в Приморском крае.

Теперь ЗАО «ПриморТИСИз» не только полностью оснащен современной техникой и опытными специалистами, но и ориентирован на выполнение

Фото | ❶ Бурение скважины. ❷ Дорога на объект. ❸ Топографическая съемка местности.



Генеральный директор ЗАО «Примор ТИСИз» Петр Федорович Федченко:

- Наш институт всегда ориентировался на внедрение инновационных технологий, поиск нестандартных, в силу специфики изыскательских работ, решений, а значит, и развитие потенциала. Одно из важнейших направлений - это постоянное повышение квалификации, уровня образованности и совершенствование профессиональных навыков сотрудников. О том, какую ценность сегодня представляет грамотный специалист, лишний раз говорить не нужно. Сильный кадровый состав - это очень мощный фактор в конкурентной борьбе предприятий, особенно в нашей отрасли.

изысканий в самых сложных природных условиях на всей территории России.

Время руководства Петра Федоровича отмечено очень значимым проектом. На материалах изысканий, проведенных специалистами ЗАО «ПриморТИСИз», было спроектировано большинство объектов для подготовки к Саммиту АТЭС-2012, который проходил во Владивостоке: мост через бухту Золотой Рог, материко-



вая часть моста на о. Русский, строительство мостовой дороги пос. Новый – полуостров Де-Фриз – Седанка – бухта Патрокл на участке северная граница г. Владивостока – бухта Патрокл. Эти объекты стали визитной карточкой предприятия и отличным показателем развития не только Приморья, но и всего Дальневосточного региона.

По мнению экспертов и специалистов стройиндустрии Приморья, этот сектор экономики только начинает свое восстановление, а значит, в перспективе еще не одному объекту понадобятся инженерно-изыскательские работы. Поэтому «Приморский трест инженерно-строительных изысканий» смотрит в будущее с оптимизмом.

ЗАО «ПриморТИСИз» является членом НП «Центризыскания», имеет свидетельство о допуске к видам работ, которые оказывают влияние на безопасность объектов капитального строительства, включая особо опасные и технически сложные объекты капитального строительства, объекты использования атомной энергии.



Профессионалам не страшна вечная мерзлота

Строительство БАМа дало значительный толчок экономическому развитию Сибири и Дальнего Востока.



ООО «Нерюнгристройизыскания» приняло участие в реализации одного из самых крупномасштабных российских проектов – строительстве магистрального трубопровода «Восточная Сибирь – Тихий океан».

За Уралом возникали организации, выполнявшие в те годы колоссальный объем работы на неосвоенных ранее территориях. Некоторые из них уже не существуют, но накопленный ими опыт не пропал даром. Используя уже новые технологии, современную технику, дело первопроходцев магистрали уже на более высоком уровне продолжают их преемники.

У самых истоков возведения промышленных объектов Южной Якутии и непосредственно строительства города Нерюнгри стояла компания, которая с 2004 года носит название ООО «Нерюнгристройизыскания». Она была образована на базе Южно-Якутского отделения «КрасТИСИз», которое с 1975 года проделало большой объем работ. Ведь инженерные изыскания – это основа основ любого строительного объекта как в жилищном, так и в промышленном строительстве. И пока изыскатели не обследуют место будущего объекта и не представят отчет, стройка не начнется.

Основная деятельность ООО «Нерюнгристройизыскания» заключается в комплексном изучении природных условий района застройки. Кроме того, изыскатели отвечают за все подготовительные мероприятия перед началом стройки: поиск площадки, участка, трассы проектируемого строительства, местных строительных материалов, источников водоснабжения, обоснование экономической целесообразности и поиск технически обоснованных решений для проектирования и строительства.

За время своего существования компания выполняла инженерно-строительные изыскания полностью по Южно-Якутскому территориально-промышленному комплексу. Предприятие проводило все виды изыскательских работ в городах Нерюнгри, Алдан, Томмот, в поселках Усть-Майя, Депутатский, Тикси и Айхал. Когда в ЮЯ ТПК начали заходить крупные промышленные корпорации, компания с ними тесно сотрудничала. Например, по заказу ОАО «Мечел» были проведены изыскания

Фото | ❶ Проведение изысканий для каменноугольного месторождения «Эльга». ❷ Буровые работы на строительстве ГЭС на реке Тимптон. ❸ Проведение изысканий на золоторудном месторождении «Гросс».









Главный инженер ООО «Нерюнгристройизыскания» Андрей Владимирович Осьмушкин:

- Наше предприятие выполняет полный комплекс инженерно-строительных изысканий по геодезии, геологии, гидрометеорологии, экологии, в том числе на опасных и технически сложных объектах. Также мы осуществляем бурение скважин на воду с защитой запасов грунтовых вод в ГКЗ. Наши специалисты имеют большой опыт работы в специфических условиях вечной мерзлоты. Мы участвовали уже в реализации ряда крупномасштабных проектов на территории Якутии и в дальнейшем готовы качественно, быстро, с соблюдением всех предъявляемых требований выполнять изыскательские работы любой сложности.

каменноугольного месторождения «Эльга». Также ООО «Нерюнгристройизыскания» стало заниматься разведкой угля и железной руды, запасов питьевой воды.

География деятельности компании не ограничивается Южной Якутией. Предприятие приняло участие в реализации одного из самых крупномасштабных российских проектов – строительстве магистрального трубопровода «Восточная Сибирь – Тихий океан». Возведение данного объекта, кроме большого геополитического значения, имело еще и региональную задачу. В частности, оно послужило толчком для развития Иркутской, Читинской, Амурской областей, Хабаровского края и южной части Республики Саха (Якутия).

ООО «Нерюнгристройизыскания» осуществляло инженерно-геологические изыскания по объекту «Строительство железнодорожного участка Томмот – Якутск (пусковой комплекс Томмот – Кердем) железнодорожной линии «Беркакит – Томмот – Якутск» на участке общей протяженностью 95 километров, а также под земляное полотно и искусственные сооружения на 119-157-м км объекта «Строительство подъездного железнодорожного пути к Эльгинскому месторождению угля».

На объектах «Детальная разведка юго-восточной части участка Локучакитский «Чульманского каменноугольного месторождения» и на месторождениях «Трассовое», «Хвойное», «Надежда», «Верхнее» предприятие провело буровые работы. А на объекте «Производство эксплуатационной разведки в контуре обработки северо-западного участка Эльгинского месторождения» был осуществлен комплекс геолого-разведочных работ.

На всех этапах выполнения работ используются современное оборудование и лицензионное программное обеспечение, а также программы, разработанные специалистами ООО «Нерюнгристройизыскания». Для повышения оперативности и качества инженерно-геологических изысканий широкое применение нашли современные электронные и оптические тахеометры, цифровые нивелиры, спутниковый двухчастотный ГЛОНАСС-GPS приемник Maxor-GGDT. Обработка результатов измерений осуществляется в полевых условиях на портативных компьютерах.

Грунтово-химическая лаборатория оснащена всем необходимым оборудованием для проведения полного комплекса определения физико-механических свойств грунтов, коррозийной активности и химического анализа грунтов и воды.

Для выполнения поставленных задач ООО «Нерюнгристройизыскания» обладает необходимой техникой. Технопарк компании насчитывает девять буровых





установок УРБ-2А2 на базе «Урал», МТЛБу, ТТ-4,2, две установки СКБ-41 на базе ТТ-4, два трала, бензовоз, вахтовки. Для линейных изысканий имеется несколько маломощных буровых установок.

Коллектив предприятия составляет 160 человек. В компании трудятся инженеры, техники-топографы, геодезисты, буровые мастера, токари, слесари, газоэлектросварщики – высококвалифицированные специалисты, знающие свой регион и имеющие многолетний опыт работы в условиях распространения вечномерзлых грунтов. Все работы они выполняют в сжатые сроки с высоким качеством и полным соблюдением требований действующих нормативных документов.

Сегодня компания, входящая в число крупнейших изыскательских предприятий Дальнего Востока, не стоит на месте и строит оптимистические планы на будущее, руководствуясь девизом: «Будет развиваться Республика – будем развиваться и мы!»



Фото | ❶ Железорудное месторождение «Таежное». ❷, ❸ Буровые работы на строительстве магистрального нефтепровода «ВСТО». ❹ На строительстве ГЭС на реке Тимптон, участок «Иджек».



ИРКУТСКАЯ ОБЛАСТЬ. ВРЕМЯ БОЛЬШИХ ПЕРЕМЕН

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ – СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПРИОРИТЕТ РАЗВИТИЯ РЕГИОНА.

С точки зрения оценки экономического потенциала всей страны, Иркутская область всегда имела стратегическое значение. Обладая огромным запасом природных ресурсов, регион имеет развитую транспортную инфраструктуру, которая представлена воздушным, водным, автомобильным и, что важно, железнодорожным транспортом. По территории Иркутской области проходит Транссибирская железнодорожная магистраль, от города Тайшета на восток протянулся западный участок Байкало-Амурской магистрали.



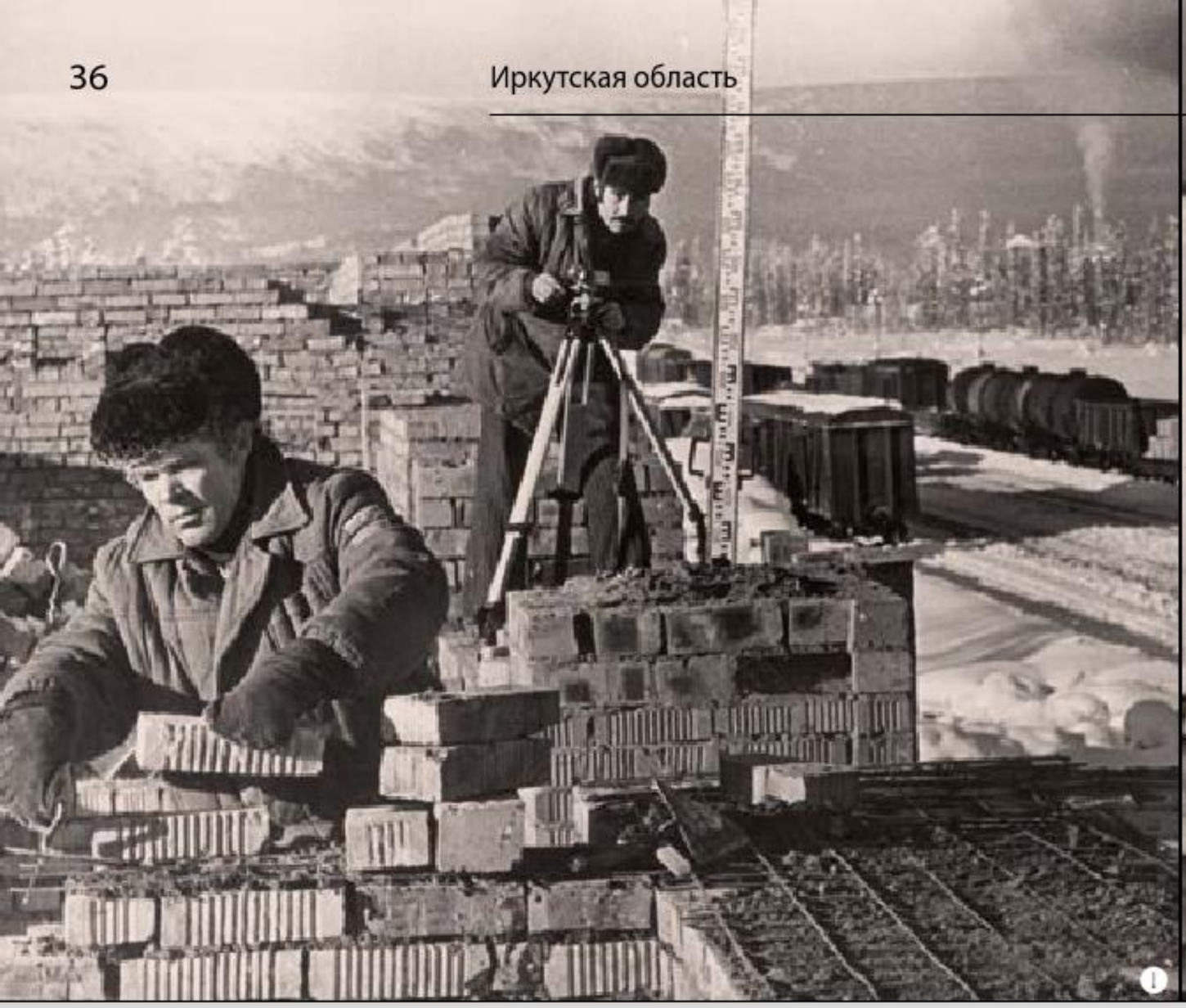
Губернатор Иркутской области
Сергей Владимирович Ерощенко:

– Стратегия развития Иркутской области предусматривает значительное количество уникальных и перспективных проектов, но реализация всех планов будет невозможна без опережающего развития транспортной инфраструктуры. Поэтому проект электрификации и строительства вторых путей Байкало-Амурской магистрали является системообразующим. Только его реализация позволит связать воедино крупные инвестиционные проекты всех регионов, где проходит Байкало-Амурская магистраль. Именно масштабная модернизация БАМа станет локомотивом опережающего развития всего Дальнего Востока и Байкальского региона.

Именно в Иркутской области начался БАМ – с Тайшета.

В 1932 году на картах появилась станция Бам (на Транссибе) и определилось генеральное направление трассы БАМ с опорными пунктами Тайшет – север Байкала – Тындинский – Ургал – Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань. А уже в 1936 г. началось строительство западного участка от Тайшета до Братска.

Несколько раз строительство магистрали приостанавливалось, но 8 июля 1974 г. было принято Постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР № 561 «О строительстве Байкало-Амурской маги-





Виктор Иванович Лакомов – бетонщик и монтажник на строительстве железной дороги «Хребтовая - Усть-Илимская, Герой Социалистического Труда, командир Всесоюзного отряда им. XVII съезда ВЛКСМ и бригадир на строительстве БАМа, кавалер знака «За заслуги перед Иркутской областью».

страли». БАМ был объявлен Всесоюзной ударной комсомольской стройкой, после чего на БАМе развернулись полноценные строительные работы. Начало строительства – поселок Звездный Иркутской области. Здесь у слияния рек Ния и Таюра в мае 1974 года высадился первый комсомольский десант, который отправился на БАМ прямо из зала XVII съезда ВЛКСМ.

Со станции Лена в пос. Звездный были доставлены вертолетом 300 бойцов комсомольского отряда во главе с Героем Социалистического Труда Виктором Лакомовым. Стали прибывать первые подразделения железнодорожных войск. Одновременно вдоль будущей трассы начались рубка просеки, строительство сквозной автомагистрали и возведение жилья. В сентябре 1974 г. на строительстве Западного участка БАМа работало более 2000 человек.

Строительство БАМа было делом всесоюзным и интернациональным: ст. Лена строили жители Ставропольского и Краснодарского краев, поселок Ния – выходцы из Грузинской ССР, ст. Улькан – комсомольские отряды из Украины и Азербайджана, жители Чечено-Ингушской, Дагестанской и Северо-Осетинской АССР работали на строительстве Кунермы.

По территории Иркутской области, от города Тайшета на восток, протянулся западный участок БАМа. Эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования зоны БАМа со-

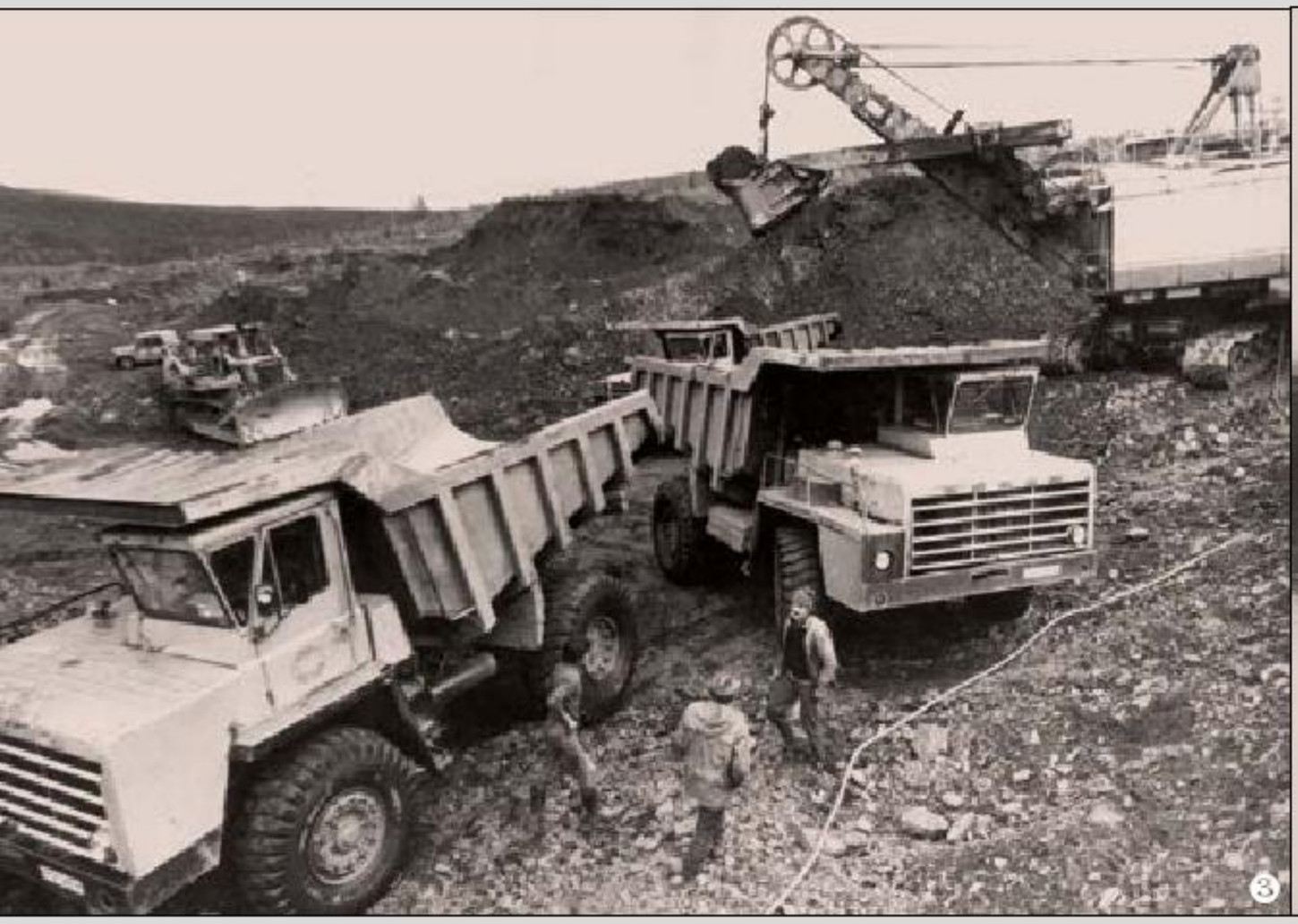
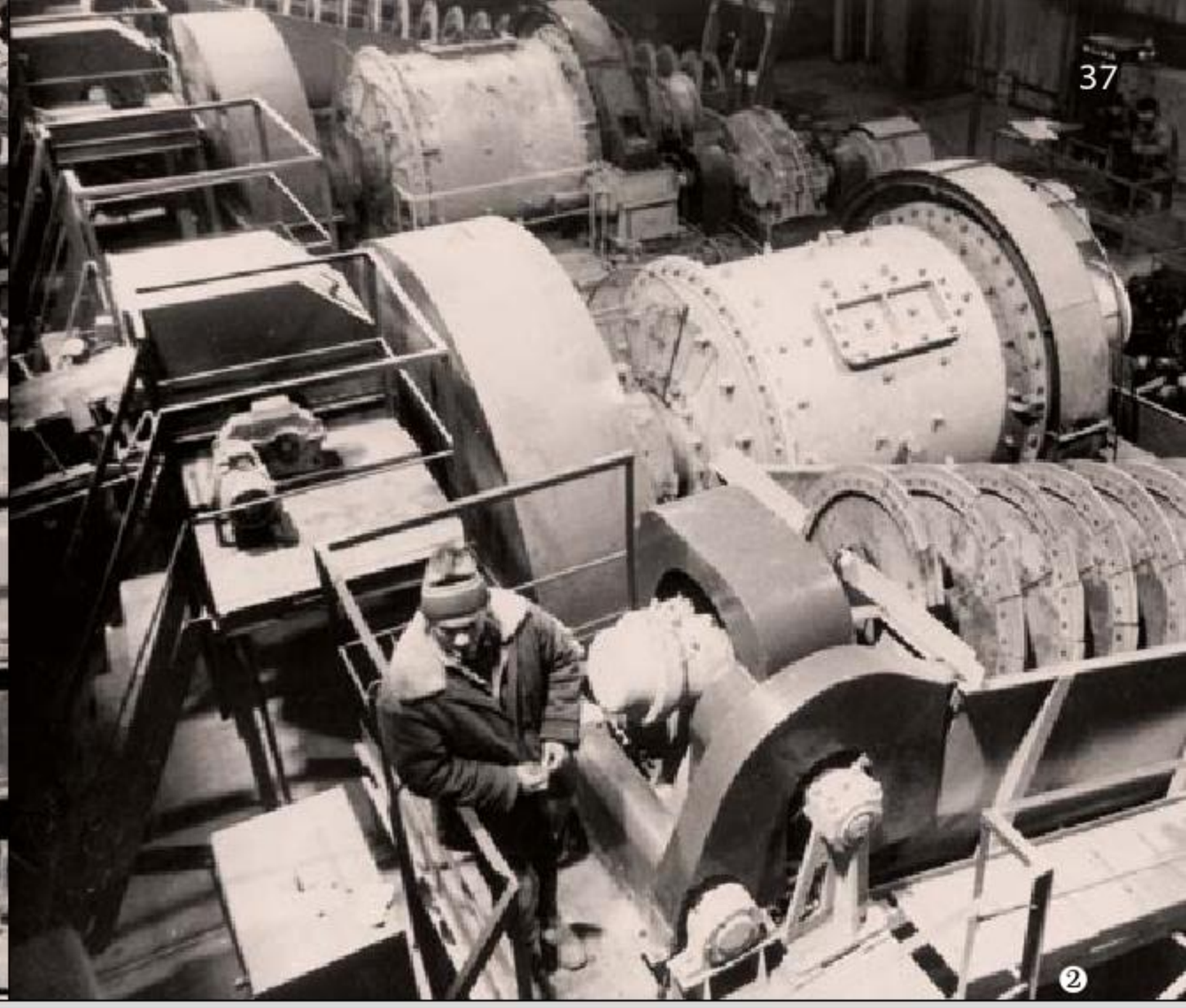




Фото | ❶ Строится вокзал ст. Кунерма, 1980 г. ❷ Открытие вокзала на ст. Ния, 1978 г. ❸ Первые разработки месторождения в карьере Сухого Лога. ❹ Первый поезд маршрута со ст. Лена на ст. Ния, 22 декабря 1976 г.





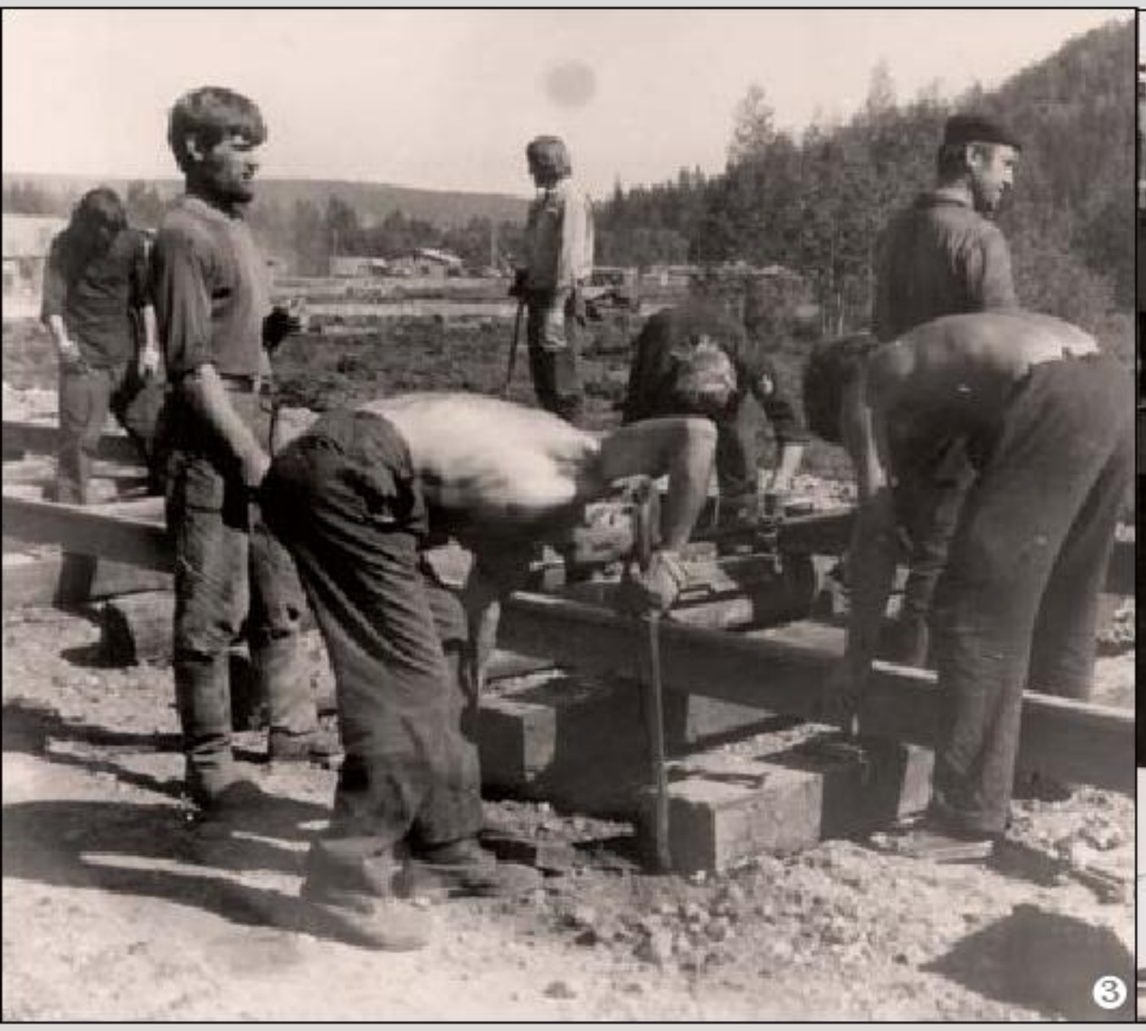
ставляет порядка 4300 км, в том числе на территории Иркутской области – 2417 км. Дорога прошла по двум муниципальным образованиям области – Усть-Кутскому и Казачинско-Ленскому районам.

Усть-Кутский и Казачинско-Ленский районы, где пробивались просеки, прокладывался главный путь БАМа, были крайне затруднены для строительства: резко пересеченный рельеф местности, сплошные массивы хвойных лесов, болота, множество полноводных и мелких рек, большими участками проходит вечная мерзлота.

Усть-Кут стал опорной базой и отправным пунктом строительства БАМа на территории Иркутской области. Через реку Лену перекинули мост, а 24 декабря 1975 г. по нему прошел первый поезд до станции Таюра – поселка Звездный. Далее были – Ния, Магистральный, Улькан, Кунерма.

Всего на территории Иркутской области было построено 14 станций и разъездов, многочисленные дома и объекты инфраструктуры. До начала строительства БАМа Казачинско-Ленский район был малонаселенным и экономически слабо развитым районом. На его территории в 33 тысячи кв. км проживало всего 4 тысячи человек. Из-за отсутствия дорог основным видом транспорта в районе была авиация. Строительство Байкало-Амурской магистрали дало существенный толчок развитию района. В настоящее время численность населения выросла почти в 5 раз и составляет 18 тыс. чел., поступательно развивается лесопромышленный

В 1937 г. организован БАМпроектстрой в г. Иркутске, где в 1937-42 гг. были составлены проектные задания и технические проекты по участкам: Тайшет - Братск, Усть-Кут - Нижнеангарск, Тында - Зея - Нора, Ургал - Комсомольск-на-Амуре - Советская Гавань (порт Ванино).



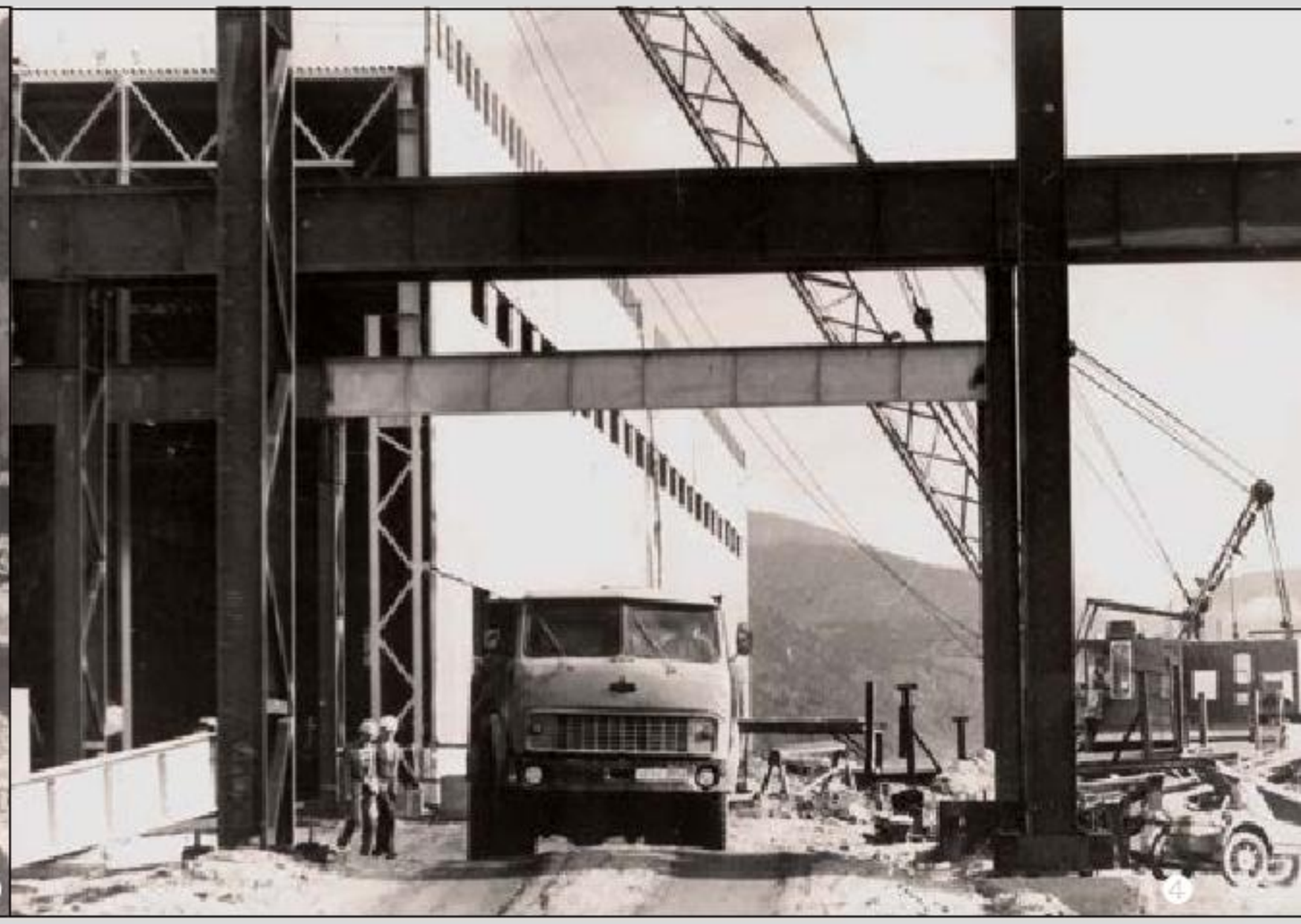


Фото | ❶ Почетные пассажиры 1-го поезда через Ленский мост, 23 сентября 1975 г. ❷ Обогатительная фабрика, Сухой Лог, 1996 г. ❸ Магистральный, бригада Тильтина, август 1974 г. ❹ Строительство обогатительной фабрики, 1995 г.





Из общей протяженности БАМа - более 4,3 тысячи километров - примерно 1 тысячу километров прокладывали строители из Иркутской области.

комплекс – основа производственного потенциала района, растет объем инвестиций.

Иркутский участок БАМа Лена – Кунерма строители сдали в постоянную эксплуатацию на год раньше установленного срока – в октябре 1981 г., а в эксплуатацию ввели в 1986 г. Это было огромное по значимости событие для Иркутской области, которое увенчало 15-летний труд изыскателей и проектировщиков, транспортных и военных строителей, железнодорожников.

ПЕРСПЕКТИВНЫЙ УЧАСТОК

БАМ стал опорным элементом инфраструктуры прилегающей территории. Дорога обеспечивает доступ к природным ресурсам области, а значит, в будущем это позволит увеличить инвестиционную привлекательность прилегающих территорий.

Грузопоток БАМа значительно возрос с момента передачи в 1996 году западного участка дороги (от ст. Лена до ст. Хани) в ведение Восточно-Сибирской железной дороги и перевода на него части транзитных грузов, которые ранее шли по Транссибу.

БОГАТЫЙ РЕСУРСНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ

Иркутская область является опорной территорией в развитии Дальнего Востока и Байкальского региона. Так, область занимает 1-е место по объему валового регионального продукта среди регионов Дальнего Востока и Байкальского региона.

В силу своего месторасположения область выполняет транзитную и связующую функции для западных и восточных частей страны. В Иркутской области имеется и активно развивается межрегиональная транспортная, энергетическая, промышленная инфраструктуры. Так, в регионе сохранена и функционирует сеть социально значимых аэропортов, работает с перевозчиками Восточной Сибири и Дальнего Востока центр технического обслуживания и ремонта воздушных судов. На территории области пересекаются Байкало-Амурская и Транссибирская железнодорожные магистрали.

Наибольшая часть природно-ресурсного потенциала региона сосредоточена на севере области в зоне Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (сырьевой потенциал зоны БАМа, по данным Министерства природных ресурсов, оценивается в 600 млрд. долларов США). Разведанные запасы нефти и газа на территории Иркутской области составляют: нефти – 232 млн. т, газа 2,27 трлн. $м^3$, конденсата – 99 млн. т. Запасы рудного золота







(Сухоложское месторождение – более 1 тыс. тонн), калийных, калийно-магниевых солей (Непское месторождение калийных солей – 75% сырьевого потенциала России), железной руды (запасы 1,2 млрд. т), месторождения минеральных строительных материалов смогут полностью удовлетворить нужды притрассового обустройства БАМа.

В настоящее время в Иркутской области созданы максимально благоприятные условия для ускорения социально-экономического развития и повышения инвестиционной привлекательности региона. Так, установлены значительные налоговые преференции для новых предприятий, создан механизм предоставления на конкурсной основе государственных гарантий, в режиме «одного окна» по сопровождению инвестиционных проектов работает Корпорация развития Иркутской области, ведется подготовка инвестиционных площадок и создание индустриальных парков.

ЗОНА ОПЕРЕЖАЮЩЕГО РАЗВИТИЯ

С привлечением институтов развития в Иркутской области формируются зоны опережающего социально-экономического развития, в том числе Северо-Сибирский индустриальный пояс с центром в г. Усть-Кут, включающий Братско-Усть-Илимскую промышленную зону и Ленско-Ангарское Прибайкалье. Здесь планируется к реализации целый комплекс инвестиционных проектов по глубокой переработке полезных ископаемых, развитию промышленной инфраструктуры.

Уже ведется реализация проектов по добыче нефти и газа на базе Верхнечонского, Ярактинского, Марковского, Даниловского и Дулисьминского месторождений области. Предприятия по глубокой комплексной переработке древесины выходят на проектную мощность, активно осваиваются рудные месторождения золота.

В среднесрочной перспективе в регионе планируется построить линии электропередачи, объединяющие энергосистему западной части Республики Саха (Якутия), Республики Бурятии и Единую энергосистему России. В будущем начнется строительство автодороги «Вилюй», магистрального газопровода «Сила Сибири» с подключением Ковыктинского газоконденсатного месторождения, масштабная газификация области, создание газоперерабатывающих и газохимических производств. Также в области продолжается формирование опорной ремонтной базы речного флота, осуществляющего судоходство по р. Лене до портов Республики Саха (Якутия).

Разведанные запасы нефти и газа на территории Иркутской области составляют: нефти – 232 млн. т, газа 2,27 трлн. м^3, конденсата – 99 млн. т.





Тайшет – ворота БАМа



❶

Несмотря на свою удаленность от центра России, Тайшет не миновали ни войны, ни репрессии, ни голод, ни разруха. И сегодня небольшой по меркам России город гордится своими достижениями и своей историей.

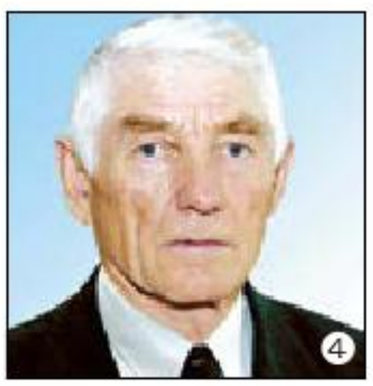
Маленький городок Иркутской области стал второй родиной для тех, кто приехал сюда когда-то по комсомольской путевке строить БАМ. Их судьба навсегда связалась с Тайшетом. И конечно, у города есть свои герои железнодорожного труда, о которых с большим уважением говорят и вспоминают до сих пор. Это кавалер ордена Трудовой Славы трех степеней Геннадий Еремеев, Герой Социалистического Труда Виктор Лакомов и единственная женщина-шофер, строившая БАМ, Антонина Пыжова. Каждый из них сделал свой неоценимый и уникальный вклад в возведение магистрали.

Сегодня Тайшет является административным центром Тайшетского района, в котором проживает более 34 тыс. человек. Город по-прежнему является крупной железнодорожной станцией. Тайшетский транспортный узел - один из важнейших в России, так как находится на пересечении Транссиба, БАМа и линии Абакан-Тайшет. Через этот город обеспечиваются связи районов Восточной Сибири, Забайкалья и Дальнего Востока с Западной Сибирью, Уралом и европейской частью страны. Крупнейшими предприятиями железнодорожной отрасли являются вагонное, локомотивное депо и железнодорожная станция Тайшет.

Наряду с железнодорожными структурными подразделениями в городе работают 26 предприятий промышленно-производственного сектора. С учетом сложившихся традиций в экономике Восточной


❷


❸


❹

В 1974 году стартовала великая Всесоюзная стройка Байкало-Амурской магистрали. Тогда комсомольцы со всей страны отрядами, бригадами съезжались прямо к воротам БАМа. И этими воротами был город Тайшет – именно здесь расположен первый километр восточной железнодорожной магистрали. Но для маленького сибирского городка это было не началом, а продолжением большой Всесоюзной стройки.

Если вспомнить богатую на события историю Тайшета, то становится очевидным его стратегическая для страны миссия - он возник как небольшой пристанционный поселок еще в 1897 году в связи со строительством Транссиба. В советское время – в 1938 году – поселок получил статус города, будучи центром двух частей ГУЛАГа: ЮжЛАГа и ОзерЛАГа. На базе первого в 1946 году возникла строительная организация «Ангарстрой», которая занималась возведением как железной дороги Тайшет – Усть-Кут, так и городских жилых, социальных и промышленных объектов.

Работа подразделений «Ангарстроя» - строительно-монтажных поездов - была организована в очень короткий срок: город нужно было строить быстрыми темпами. Для старшего поколения тайшетцев-бамовцев СМП-579, СМП-586, СМП-609 и СМП-621 – это не просто слова, это трудовая биография целого поколения, связанная со стремительным развитием Тайшета. Комбинат ТКСИ, завод по ремонту дорожно-строительных машин, кварталы жилых домов, клубы, магазины, столовые, школы, детские учреждения, больница, Дом культуры, овощехранилище на 3700 тонн, поселок овощеводов, общежития, банк, отделение связи - это далеко не полный перечень объектов, созданных во время строительства БАМа в Тайшете.

В 1952 году первый этап строительства БАМа - Тайшет-Братск - был завершен, а 31 января 1965 года в Тайшет пришел первый поезд из Абакана по трассе мужества.



❺

Фото | ❶ Строительство путепровода в Тайшете – автомобильного тоннеля под железнодорожной магистралью, 1967 г. ❷ Антонина Пыжова, женщина-шофер, по комсомольской путевке приехала на строительство БАМа в Тайшет. ❸ Виктор Лакомов, Герой Социалистического Труда, строитель БАМа. ❹ Геннадий Еремеев, полный кавалер ордена Трудовой Славы, строитель БАМа, Почетный гражданин г. Тайшета. ❺ Прибытие поезда с первыми строителями БАМа - отрядом комсомольцев, делегированных XVII съездом комсомола, ст. Тайшет, апрель 1974 г.



Глава города Тайшета Александр Михайлович Заика:

- Начало грандиозного строительства БАМа в 1974 году совпало со временем моей комсомольской молодости. Тогда вся страна была на подъеме. Молодежь жаждала подвигов. Мне посчастливилось быть участником этой великой стройки. По комсомольской путевке в 1978 году я был направлен в строительно-монтажный поезд № 609. Работал главным энергетиком, строил ТКСИ и жилые дома. Это были золотые годы! Многие приехали покорять Сибирь. Ехали не за длинным рублем, а за идеей, за романтикой! Сегодня многое из того, что есть в городе: многоквартирные дома, железнодорожная и районная больницы, промышленные корпуса, локомотивное депо, станция, школы, училища, детские сады, комбинат хлебопродуктов, тайшетский почтамт, центр занятости населения и т.д. - создано бамовцами. Незабываемое время.



Сибири развивается малый бизнес. С каждым годом предпринимательская среда все увереннее встает на ноги и вносит свой вклад в социальную инфраструктуру Тайшета.

Городская администрация поддерживает все начинания инициативных горожан и, в свою очередь, принимает меры по улучшению условий жизни тайшетцев. Одно из приоритетных направлений работы – это благоустройство: освещение улиц и придомовых территорий, озеленение и современное обустройство. Установка новых детских спортивно-игровых комплексов в каждом дворе становится нормой. В городе обустраиваются новые скверы с фонтанами, создаются рекреационные зоны отдыха. Кроме того, в городе планируют построить физкультурно-оздоровительный комплекс.

У Тайшета должно быть достойное будущее, так считает администрация города и активно вовлекает молодое поколение тайшетцев в различные культурные и спортивно-массовые мероприятия. Молодежи стараются привить патриотические чувства, сформировать ее социальную и политическую гражданскую позицию. Так, четыре года подряд в Тайшете проводится фестиваль «Мой город»: жители Тайшета предлагают свои идеи, которые в дальнейшем вырастают в интересные социально значимые проекты самой разной направленности. В том числе по работе с детьми с ограниченными возможностями, обеспечению занятости детей во время каникул, их патриотическому воспитанию, а также озеленению города и многому другому.

В городе чтут традиции и поддерживают ветеранов. Для них, помимо традиционных поздравлений к памятным датам, по инициативе главы города с 2010 года введена дополнительная мера социальной поддержки в виде текущего ремонта жилья.



Тайшет – это город больших перспектив, считают в администрации. В городе реализовываются серьезные проекты в дорожной отрасли, благоустройстве и социальной инфраструктуре, разрабатываются долгосрочные программы. Для этого есть объективные предпосылки - территория обладает уникальным экономико-географическим положением, а главное, людьми - сильными, надежными, такими, которых не пугают трудности.

На протяжении 3 лет Тайшет удостаивается звания «Лучшего муниципального образования Тайшетского района».



Социальная инфраструктура города Тайшета: 23 образовательных учреждения, 4 учреждения здравоохранения, 8 учреждений культуры.



Фото | ❶ Бригада Д. Русяйкина, уложившая на трассе первые метры пути и последние звенья на последнем участке за Крольским тоннелем, 1961 г. ❷ Здание вокзала, 1960 г. ❸ Бригада В. Лакомова на строительстве железной дороги. ❹ Здание нынешнего вокзала.



Город на месте таежной глуши

Вихоревка появилась на карте Иркутской области как маленькая железнодорожная станция в таежной глуши в 1947 году.



1



2

Именно в послевоенные годы развернулось строительство судьбоносной для города ветки Тайшет-Лена. На 269-м км прорубалась трасса будущей железной дороги, и здесь, на пути новой железной магистрали, расчищалась площадка под рабочий поселок. В 1947 году была завершена прокладка одноколейной железной дороги, построены здания основных железнодорожных служб новой станции.

Железная дорога дала жизнь станции, а затем и всем службам, необходимым для ее эксплуатации. Одновременно на территории станции началось строительство базы лесозаготовок и переработки древесины. Летом 1951 года строительство ветки Тайшет-Лена было закончено, и с этого момента железная дорога стала играть важнейшую роль в перевозке грузов и пассажиров. В 1953 году в эксплуатацию было сдано Вихоревское паровозное депо. Вскоре было построено и вагонное депо.

Значимость Вихоревки как ключевой железнодорожной станции постоянно возрастала. В 1966 году Вихоревка была преобразована в город районного подчинения.

В 1972 году началось строительство вторых путей ветки Тайшет-Лена, в ходе которого было построено 740 км. Весомый вклад внесли работники строительно-монтажного поезда № 274. В его составе на перегоне Братск-Турма на укладке вторых путей трудилась бригада Вениамина Дружинина. Она выполнила взятое на себя обязательство за год выполнить двойную норму – уложить 43 км дорожного полотна. В эти же годы были построены объекты производственного назначения, в том числе подъездные пути к БрАЗу и БЛПК, общей протяженностью 202 км.

В период строительства БАМа продолжалось развитие железнодорожного узла ст. Вихоревка. Был построен целый комплекс новых объектов локомотивного депо: моторовагонное депо, депо экипировки, вагонное депо, административно-бытовой корпус на 1600 человек, цех ТР-3, ТР-2 общей площадью 6700 кв.



По трагическому стечению обстоятельств накануне сдачи книги в печать ушла из жизни глава города Вихоревка Татьяна Ивановна Липина, проработавшая на этом посту пять лет. С ее приходом город получил второе рождение и начал преображаться. Впервые за десятки лет привели в порядок центральные улицы, обустроили зоны отдыха. Ее вклад в развитие Вихоревки сложно переоценить.

- Градообразующей основой Вихоревки является железная дорога, благодаря которой возникло поселение и сейчас развивается город, - так о своем городе рассказывала издательству «Благовещенск. Дальний Восток» Татьяна Ивановна и с экономической точки зрения комментировала: - Это объективна ситуация – железнодорожная отрасль представлена целым рядом предприятий: одноименной железнодорожной станцией, локомотивным и вагоноремонтным депо, строительно-монтажным поездом, дистанциями электроснабжения, гражданских сооружений, сигнализации и связи, рядом других подразделений ВСЖД. Все эти предприятия стабильно работают, дают жителям рабочие места и своевременную достойную зарплату. Благодаря железной дороге в городе удалось сохранить основные учреждения культуры и объекты социальной сферы. Монозависимость городской экономики исторически обоснована, но Вихоревка сегодня имеет ресурсы для всестороннего развития.



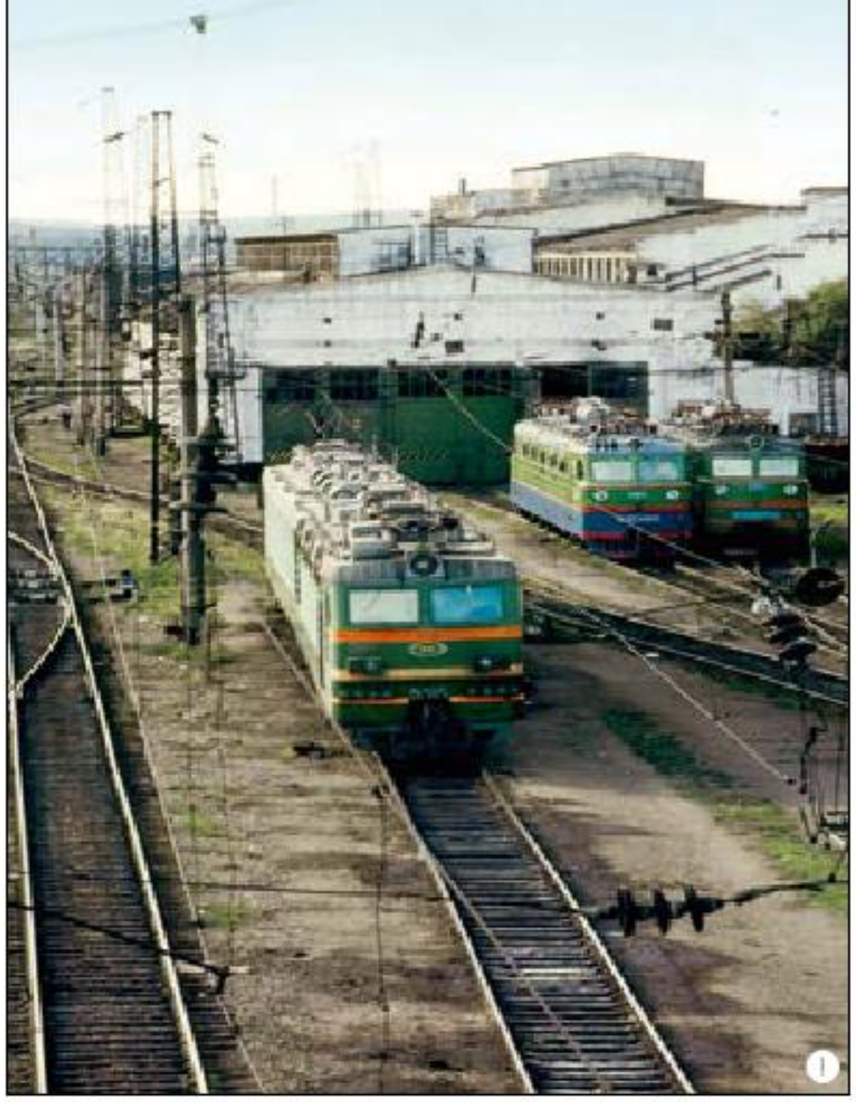
3

Фото | 1 Бригада монтажников Володичева Виктора Васильевича на строительстве ТР-3. 2 Бригада Сидорова В.П. 3 Соревнования по спортивным бальным танцам, СК «Таежный», 2013 год.



И.о. главы Вихоревского городского поселения Игорь Александрович Горбунов:

- Вихоревка – это действительно перспективная территория, чье развитие пойдет, ни много ни мало, в геометрической прогрессии. У нас уже активно строится новое жилье - как в рамках программ, так и для сотрудников крупных корпораций, чьи филиалы расположены в черте города. Построить по одному 27-квартирному дому запланировали «Транснефть» и «РЖД». Мы не забываем и о духовной жизни – скоро в Вихоревке появится свой православный храм. Конечно, железная дорога остается одним из важнейших предприятий, тем более что БАМ продолжает развиваться. Увеличится не только поток грузов. В перспективе пассажирские поезда, которые раньше шли по Транссибу, переведут на БАМ – так время пути сократится на 1,5 дня. Поэтому наш город Вихоревка надолго сохранит статус железнодорожной станции.



м. Одновременно со строительством вторых путей проводилась электрификация железнодорожной линии. Вихоревская дистанция электроснабжения принимала непосредственное участие при строительстве вторых путей на полигоне в 337 км от станции Чуна до станции Речушка.



Сегодня Вихоревка – это молодое и самое крупное поселение в Братском районе, которое поддерживает статус важной железнодорожной станции Байкало-Амурской магистрали и Восточно-Сибирской железной дороги на участке Тайшет-Лена. Свое будущее город связывает не только с железнодорожной отраслью, но и с активным развитием предпринимательства. Особенное внимание уделяется жилищно-коммунальной отрасли: работе по реально действующим программам капитального ремонта домов, обустройству дворовых территорий, развитию дорожной сети и благоустройству территории поселения в целом.

Одним из самых значимых за последние годы событий для вихоревчан стало начало строительство в 2013 году нового 10-квартирного жилого дома по улице Комсомольской, 6А. Жилой дом предназначен для переселения граждан из ветхого и аварийного жилья – в этом направлении администрация города работает очень плотно и является участником областной целевой программы, рассчитанной до 2019 года. В настоящее время в рамках этой региональной программы готовится проектно-сметная документация для строительства следующих трех 8-квартирных домов общей площадью 1650 кв.м. Ликвидация старого изношенного жилого фонда не только улучшает условия жизни нескольких десятков семей Вихоревки, но и дает возможность обустраивать старые кварталы города.

Вихоревчанам есть за что ценить и любить свой родной город: здесь находятся дорогие сердцу места, чтятся и соблюдаются культурные традиции. Поэтому сохранение и развитие культурного пространства, гражданско-патриотическое воспитание молодежи, пропаганда здорового образа жизни и содействие развитию творческих инициатив детей и подростков являются основными целями не только для местной власти, но и для каждого жителя Вихоревки.

Общая численность населения города Вихоревки, по результатам последней переписки, составляет 22 205 человек.





Фото | ❶ Локомотивное депо, ст. Вихоревка. ❷ Перегон Турма-Балага дороги Тайшет-Лена. ❸ День Победы, 2013 год, Площадь БЦК.

Город трех ударных комсомольских строек

Усть-Илимск известен всей стране как город трех ударных комсомольских строек: город Усть-Илимск, Усть-Илимская ГЭС и Усть-Илимский ЛПК. Он стал символом таежной романтики и всей эпохи 1960-70-х годов.



1



Мэр города Усть-Илимска Владимир Сергеевич Ташкинов:

- Территория может развиваться, только когда на ней появляются новые производства. Основной упор в политике управления городом делается на привлечение инвестиций. Мы усиливаем работу по вовлечению в оборот месторождений. Также есть в планах привязать Усть-Илимск к программе развития Нижнего Приангарья. Я уверен, что у Усть-Илимска есть все, чтобы стать лучшим городом в России. Если у нас появится два-три новых завода, то будет достаточно высокая доходная часть местного бюджета, и это позволит сделать наш город более комфортным и привлекательным для проживания усть-илимцев.

Городом основания поселка Усть-Илимск принято считать 1965-й. Спустя восемь лет ему был присвоен статус города областного подчинения. Поэтому 27 декабря 1973 года – День образования Усть-Илимска.

В марте 1966 года начались работы на основных сооружениях гидроузла. В феврале 1967 года было произведено первое перекрытие Ангары. В апреле 1968 года в плотину ГЭС уложили первый кубометр бетона. Второе перекрытие русла Ангары было произведено в августе 1969 года. 3 октября 1974 началось заполнение Усть-Илимского водохранилища и продолжалось до 1977 года. Первый агрегат ГЭС дал промышленный ток 28 декабря 1974 года, а 20 мая 1975-го гидроэлектростанция выработала свой первый миллиард кВт/ч электроэнергии. В конце марта 1979 года был включен в сеть последний – шестнадцатый – агрегат станции. В декабре 1980 года ГЭС была сдана в постоянную эксплуатацию.

12 июля 1972 года в Москве было подписано генеральное соглашение стран Восточной Европы, объединенных в Совет экономической взаимопомощи, о совместном создании и первоочередном строительстве целлюлозного завода лесопромышленного комплекса в Усть-Илимском районе. Эту дату по праву можно считать днем рождения Усть-Илимского ЛПК. В 1975 году был заложен фундамент целлюлозного завода. Через год на стройку прибыл первый интернациональный отряд из Болгарии. В разное время в строительстве принимали участие отряды из ГДР, Венгрии, Польши. Первая целлюлоза была получена в 1979 году.

Город Усть-Илимск состоит из двух частей – левобережной (так называемый Старый город) и правобережной (так называемый Новый город). Главной отличительной чертой Нового города является то, что план его строительства был разработан группой студентов Ленинградского архитектурно-строительного университета в рамках написания дипломного проекта на тему «Город моей мечты», главной идеей которого являлось строительство города в тайге. При строительстве жилых районов старались рубить как можно меньше деревьев под вспомогательные площади. И именно поэтому внутри жилых районов можно встретить островки многовековой тайги. Новый город имеет большую схожесть в планировке жилых районов с районами Санкт-Петербурга 80-х годов постройки.

Сегодня Усть-Илимск – крупный административный, экономический и культурный центр Восточной Сибири и, по мнению ведущих архитекторов страны, самый красивый и современный город в Приангарье. Промышленно-коммунальная зона и основные магистрали вынесены за город, поэтому в нем не увидишь ни одной дымящейся трубы. Чистый, напоенный хвойным ароматом воздух, многоэтажные дома в окружении стройных сосен, кедров и лиственниц, голубизна подступающего к городу рукотворного моря – все это создает неповторимый колорит Усть-Илимска.

В долгосрочной перспективе развитие города Усть-Илимска напрямую связано со строительством Северо-Сибирской железнодорожной магистрали, запланированным на 2016-2030 годы. От этого зависит реализация проектов освоения железорудных месторождений Ангаро-Катской группы. Строительство горно-металлургического комбината в Усть-Илимском районе (возможно в городе Усть-Илимске) на базе месторождений Ангаро-Катской группы входит в пакет инициативных проектов Иркутской области. На первом этапе предусматривается запуск только горно-обогатительного предприятия, на втором этапе – предприятий глубокого передела.



2

Фото | 1 Пассажирский поезд на участке Усть-Илимск-Тайшет. 2 Здания центра города напоминают районы Санкт-Петербурга 80-х годов застройки.

Братская гидроэлектростанция (им. 50-летия Великого Октября) построена на реке Ангаре в городе Братске Иркутской области. Является самым крупным производителем гидроэлектроэнергии в России, генерируя в среднем за год 22,6 млрд. кВт-ч, что соответствует коэффициенту 57%, и второй, после Иркутской ГЭС, ступенью Ангарского каскада ГЭС.

Строительство станции, спроектированной институтом «Гидропроект», началось в 1954-м, закончилось в 1967 г. Сооружение объекта вело управление «Нижнеангаргэсстрой», позднее переименованное в «Братскгэсстрой».

В здании ГЭС установлено 15 радиально-осевых гидроагрегатов мощностью по 250 МВт и 3 – по 255 МВт, работающих при рабочем напоре 106 м. Установленная мощность составляет 4515 МВт. Плотина имеет длину 924 м и максимальную высоту 124,5 м.

Напорные сооружения длиной 5140 м образуют Братское водохранилище. Из-за отсутствия сквозного судоходства по Ангаре гидроузел не оборудован пропускными сооружениями.
По гребню плотины проходит магистральная железная дорога Тайшет–Лена, а ниже – шоссейная дорога.

ЗАО «Мостострой-9» (г. Иркутск) ежегодно становится победителем конкурса «Дороги России» в номинации «Лучшая подрядная организация», многократный победитель конкурса « Лучшая строительная организация» за достижение высокой эффективности и конкурентоспособности в строительстве и промышленности строительных материалов. Предприятие неоднократно награждалось благодарностями правительства Иркутской области, Красноярского и Забайкальского краев, Республик Саха и Бурятия, в том числе «За высокую социальную эффективность и развитие социального партнерства».

Иркутские мостостроители прошли закалку на БАМе

Сегодня ЗАО «Мостострой-9» - одно из крупнейших предприятий по строительству мостов и путепроводов на территории Восточной Сибири



40 лет назад для строительства БАМа требовались квалифицированные специалисты и надежная рабочая сила. Одним из предприятий, созданных в 1974 году специально для строительства искусственных сооружений (автодорожных и железнодорожных мостов) на Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, стал мостостроительный трест «Мостострой-9». Тогда в его состав вошли 4 мостоотряда и один мостопоезд.



Генеральный директор ЗАО «Мостострой-9» Андрей Степанович Микуляк:

- Для нашего предприятия 2014 год знаменателен 40-летием со дня начала строительства Байкало-Амурской магистрали и 40 – летним юбилеем самого «Мостостроя-9». По меркам истории 40 лет – это совсем немного, но по отношению к человеческой жизни – это время жизненной активности и трудоспособности целого поколения. Для коллектива организации «Мостострой-9» это хроника славных дел и свершений, где были свои успехи и неудачи, периоды развития и стагнации. Но что бы ни случалось, в каких бы исторических условиях мы ни жили, мы уверенно смотрим в будущее и впереди у «Мостостроя-9» еще не один десяток лет успешной строительной деятельности.

Более 800 железно - и автодорожных мостов на Западном участке БАМа построено мостостроительным трестом «Мостострой-9».

Предприятию поручили строительство мостовых сооружений на Западном участке БАМа: от ст. Лена Восточно-Сибирской железной дороги до ст. Витим (включая мост через р. Витим) и на вторых путях железнодорожной линии Тайшет-Лена, проходящей по территории Бурятской АССР. Мосты, построенные трестом, соединили берега больших сибирских рек, таких как Лена, Киренга, Илим, Баргузин, Ангара, Селенга, Уда, Ия, Витим и другие.

Помимо мостов, виадуков и путепроводов, силами строителей треста возводились поселки, жилые микрорайоны и социальные объекты для тех, кто строил магистраль.

За 10 лет, с момента основания, состав треста увеличился больше чем вдвое. На 1 октября 1984 года, когда было уложено «золотое звено», символизирующее соединение двух участков БАМа, трест «Мостострой-9» объединял 10 мостоотрядов, расположенных в Иркутской области и Бурятской АССР, 2 мостопоезда, управление производственно-технической комплектации, автобазу и управление механизации. Коллектив треста насчитывал почти 6000 человек, приехавших по комсомольской путевке со всех уголков страны.

Вклад мостовиков в строительство БАМа оценили по достоинству – более 1500 сотрудников треста были удостоены государственных званий и наград. Большинство строителей БАМа и по сей день остаются верны и профессии, и предприятию. Часть «бамовцев» уже вышла на пенсию, а кто-то продолжает трудиться в «Мостострое-9».

Сегодня ЗАО «Мостострой-9» - одно из крупнейших предприятий по строительству мостовых сооружений на территории Восточной Сибири. Опыт, накопленный во времена строительства БАМа, послужил крепкой основой для становления и развития организации. «Мостострой-9» активно внедряет новые технологии, повышает квалификацию кадров и укрепляет материально-техническую базу. Производственные мощности и коллектив профессионалов компании востребованы в Иркутской области, Красноярском и Забайкальском краях, Республике Бурятии и Республике Саха (Якутия). Только за последние 10 лет с участием ЗАО «Мостострой-9» возведено более 160 искусственных сооружений: авто- и железнодорожные мосты, пешеходные мостовые переходы и путепроводы. Компания продолжает укреплять позиции на рынке мостостроения.









Фото | ❶ Виадук на 639-м км Северо-Муйского обхода, 1987 г. ❷ Ж/д мост Улак-Эльга, Якутия, 2011 г. ❸ Путепровод, Иркутская область, г. Нижнеудинск, 2013 г. ❹ Ж/д мост на участке Томмот – Кердем, Якутия, 2010 г. ❺ Трасса М 53, Иркутская область, п. Замзор, 2012 г.

Эстакада в поселке Замзор на автомобильной дороге М-53 «Байкал» Новосибирск-Кемерово-Красноярск-Иркутск на участке 1296 -320-й км (IV пусковой комплекс).

Рабочий проект сталежелезобетонного неразрезного пролетного строения с монолитной железобетонной плитой по схеме 4х63м, габарит - Г11,5+2х0,75 и СВСиУ (специальные вспомогательные сооружения и устройства) был спроектирован ООО «Институт «Мориссот» (г.Москва).

Полная длина - 261 м.

Заказчиком объекта выступило Федеральное Казенное Учреждение «Управление автомобильной магистрали Красноярск-Иркутск Федерального дорожного агентства» (ФКУ УПРДОР «Прибайкалье»). Генеральный подрядчик ОАО «Братскдорстрой-1» на выполнение ряда работ по строительству эстакады заключил договоры с субподрядными организациями, в качестве которых выступили ЗАО «Мостострой-9», ЗАО «Мостоотряд-5», ЗАО «Мостоотряд-106».

Строительство эстакады в п. Замзор было начато в октябре 2010 г. Сдача объекта в эксплуатацию состоялась в ноябре 2012 г.

Заповедное Прибайкалье

Строительство Байкало-Амурской магистрали кардинально изменило структуру природопользования, сложившуюся в районах ее прокладки.

Прибайкальский национальный парк общей площадью 417297 га расположен в Слюдянском, Иркутском и Ольхонском административных районах Иркутской области. Основные задачи - сохранение уникальной природы западного побережья озера Байкал, создание условий для регулируемого туризма и отдыха. Входит в состав участка Всемирного Природного наследия ЮНЕСКО «Озеро Байкал».



Байкало-Ленский государственный природный заповедник создан в 1986 году, вытянут вдоль западного побережья Байкала примерно на 120 км при средней ширине в 65 км. Занимает площадь 659 919 га.

Для немногочисленного местного населения Иркутской области, проживающего в зоне БАМа, использование природных ресурсов являлось основой быта и жизнедеятельности, этот процесс был сбалансирован временем. Но с началом стройки традиционный уклад жизни населения стал разрушаться.

Строительство БАМа и промышленное освоение региона велось с привлечением большого количества самой современной техники и трудовых ресурсов. Население районов стройки резко и многократно увеличилось. Использование вездеходной техники, вертолетов, прокладка автодорог привели к тому, что вся территория зоны БАМа оказалась зоной браконьерства. Лес и животный мир уничтожались в огромных масштабах. Например, для спасения верхнеангарской популяции байкальского омуля, оказавшейся под угрозой полного истреблении, потребовалось многократно увеличивать штат и техническую вооруженность службы рыбнадзора. Незаконная охота, в том числе с использованием современной техники, привела к тому, что в лучших местах зимовки копытные оказались на грани исчезновения.

Влияние стройки проявилось не только в районах БАМа, но и в сопредельных с ними территориях. В частности, в зоне влияния БАМа оказались северная часть озера Байкал и прилегающие к ней территории. При сложившихся на тот период традициях «вольного природопользования» это могло привести к нежелательным последствиям.

ЗАДАЧА – СОХРАНИТЬ ПРИРОДУ

Основная цель работы любого заповедника – сохранение ценнейших природных комплексов в их первозданном, не тронутом цивилизацией состоянии, включая редкие и исчезающие виды растительного и животного мира. Организация и ведение экологического мониторинга, а также специальных научных исследований.

Несмотря на то, что в начальный период стройки руководством страны интересы природы не всегда учитывались, природоохранная общественность страны



Фото | ❶ Байкало-Ленский государственный природный заповедник. ❷ На страже границ.

старалась грамотно регулировать сложившуюся ситуацию. На период начала строительства Байкало-Амурской магистрали в районах ее зоны влияния имелись всего три государственных заповедника. Старейший в стране – «Баргузинский» (Бурятия), «Зейский» (Амурская область) и «Комсомольский» (Хабаровский край). Предложения о совершенствовании заповедной сети России, которые предусматривали создание новых заповедников в зоне БАМа, были уже подготовлены.

Лидеры заповедного дела того времени - Гусев Олег Кириллович, Штильмарк Феликс Робертович и многие другие – провели огромную работу, донеся до общества информацию о накопившихся проблемах одновременно с предложениями путей их решения. Необходимость создания новых заповедников была осознана правительством, и дело их создания сдвинулось с мертвой точки. Новые особо охраняемые природные территории были хоть и не сразу, но созданы по всей зоне влияния БАМа.

НОВЫЕ ЗАПОВЕДНИКИ

В 80–90-е годы прошлого века в Иркутской области были созданы два заповедника – «Витимский» и «Байкало-Ленский» и один национальный парк «Прибайкальский».

Все новые заповедники - это уникальные по своему ландшафтному и биологическому разнообразию, а также по красоте пейзажей участки практически девственной природы. Деятельность новых заповедников и парков способствует оптимизации экологической обстановки в зоне БАМа и восстановлению ее ресурсного потенциала. Стройка БАМа способствовала решению важной государственной задачи - совершенствованию сети российских особо охраняемых природных территорий. Определить стоимость дикой природы невозможно, она бесценна, причем со временем ее бесценность только растет.

В период строительства БАМа проблемы природопользования и охраны природы обнажились и обострились, но в результате этого дело охраны окружающей среды в стране стало государственной политикой, одобренной всеми слоями общества.

ФЛОРА И ФАУНА ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ

На территории Иркутской области господствует тайга. Для севера области характерны леса из лиственницы даурской в сочетании с болотами и заболоченными лесами. На западе, в районах Приангарья, преобладают сосновые и кедрово-еловые леса. На юге области - сосновые и березовые леса в комплексе со степными участками.



В высокогорье прибайкальских хребтов - Восточного Саяна и Станового Нагорья – распространены высокогорные тундры, луга, пустоши и заросли субальпийских кустарников: кедрового стланика, высокогорных ив и берез и другие. На западном побережье Байкала и на острове Ольхон есть реликты доледниковой эпохи.

Флора Иркутской области насчитывает 2186 видов сосудистых растений, в том числе 372 вида, имеющих заносное происхождение. В Красную книгу области включено 173 вида растений, около 200 видов являются эндемиками, в том числе 50 – растущих в основном на побережьях Байкала и прилегающих горных хребтах.

На территории Байкало-Ленского заповедника охраняются популяции 966 видов сосудистых растений, 182 видов мохообразных, 317 видов и подвидов лишайников и 295 видов грибов. На территории Витимского заповедника - 709 видов сосудистых растений, 208 - мохообразных, 425 - лишайников и 204 вида грибов. В Прибайкальском национальном парке и на прилегающих территориях зарегистрировано 1385 видов сосудистых растений, 339 - мохообразных, 676 - лишайников и 655 видов грибов.

На юге области обитает около 340 видов птиц, 63 вида млекопитающих, 25 видов рыб, 5 видов пресмыкающихся и 4 вида земноводных. Насекомых - не менее 3000 видов, пауков – около 400. В Красную книгу области включены 54 вида птиц, 7 видов млекопитающих, 2 вида рыб, 1 вид пресмыкающихся и 1 вид земноводных.

Наибольшее количество редких и нуждающихся в охране видов обитает в горных тундрах и тайге Байкальского хребта, а также в реликтовых степях Приольхонья и острова Ольхон. Все юго-западное побережье Байкала является «трассой» массового осеннего пролета птиц. Особую ценность представляет находящаяся в пределах Прибайкальского национального парка «холодная» зимовка водоплавающих птиц на незамерзающей полынье в истоке реки Ангары.

Государственный природный заповедник «Витимский» организован в 1982 году, входит в состав Саяно-Байкальской горной области. Площадь – 585 838 га. Речная сеть заповедника относится к бассейну Северного Ледовитого океана. На территории заповедника находится большое количество озер.





Фото | ❶ Нерпа байкальская. ❷ Ястреб-тетеревятник. ❸ Махаон. ❹ Нерпы на лежбище.

Байкал - самое глубокое озеро на планете, крупнейший природный резервуар пресной воды. Озеро протянулось с северо-востока на юго-запад на 620 км в виде гигантского полумесяца. Ширина Байкала колеблется в пределах от 24 до 79 км. Дно Байкала на 1167 метров ниже уровня Мирового океана, а зеркало его вод – на 455,5 метра выше.

Площадь водной поверхности Байкала – 31 722 км^2 (без учета островов), что примерно равно площади таких стран, как Бельгия или Нидерланды. По площади водного зеркала Байкал занимает седьмое место среди крупнейших озер мира. Длина береговой линии – 2100 км.

Один из красивейших водоемов мира стал одним из самых больших естественных препятствий во время строительства Байкало-Амурской магистрали ввиду своей огромной площади. В итоге проектировщики решили, что железная дорога должна обогнуть Байкал с севера.

Озеро находится в своеобразной котловине, со всех сторон окруженной горными хребтами и сопками. При этом западное побережье – скалистое и обрывистое, рельеф восточного побережья – более пологий (местами горы отступают от берега на десятки километров).



Поселок Новый Уоян считается «полюсом холода» Северобайкальского района и одним из самых холодных мест в Республике Бурятии.









Глава администрации муниципального образования городского поселения «Поселок Новый Уоян» Ольга Владимировна Ловчая:

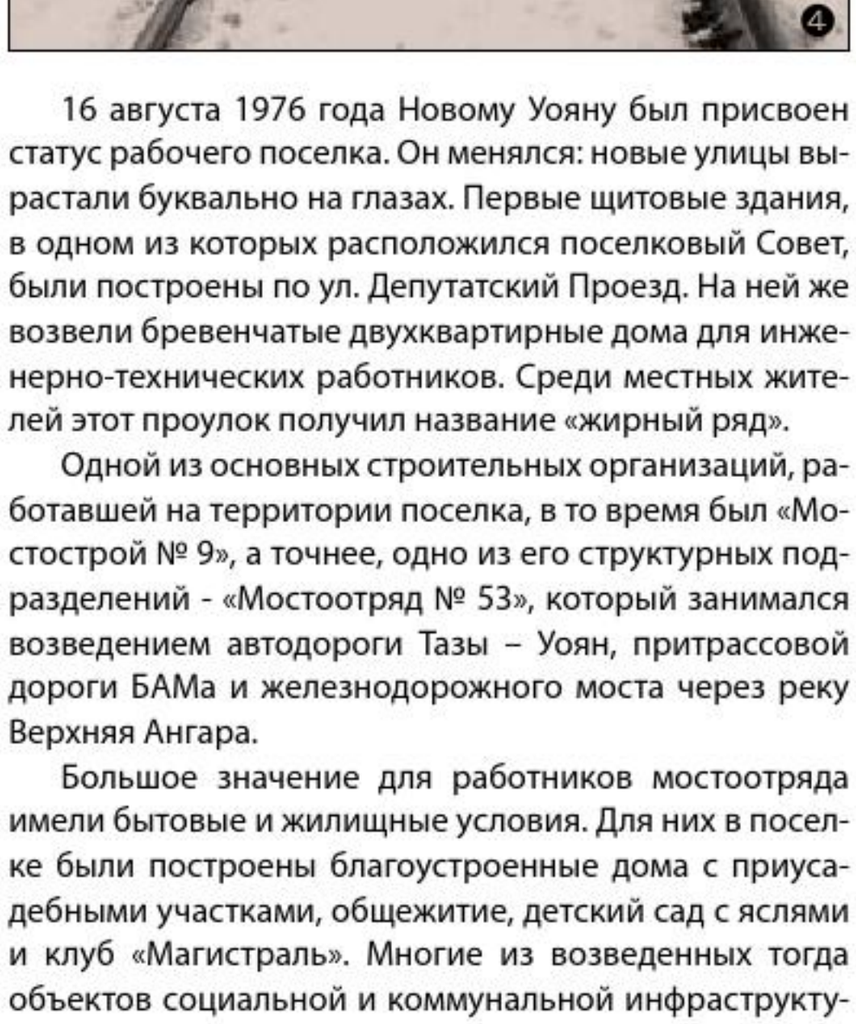
- БАМ для нас – это не далекая история. В поселке живут люди, которые ее строили, и их потомки – они тоже впитали в себя неповторимый дух бамовских традиций. Мы верим, что он будет жить в 3-м и 4-м поколениях новоуояновцев. Гости поселка не раз отмечали, что у нас живут совершенно особенные люди: открытые, добрые и искренние. 55% населения - в возрасте до 35-45 лет, поэтому мы считаем себя очень молодым и молодежным поселком, у которого есть много перспектив для развития. Главные из которых связаны с дальнейшим освоением лесной промышленности и со строительством второй ветки БАМа.

От палаточной улицы – к современному поселку

История многих бамовских поселений начиналась с высадки разведотрядов строительных организаций, которые приезжали в Сибирь и на Дальний Восток со всей страны. Так зародился и поселок Новый Уоян, расположенный в Северо-Байкальском районе Республики Бурятии.

10 июня 1974 года «Тоннельный отряд № 11» прибыл в район села Уоян и разделился на 2 группы: одна отправились в тайгу, другая осталась в селе. Первые раскинули лагерь и оборудовали базу на берегу озера Бакани. Говорят, что Новый Уоян так и начался - с 4 палаток. Вскоре под кронами сосен выросла палаточная улица Сибирская.

28 апреля 1975 года в палаточный лагерь прибыл первый трудовой поезд в количестве трех отрядов: «Монолит», «Дзержинец» и «Непоседа». На месте будущего поселка обосновались мостостроители, механизаторы и работники строительно-монтажного поезда №572. Новый Уоян строился руками комсомольцев и молодежи, которые приезжали в Бурятию из Ленинграда, Литвы и Эстонии. Именно литовцы – СМП «ЛитБАМ» – создавали постоянный поселок.



16 августа 1976 года Новому Уояну был присвоен статус рабочего поселка. Он менялся: новые улицы вырастали буквально на глазах. Первые щитовые здания, в одном из которых расположился поселковый Совет, были построены по ул. Депутатский Проезд. На ней же возвели бревенчатые двухквартирные дома для инженерно-технических работников. Среди местных жителей этот проулок получил название «жирный ряд».

Одной из основных строительных организаций, работавшей на территории поселка, в то время был «Мостострой № 9», а точнее, одно из его структурных подразделений - «Мостоотряд № 53», который занимался возведением автодороги Тазы – Уоян, притрассовой дороги БАМа и железнодорожного моста через реку Верхняя Ангара.

Большое значение для работников мостоотряда имели бытовые и жилищные условия. Для них в поселке были построены благоустроенные дома с приусадебными участками, общежитие, детский сад с яслями и клуб «Магистраль». Многие из возведенных тогда объектов социальной и коммунальной инфраструктуры работают до сих пор.

Сегодня на территории поселка работает несколько лесоперерабатывающих предприятий, планируется строительство по программе переселения из ветхого и аварийного жилья. И БАМ живет не только в памяти новоуояновцев, ведь сегодня большая часть трудоспособного населения работает в сфере содержания и обслуживания железнодорожной станции и прилегающих путей.



Фото | ❶ Постоянный поселок. ❷ Стройка века – вид сверху. ❸ Местные жители едут на встречу первого поезда. ❹ Встреча первого поезда. ❺ Первый вокзал станции Новый Уоян.

Сооружение Чертового моста напрямую связано с историей БАМа, когда в 1932 году возникла идея железнодорожного выхода к Тихому океану. Железнодорожный мост с названием «Чертов мост» построен в 1986 году. Этот полукруглый виадук, расположенный на подъеме на Северомуйском обходе Байкало-Амурской магистрали, является уникальным инженерно-техническим сооружением.

Мост проходит над рекой Итыкит и старым (ныне разобранным) обходом. Его высота составляет 35 метров. Общая длина - 306 метров. Основной пролет – 1х33 м.

Расположен на характерных двухъярусных опорах, единственный в России мост такой конструкции. Немного раскачивался при прохождении по нему тяжелых составов. Сейчас по обходу ездят дважды в день только небольшие рабочие поезда. Основное движение идет через знаменитый 15-километровый Северомуйский тоннель, самый длинный в России.

У машинистов этот мост пользуется недоброй славой, многие боятся по нему проезжать.

А вот туристам мост очень нравится, ведь Чертов мост считается красивейшим местом на БАМе, где можно посмотреть на острые гранитно-сланцевые пики, круглый год покрытые снегом, на ледниковые формы рельефа, на крутые склоны с кустиками кедрового сланца.



Мосты – это олицетворение добра и дружбы



В 1968 году Министерство транспортного строительства и Госплан СССР приняли историческое решение о строительстве в Улан-Удэ завода по изготовлению стальных конструкций мостов.

Необходимость в таком специализированном предприятии в столице Бурятской АССР была связана с дальнейшим индустриальным развитием Сибири и Дальнего Востока. Главной задачей, которая была поставлена перед открывающимся в Улан-Удэ предприятием по производству металлических мостовых конструкций, стала помощь в реализации легендарного проекта – строительства Байкало-Амурской магистрали.

За годы строительства БАМа было проложено более трех тысяч километров стальных путей и возведены сотни мостовых сооружений. Основу многих из них составили металлические конструкции, изготовленные в цехах открывшегося индустриального гиганта Бурятской АССР – Улан-Удэнского завода металлических мостовых конструкций.



Строительству ЗММК в Улан-Удэ придавалось огромное государственное значение. С выходом на проектную мощность он стал самым крупным в своем профиле в стране. Ход работ лично курировал министр транспортного строительства СССР Евгений Федорович Кожевников.

Новый индустриальный гигант Бурятии был выполнен из стекла и стали и по меркам своего времени выглядел необычайно внушительно и красиво. Подобных ему в республике еще не было. Поэтому с первых дней местная пресса называла предприятие не иначе как «завод-красавец» или «завод-богатырь». Сдача первой очереди ЗММК мощностью в 20 тысяч тонн металлоконструкций в год состоялась 21 марта 1973 года. Эта дата и является днем рождения завода.

В конце декабря 1973 года была сдана вторая очередь завода мощностью в 30 тысяч тонн – такой великолепный подарок строители преподнесли накануне нового года. Общая мощность Улан-Удэнского завода мостовых металлических продукций отныне составила 50 тысяч тонн продукции в год.

Коллективу завода не давалось времени на раскачку. Ежегодный прирост объемов выпускаемой продукции достигал 150%, а сроки изготовления продукции сокращались. Например, металлоконструкции длиной 18,8 + 110 + 18,8 м для моста через реку Гоуджекит на участке «Северобайкальский тоннель – Кодарский тоннель» на 313-м километре были поставлены досрочно.

Пролетные строения мостов с улан-удэнского завода шли в первую очередь на Шимановский комплекс – главную базу строительной индустрии БАМа. Они изготавливались в особом северном варианте, с учетом сурового сибирско-дальневосточного климата. В течение только сентября 1973 года предприятие отгрузило балки для моста через малый Енисей длиной 2х21 + 4х12 м, через реку Пелым – 33,6 м, на станцию Борзя Читинской области – 23 м. В дальнейшем берега Лены, Буреи, Витима, Олекмы, Зеи и других рек, которые пересекла Байкало-Амурская магистраль, оказались соединены мостами, возведенными из конструкций Улан-Удэнского ЗММК.



Яркой страницей в истории предприятия стало участие в поставке конструкций для объектов, которые строились к саммиту АТЭС во Владивостоке. Русский и Золотой мосты строились не на традиционных опорах, а подвешивались на специальные ванты, которые закреплялись на пилоны. «Улан-Удэстальмост» изготовил стальные перемычки для пилонов и закладные к ним, а также пролеты мостов. Соединяясь между собой, с берега пролеты смотрятся тонкой нитью, прорезающей воздух. На самом же деле это мощная конструкция высотой более трех метров.



Фото | ❶ Вантовый мост через бухту Золотой Рог, г. Владивосток. ❷ Цех подготовки, газорезательный станок. ❸ Строительство низководного моста Де-Фриз – Седанка, г. Владивосток. ❹ Строительство пилона моста через бухту Золотой Рог, г. Владивосток.





Генеральный директор ЗАО «Улан-Удэстальмост», преемника завода металлических мостовых конструкций, Анатолий Суслов справедливо заметил: «Мосты через реки БАМа – это не только уникальные искусственные сооружения для переезда и перехода через реки. Мосты – это украшение земли, олицетворение добра, памяти и дружбы между людьми».

Без преувеличения можно сказать, что на Бурятском участке магистрали большинство из 550 мостов построено из конструкций, которые изготовили на ЗММК. Причем необходимо отметить, что ни разу не была поставлена бракованная или некомплектная продукция. Это стало лучшим свидетельством факта, что экзамен на зрелость завод выдержал на оценку «отлично».

В 1991 году ЗММК был акционирован и стал ЗАО «Улан-Удэстальмост». В тяжелейших экономических условиях предприятие смогло не только выжить, но и сохранить рынок сбыта продукции и высококвалифицированные кадры специалистов-мостовиков. Запас прочности, приобретенный коллективом в период строительства БАМа, позволил осуществить перевооружение завода согласно требованиям текущего времени и освоить выпуск новых видов продукции.



«Улан-Удэстальмост» сегодня является одним из шести предприятий, которые входят в состав ОАО «Мостостройиндустрия». Работа в составе группы компаний значительно облегчает решение многих проблем, позволяет браться за грандиозные по объемам работы, которые вряд ли сможет выполнить отдельно взятое предприятие.



Генеральный директор ЗАО «Улан-Удэстальмост» Анатолий Суслов:

- На БАМ завод «Улан-Удэстальмост» поставил 78,2 тыс. тонн мостовых металлоконструкций. Существующие мощности позволяли также одновременно изготавливать конструкции для мостов по индивидуальным проектам через Ангару, Вычегду, Енисей, Тобол, Томь. За 40 лет предприятие поставило значительный объем высококачественных металлоконструкций из низколегированной стали с антикоррозийной защитой во многие регионы страны и за границу: в Сирию, Лаос, Камбоджу, Китай, КНДР, Монголию, Вьетнам. Продукция нашей компании многократно отмечалась на региональном и российском уровнях.

В 2005 году руководство завода приступило к реализации амбициозной инвестиционной программы. Ее целью является выход до 2017 года на уровень производства 60 тысяч тонн продукции.

Сегодня ЗАО «Улан-Удэстальмост» обеспечивает работой около 2 тысяч жителей Бурятии. Всего же на заводе с момента его основания работало около 20 тысяч человек.

На предприятии по праву гордятся своей богатой историей, огромным накопленным опытом работы и коллективом, который является самым ценным капиталом предприятия.



На БАМе было построено 2230 мостов, из них две трети – из пролетных строений, изготовленных на ЗММК. Завод по праву гордится этими героическими страницами своей истории.





Фото | ❶ Погрузка металлоконструкции эстакады нефтепирса. ❷ Строительство вантового моста в г. Сочи, дорога Адлер-курорт «Альпика-сервис». ❸ Цех «Сборка №1». ❹ Железнодорожный мост Владивосток - аэропорт Кневичи. ❺ Железнодорожный мост через реку Юрибей, ЯНАО. ❻ Автомобильный мост «Москва-Сити», г. Москва.

Железнодорожный мост через реку Витим протяженностью 567 метров является условной границей между субъектами Российской Федерации – Республикой Бурятией и Забайкальским краем.

Для решения сложившейся инженерной задачи: строительства одного из крупнейших на БАМе мостов - моста через реку Витим – в 1980 году был создан самый молодой в тресте «Мостострой - 9» – «Мостоотряд № 97».

Обеспечив в 1984 году пропуск движения поездов по совмещенному временному автодорожному, длиной более 500 м, мосту, коллектив мостоотряда в суровых природных условиях в 1989 году открыл движение также и по железнодорожному мосту.

Для выполнения поставленной задачи была освоена технология изготовления железобетонных оболочек диаметром 3 м, предложена и внедрена технология погружения оболочек в валунные грунты.

В 2014 году для обеспечения безопасности движения поездов на железнодорожном мосту через реку Витим сданы в эксплуатацию караульные помещения, наблюдательные посты, смонтирована система видеонаблюдения.



Забайкальский край: транспортная инфраструктура стимулирует инновационное развитие

Ключевые тенденции развития Забайкальского края в последнее десятилетие – стабильность и положительная динамика в экономике и социальной сфере.



Губернатор Забайкальского края
Константин Константинович Ильковский:

- У Забайкальского края огромный потенциал, и мы должны его эффективно реализовать. В ряду потенциальных возможностей одно из ключевых мест занимает освоение уникальных месторождений и строительство Забайкальского горно-металлургического кластера. Его создание позволит решить ряд экономических и социальных проблем региона – даст импульс развитию производства, сопутствующего малого и среднего бизнеса, закрепит в крае население. В этой связи мы считаем стратегически значимым решение вопроса о дальнейшем развитии Байкало-Амурской магистрали, увеличении ее пропускной способности.

Это результат новых, более эффективных стратегических подходов в определении точек экономического роста и приоритетов развития: грамотного использования промышленного потенциала края, повышения конкурентоспособности и диверсификации производства, экономической активности хозяйствующих субъектов, степени адаптации предприятий к рынку. Все это позволило обеспечить в 2008-2012 годах устойчивый рост промышленного производства - и не только выйти на докризисный уровень развития, но и превысить его.

В 2013 году принята Стратегия социально-экономического развития Забайкальского края до 2030 года, в которой обозначена «новая политика» правительства края и поставлены амбициозные цели.

Основной посыл Стратегии заключается в том, что экономика должна работать на развитие социального пространства, на повышение качества жизни каждого жителя.

Потенциал дальнейшего развития региона правительство Забайкальского края увязывает с перспективой увеличения пропускной способности БАМа. Этому способствуют два основополагающих фактора. С одной стороны, очевидным конкурентным преимуществом территории является богатый минерально-сырьевой комплекс. Забайкальский край - старейший горнодобывающий регион России, здесь расположено 540 месторождений твердых полезных ископаемых.

Забайкальский край образован 1 марта 2008 года в результате объединения Читинской области и Агинского Бурятского автономного округа. Территория 431,9 тыс. кв. километров. Численность населения на 1 января 2013 года 1095,2 тыс. человек. Забайкальский край характеризуется выгодным географическим положением и привлекательным ресурсным потенциалом (минерально-сырьевым, водным, лесным и земельным). По территории края проходят стратегически важные железнодорожные и автомобильные магистрали.

Фото | Дорога на Чинейское железо-ванадиевое месторождение.

Байкало-Амурская магистраль пролегает по территории Забайкальского края через Каларский район – самое северное муниципальное образование края. Площадь района 56 тыс кв метров. Численность постоянного населения на 01. 10.2013 г. – 8570 человек. На трассе БАМа находится три поселка: Куанда, Новая Чара, Икабья. Каларский район значительно удален от основных жизненных центров Забайкальского края, его территория примыкает к административным пунктам вдоль Восточно-Сибирской железнодорожной магистрали.





С другой – транспортная система Забайкальского края - один из значимых транспортных узлов не только в Сибирском федеральном округе, но и в Российской Федерации в целом. По территории региона проходят Транссибирская и Байкало-Амурская магистрали, федеральные автомобильные дороги «Амур» (Чита-Хабаровск), «Байкал» (Иркутск - Улан-Удэ – Чита) и трасса Чита-Забайкальск - до границы с Китаем.

Решение двух задач - развития системы железнодорожных перевозок и активного вовлечения природно-ресурсного потенциала в хозяйственную деятельность - позволит повысить инвестиционную привлекательность региональной экономики. Кроме того, появится реальная основа для развития социальной инфраструктуры населенных пунктов, находящихся в притрассовой зоне БАМа.

Точками роста экономики Забайкальского края должны стать зоны опережающего развития федерального уровня. В числе таких зон – Чарский территориально-промышленный комплекс, прилегающий к Байкало-Амурской магистрали. Комплекс расположен на территории Каларского района, получившего наиболее интенсивное развитие во времена строительства БАМа.

Перспективы развития Чарского ТПК связаны с освоением уникальных минерально-сырьевых ресурсов (Удоканское, Чинейское, Катугинское, Апсатское, Читкандинское, Голевское месторождения, содержащие медь, железо, золото, титан, редкие металлы, уголь, удобрения) и созданием на их базе горно-обогатительных производств. В свое время с завершением строительства БАМа в крае связывали возможность активного освоения месторождений: содержащиеся в них полезные ископаемые высоколиквидны, остродефицитны, пользуются спросом не только на внутреннем, но и на внешнем рынке.

За 18 лет эксплуатации Байкало-Амурской магистрали уникальный минерально-сырьевой потенциал края так и остался нереализованным. Раз-

Фото | ❶ Открытие сквозного движения по БАМу. ❷ Традиционное шампанское на открытии дороги ❸, ❹ Современный БАМ.





витие железнодорожной сети позволит не только активно разрабатывать месторождения, но и создавать на их базе горно-обогатительные производства: Байкало-Амурская магистраль будет выступать в качестве опорной инфраструктуры Чарского территориально-промышленного комплекса.

Разработка месторождений включена в Комплексный проект развития Северного Забайкалья. Первым этапом реализации проекта должны стать освоение Удоканского месторождения, богатого запасами меди, и создание производственной и сопутствующей инфраструктуры. Удокан - крупнейшее в России и третье в мире месторождение меди, его запасы по классификации JORC составляют 25,7 млн. тонн металла.

Ввод в эксплуатацию только Удоканского месторождения компенсирует дотации федерального бюджета в экономику Забайкальского края, решит вопросы загрузки БАМа, обеспечит значительный прирост общего промышленного производства Урала и Сибири. Кроме того, с 2012 года на территории Каларского района реализуется перспективный региональный инвестиционный проект «Освоение Апсатского каменноугольного месторождения», запасы месторождения оцениваются в 2,2 млрд. тонн.

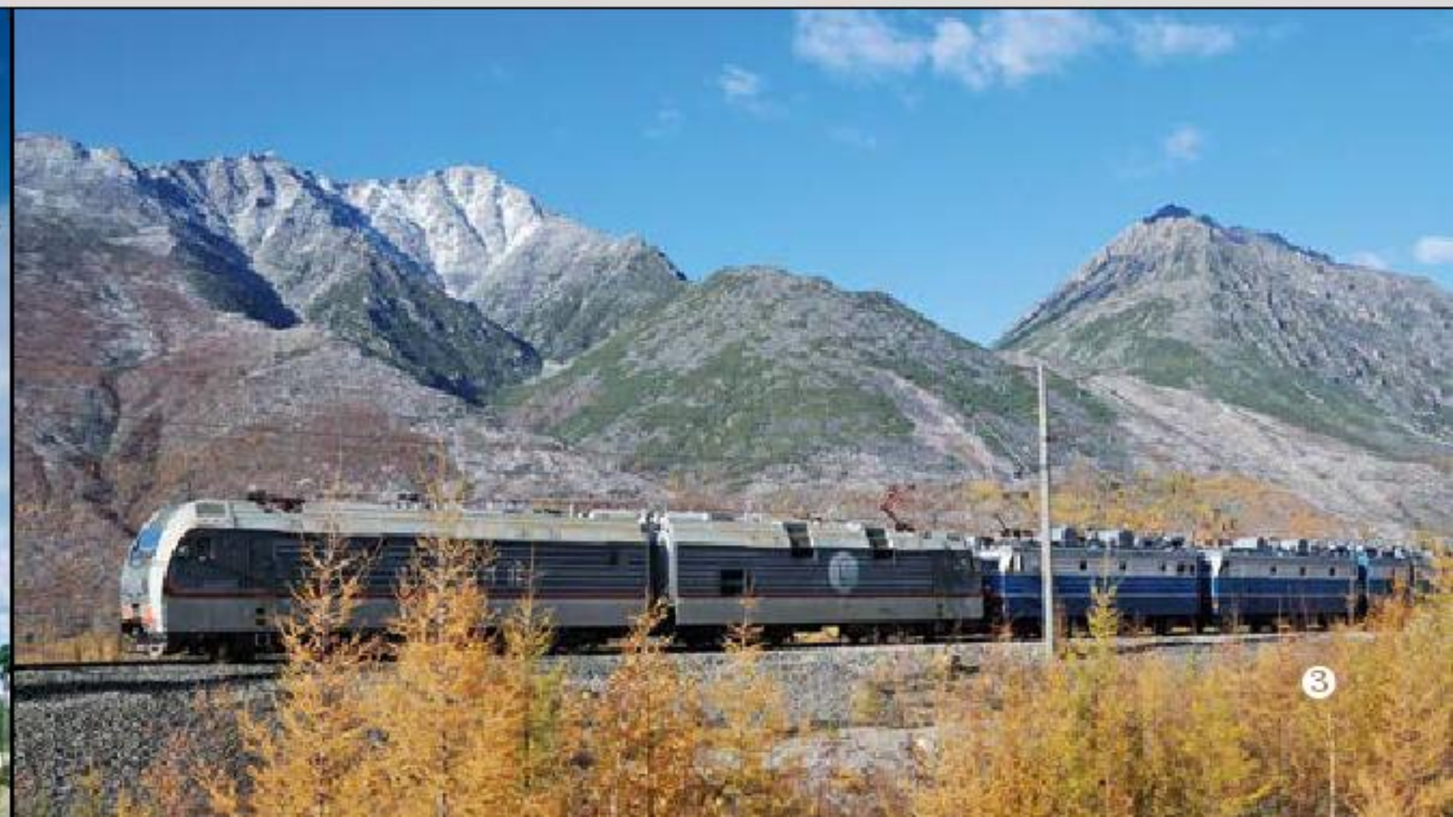
В целом же вовлечение в эксплуатацию месторождений в Каларском районе будет означать создание в восточной части России горнопромышленного центра мирового значения. Это, в свою очередь, даст мощный импульс к развитию промышленного производства, позволит решить ряд актуальных социальных задач на территориях, прилегающих к БАМу, и обеспечит в течение 5-7 лет увеличение нагрузки на железную дорогу как минимум в три раза.

Концепция транспортного развития края предусматривает строительство грузообразующих железнодорожных линий Новая Чара – Чина, Чара – Апсатская. На сегодняшний день уже выполнены основные работы по завершению строительства железнодорожной ветки Чара – Чинейское месторож-

Забайкальский край обладает благоприятным набором конкурентных преимуществ. В рейтинге экономического развития субъектов РФ край занимает 51-е место из 84 регионов. В период с 2008 по 2012 годы экономика края развивалась темпами, превышающими по отдельным показателям темпы роста экономики России в целом.

Фото | ❶ Современный БАМ. ❷ Символ завершения строительства БАМа на станции Куанда. ❸ Современный БАМ.





В перспективе повышение инвестиционной привлекательности региона возможно за счет повышения эффективности использования природно-ресурсного потенциала. Стоимость минерального сырья в недрах забайкальского участка зоны Байкало-Амурской магистрали превышает 120 млрд. долларов.



дение, которая снимает транспортные проблемы освоения Удоканского, Катугинского, Читкандинского месторождений и является связующим звеном между БАМом и северными объектами края.

При этом разработка месторождений, привязанных к зоне Байкало-Амурской магистрали, позволит решить проблему энергоснабжения на территориях месторождений. В первую очередь, это касается строительства целого комплекса гидроэлектростанций и высоковольтных линий. В частности, Мокской ГЭС, ВЛ-220 кВ «Мокская ГЭС – ПС «Куанда» и ВЛ – 500 кВ «Усть-Илимская ГЭС – Куанда – Чара – Икабья-Тында» (на Забайкальском участке).

Новые вызовы экономики сегодня требуют более интенсивного использования всех ресурсов и резервов, имеющихся в Забайкальском крае. В этой связи основной задачей становится выход на траекторию устойчивого и сбалансированного роста.

В связи с открывающимися перспективами развития Каларского района в правительстве Забайкальского края рассчитывают на приток населения. Следствием оживления миграционных потоков станет строительство жилья и объектов социальной инфраструктуры. Поскольку это объективно повлечет за собой увеличение нагрузки на энергетику, план мероприятий по развитию энергоснабжения Забайкальского края предусматривает реконструкцию энергетического комплекса Каларского района.

Стартовыми точками для промышленного освоения территорий зоны БАМа могут стать притрассовые населенные пункты. Поэтому в качестве одной из основных задач развития территорий в контексте расширения БАМа правительство Забайкальского края считает усиление социальной направленности.

Во-первых, реализация инвестиционных проектов по освоению территории Каларского района позволит привлечь местный кадровый потенциал и стабилизировать ситуацию на рынке труда.

Во-вторых, развитие инфраструктуры населенных пунктов, находящихся в зоне магистрали, сегодня серьезно сдерживается высоким процентом ветхого и аварийного жилищного фонда (население до сих пор проживает во временных поселках строителей БАМа). Это, в свою очередь, снижает инвестиционную привлекательность самой зоны и приводит, в конечном итоге, к оттоку квалифицированных кадров.





Фото | ❶ Мельница для измельчения руды. ❷ Грузы, подготовленные для отправки. ❸ Открытие горнодобывающего предприятия.



Для повышения эффективности реализации инвестпроектов освоения месторождений Каларского района необходимы строительство автомобильной дороги к Апсатскому месторождению, реконструкция железнодорожной станции Новая Чара, расширение участка железнодорожной линии ст. Новая Чара – Чинейское месторождение.

Поэтому в комплексе мер по развитию территорий, прилегающих к зоне БАМа, правительством Забайкальского края предусмотрена масштабная реализация инвестиционных проектов строительства и модернизации объектов коммунального комплекса.

Геополитической целью Стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона является закрепление населения за счет формирования развитой экономики и комфортной среды проживания. В числе инструментов решения этой задачи – создание условий для развития перспективной специализации территорий на основе их природно-ресурсного, промышленного и кадрового потенциалов, формирование устойчивой системы расселений в контексте зон опережающего экономического роста. Всеми этими возможностями располагает Забайкальский край, с учетом этого посыла сформированы региональные программы развития. Стимулом к развитию минерально-сырьевого комплекса должны стать региональные инновационные проекты по геологоразведке и внедрению современных технологий переработки полезных ископаемых. Принципиальный момент проектов заключается в том, что, в отличие от традиционных подходов, к исследованию и прогнозным оценкам запасов месторождений будут привлекаться несколько геологических школ.

Байкало-Амурская магистраль проектировалась как составная часть комплексного проекта по освоению природных ресурсов территорий, по которым пролегала дорога. На сегодняшний день социально-экономический потенциал БАМа полностью не раскрыт. Без активного освоения минерально-сырьевого комплекса в зоне притяжения магистрали дорога будет оставаться убыточной. В этом контексте освоение месторождений полезных ископаемых Северного Забайкалья становится приоритетной задачей не только для увеличения полезной нагрузки на железную дорогу и эффективного использования ее мощностей, но и для обеспечения развития базовых отраслей как региональной, так и российской экономики, решения приоритетных социальных задач.

Наличие в крае достаточных мощностей энергетической и транспортной инфраструктуры, источников сырья, свободных земельных площадей является фактором, определяющим инвестиционную привлекательность для иностранных и российских инвесторов.





Фото | ❶ Открытый способ разработки месторождения. ❷ Добыча угля. ❸ Подготовка буровзрывных скважин для вскрытия руды.

В шести километрах от станции БАМа Новая Чара, куда летом 1978 года прибыли первые стройотряды бамовцев, расположился уникальный природный объект - **Чарские пески**.

Массив площадью 50 кв. км расположен в Чарской котловине, в предгорьях хребта Кодар, между долинами рек Чара, Средний и Верхний Сакукан. Является геологическим памятником природы федерального значения. Окружен лиственничной тайгой и болотами.

На протяжении десяти с половиной километров с юго-запада на северо-восток протянулся массив незакрепленных песков, ничем не отличающихся от среднеазиатских.
Но до ближайших пустынь тысячи километров, а вокруг болота, льды среднесакуканской морены и – высокие барханы на фоне отвесных скальных вершин Кодарского хребта. Длина отдельных барханов 150–170 м. Самый высокий возвышается на 80 метров.

Чарские пески - это огромный резервуар воды. Из них на север вытекает несколько мощных источников. Есть здесь и настоящее озеро, которое в народе ласково называют Аленушкой. В этом удивительном месте часто отдыхают местные жители и туристы со всех уголков нашей страны.



Дороги – стимул для развития экономики

Приамурье – один из немногих российских регионов, чей сырьевой ресурс не только уникален по составу, но и имеет стратегическое значение для государства и востребован не только на внутреннем, но и на мировых рынках.

Однако сегодня поступательное развитие серьезно сдерживает состояние транспортной инфраструктуры: с одной стороны, по территории области проходит самый большой по протяженности участок Байкало-Амурской магистрали. С другой – пропускная способность БАМа не соответствует современным темпам развития. А между тем специфика экономико-географического положения Приамурья такова, что основные природные ресурсы, за исключением земель сельскохозяйственного назначения, находятся в северной части - в зоне Байкало-Амурской магистрали. Очевидно, что решать все эти задачи нужно комплексно.



Губернатор Амурской области
Олег Николаевич Кожемяко:

- Строительство второго пути по линии БАМа - грандиозный проект. Вторая ветка нам необходима для раскрытия природно-ресурсного потенциала, чтобы можно было перевозить до 100 миллионов тонн грузов, а не максимум 15, как сейчас. Это обеспечит освоение Огоджинского, Гаринского месторождений. Я думаю, что это действительно второе рождение БАМа. И для Амурской области, где Байкало-Амурская магистраль является самой протяженной – более 1200 км, - это хорошая перспектива, которая серьезно оживит экономику наших северных районов и в том числе строительство.

В соответствии со Стратегией развития Дальнего Востока и Байкальского края до 2025 года на территории Амурской области предусмотрено создание 3 зон опережающего экономического развития: природно-ресурсной зоны Байкало-Амурской магистрали, Приамурской аграрно-индустриальной зоны и Свободненской космической зоны.

Основу Приамурской аграрно-индустриальной зоны составляет агропромышленный комплекс.

В Свободненской космической зоне на территориях ЗАТО Углегорск, Свободненского и Шимановского районов идет строительство космодрома Восточный, что обеспечивает в перспективе создание Дальневосточного национального космического центра «Космодром Восточный», ориентированного на использование современных технологий, интеграцию космической деятельности с региональной промышленностью, наукой и образованием.



Амурская область занимает около 6 % территории Дальнего Востока, имеет самую большую протяженность границы с Китаем (1250 км). Площадь - 361,9 тыс. кв. км. Численность населения - 811,3 тыс. человек. Область богата залежами железных и титановых руд, цветных металлов, алюмосиликатного сырья, цеолитов и каолина. По добыче золота занимает второе место в России. Через территорию Приамурья проходят крупные транспортные коридоры - Транссиб, БАМ, федеральные трассы Чита - Хабаровск, «Лена», соединяющие регионы Дальнего Востока с Сибирью и Европейской частью России с выходом на Европу и Северный морской путь.

Говоря о природно-сырьевой зоне БАМа, необходимо отметить, что в настоящее время здесь реализуется и планируется к реализации ряд проектов, способных значительно модернизировать экономику региона в направлении обновления материальной базы производства, ее структурной перестройки и инновационного развития.

ОСНОВНЫЕ ОТРАСЛИ ЭКОНОМИКИ

Так, основным итогом деятельности горнодобывающего комплекса Амурской области, развернутого в природно-сырьевой зоне БАМа, в 2013 году стал прирост на 6,6% добычи золота и на 8% добычи железной руды.

Амурская область является лидером по золотодобыче в ДФО, по России занимает второе место. Для обеспечения дальнейшего развития отрасли в связи с постепенным истощением неупорной руды и богатых песков драгоценных металлов ведется строительство автоклавно-гидрометаллургического комплекса (строительство начато в 2011 году). Здесь будет перерабатываться порода, добытая на месторождениях «Пионер», «Маломыр» и «Албын». Технологии, которые планируют применить на автоклавных предприятиях, являются передовыми инновационными технологиями для обработки золотой руды. В России у них аналогов нет.



В 2013 году возводились объекты в рамках второй очереди Албынского рудника, на Маломырском золоторудном месторождении велись работы по расширению контура добычи руды открытым способом.

Следующим перспективным направлением развития природно-сырьевой зоны БАМа является формирование горно-металлургического кластера на базе Куранахского и Гаринского месторождений. Реализация этого уникального проекта, вошедшего в Стратегию развития Дальнего Востока и Байкальского региона, формирует в Амурской области совершенно новую для региональной экономики отрасль – черную металлургию. Проект предусматривает полный цикл - от добычи и обогащения руды до производства готового высокотехнологичного продукта. В будущем горно-металлургический кластер будет наращивать свои объемы через строительство предприятия по производству титана в г.Тынде.

В 2010 году завершен первый этап строительства ГМК - введен в эксплуатацию Олекминский горно-обогатительный комбинат на Куранахском месторождении. В настоящее время ГОК вышел на проектную мощность и будет производить свыше 1 млн. тонн концентрата. В рамках реализации проекта создано 1200 рабочих мест на Олекминском комбинате и более 2000 - в подрядных и смежных организациях.

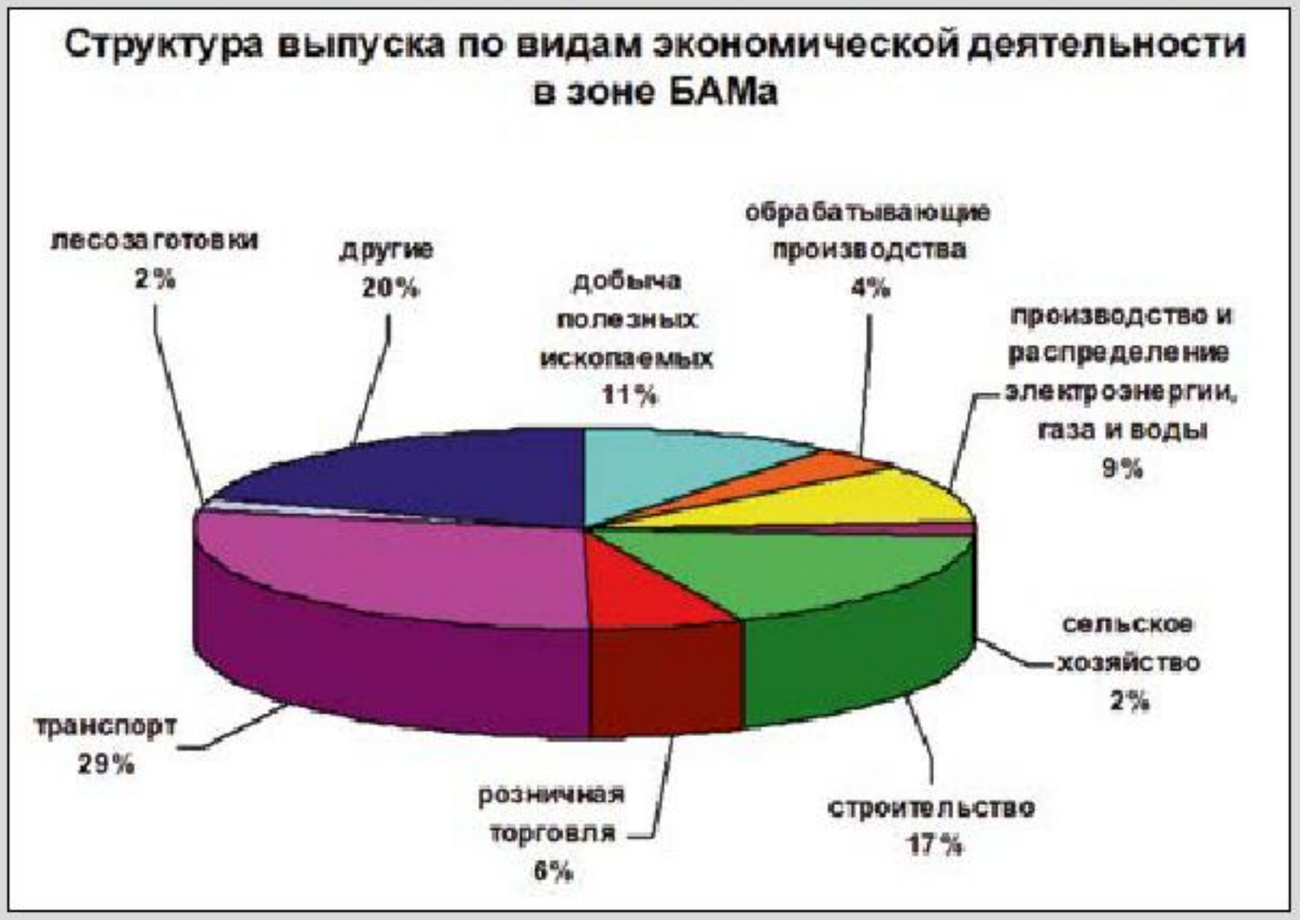
Второй этап предполагает строительство Гаринского горно-обогатительного комбината на базе одноименного железорудного месторождения в Мазановском районе. В настоящее время ведутся проектно-изыскательские работы. В 2013 году на месторождении завершены геолого-разведочные работы. Запасы представлены на государственную экспертизу

с подсчетом запасов железных руд. Гаринский ГОК не только обещает стать сильным звеном горно-металлургического комплекса, но и даст толчок промышленному освоению всего обширного района между БАМом и Транссибом. Продукция комбината будет поступать для глубокой переработки на Кимкано-Сутарский горно-обогатительный комбинат, а в дальнейшем направляться на Дальневосточный металлургический комбинат для производства прямовосстановленного железа. Инвестиции в строительство Гаринского ГОКа производственной мощностью 10 млн. т по руде и 7,25 млн. т по промпродукту составят 10,7 млрд. рублей.

В значительной степени запуск Гаринского ГОКа будет зависеть от строительства железнодорожной ветки Шимановская - Гарь, которая в соответствии со Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года станет частью стратегической рокады по направлению Шимановская - Февральск между БАМом и Транссибом. Дорога свяжет в единую транспортную сеть предприятия кластера и перерабатывающие комбинаты.

В угольной отрасли осуществляются работы, направленные на разработку Огоджинского месторождения каменных углей с общими запасами и прогнозными ресурсами до 700 млн. тонн (Огоджинский и Сугодинский участки). В инвестиционном проекте предусматривается строительство железной (Огоджа – Февральск, 154-й км) и автомобильной дорог, линий электропередачи, социальной инфраструктуры.

Потенциальным объектом энергетики природно-сырьевой зоны БАМа (кроме действуюшей Зейской ГЭС мощностью 1330 МВт) является каскад Нижнезейских низконапорных гидроузлов (Нижнезейская ГЭС, Инжанская ГЭС и Чагоянская ГЭС) общей мощностью 349 МВт и выработкой 2,1 млрд. кВт-час. Первоочередной по технологическим и экономическим параметрам рассматривается Нижнезейская ГЭС мощностью



400 МВт, со среднегодовой выработкой электроэнергии 2280 млн. кВт-час.

Технически доступными потенциальными объектами гидроэнергетики являются энергоресурсы реки Гилюй (Гилюйская ГЭС мощностью 525 МВт, выработка 1,16 млрд. кВт-час), реки Олекмы (Усть-Нюкжинская ГЭС мощностью 800 МВт, выработка 3,0 млрд. кВт-час), реки Дагмары (Селемджинская ГЭС мощностью 400 МВт, выработка 1,8 млрд. кВт-час), а также каскад низконапорных гидроузлов на реке Селемдже.

Кроме перечисленных ГЭС в центральной части природно-сырьевой зоны БАМа могут быть построены десятки гидроузлов на реках второго, третьего и четвертого порядков для локального электроснабжения удаленных потребителей в автоматическом режиме.





В период строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали в районах БАМа резко возрос приток рабочей силы, что повлияло на воспроизводство населения и динамику демографических процессов в осваиваемых территориях. По данным переписи 1979 года, в районах БАМа проживало 157,3 тыс. человек. По данным 1989 года, число жителей достигло 205,2 тыс. человек, что больше, чем в 1970 году, в 2,5 раза. Но на 1 января 2014 года в районах зоны БАМа осталось 113,9 тыс. человек.

На территории районов природно-сырьевой зоны располагается большая часть лесопромышленного комплекса. Удельный вес объемов лесозаготовки этих районов составляет около 80% объемов области. В настоящее время перспективой развития этой отрасли является глубокая переработка древесины на основе безотходных технологий, с использованием всего сырья в производственном цикле предприятий.

ЗОНИРОВАНИЕ ЭКОНОМИКИ

Природно-ресурсная зона Байкало-Амурской магистрали включает 3 подзоны - Западно-Амурскую, Зейскую и Селемджинскую.

Западно-Амурская подзона сформирована вокруг территории транспортной связки ст. Бамовская – г. Тында. Основу ее развития составит промышленное освоение месторождений золота, титаномагнетитовых руд и апатитов, а также лесопереработка.

Введение в эксплуатацию месторождений ильменитовых руд «Куранахское» и «Большой Сейим» уже в ближайшей перспективе позволит выпускать значительные объемы диоксида титана и прямовосстановленного железа. В этой же подзоне получат развитие горнодобывающий и лесоперерабатывающий комплексы в Тынде и транспортно-логистический комплекс в Сковородино.

Зейская подзона запланирована вдоль транспортной оси Тыгда - Зея - Улак - Эльга (Якутия). Учитывая природные ресурсы этой территории, предусматривается развитие таких отраслей экономики, как лесопереработка, энергетика, добыча полезных ископаемых, в том числе - золотодобыча.

Для воплощения в жизнь этих планов необходимо строительство новых железных дорог Тыгда - Зея и Улак - Эльга, восстановление судоходства по Зейскому водохранилищу. В перспективе потребуется строительство дорог к месторождениям медно-никелевых руд в бассейне реки Кун-Манье на северо-востоке Амурской области.

В Зейской подзоне уже сегодня отмечается рост экономики в г. Зее. Будущее этой подзоны также связано с запуском горнодобывающего комплекса.

Селемджинская подзона природно-ресурсной зоны Байкало-Амурской магистрали будет формироваться в привязке к проектируемой радиальной железной дороге Шимановск - Чагоян - Гарь - Февральск - Огоджа. Основой для создания этой подзоны служат месторождения железа, золота, цветных и редких металлов, угля, нерудных полезных ископаемых, лесосырьевые ресурсы и промышленные площадки в зоне Транссибирской магистрали. На расположенном в этой подзоне Гаринском месторождении запасы железной руды составляют около 400 млн. тонн, из которых 10 процентов с содержанием железа свыше 55 процентов.

В Селемджинской подзоне БАМа находятся 30 процентов экономически доступных запасов древесины (расчетная лесосека Амурской области в целом составляет 6 млн. куб. м в год). Формирование лесопромышленного комплекса на этой территории пла-









нируется осуществлять на основе сочетания опорной сети расселения вдоль транспортного коридора Байкало-Амурской магистрали и вахтовых поселков лесозаготовителей. Здесь необходимо построить дороги комплексного межотраслевого назначения, в первую очередь к месторождениям природных ресурсов, лесным массивам, а также лесные дороги круглогодичного пользования. Для транспортного обеспечения проектов освоения природных ресурсов ведется строительство и реконструкция автомобильной дороги Введеновка - Февральск – Экимчан, завершено строительство внеклассного автомобильного моста через реку Селемджу.

Переработка древесины будет осуществляться в Февральске, Шимановске и ряде притрассовых поселков. Открытие в этой зоне производств повлечет за собой социальное развитие населенных пунктов. Таким образом, решается задача создания комфортной среды проживания.

В ближайшей перспективе на территории Приамурья в хозяйственный оборот будут вовлечены и месторождения нерудных полезных ископаемых - Чагоянское месторождение мраморизированных известняков, Евгеньевское месторождение апатита и Куликовское месторождение цеолитов.

ПЕРСПЕКТИВЫ

Доступность к природным ресурсам создает условия для формирования в Приамурье полноценной многоотраслевой экономики для более эффективного использования выгодного географического и геополитического расположения Амурской области. Существенно расширяются возможности взаимовыгодного экономического сотрудничества с Китаем и странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Создаются дополнительные условия для интеграции амурской экономики в соседние регионы и в глубь страны. Одновременно с этим должен расти уровень жизни самих амурчан, улучшаться демографическая ситуация. Разработка месторождений полезных ископаемых создает благоприятные возможности для развития строительной индустрии с широкой номенклатурой строительных материалов, является мощным импульсом к развитию энергетики, формированию эффективных транспортно-логистических схем.



На состоявшемся в феврале 2014 года заседании научно-технического совета ОАО «РЖД», при обсуждении проекта реконструкции Транссиба и БАМа на 2013–2017 годы, губернатор Амурской области Олег Кожемяко сделал особый акцент на том, что руководством страны подчеркивается важность развития не только транзитного потенциала Дальнего Востока, но и, безусловно, самостоятельное развитие этой российской территории. В связи с этим руководство Амурской области видит необходимость в строительстве железнодорожных веток, ведущих к местам разработки крупных полезных ископаемых, ГОКам и другим промышленным объектам.





Связаны одной жизнью

Сковородинский район – первый из районов Амурской области, где словосочетание Байкало-Амурская магистраль из «сказки стало былью».



БАМ – это как точка отсчета. Большая часть поселков района, в том числе и районный центр Сковородино – крупный железнодорожный узел, расположены вдоль Транссибирской магистрали, жители которых работают на железной дороге. Но именно поселку с одноименным названием Бам выпала честь стать тезкой великой магистрали и попасть в историю стройки века.

ПОСЕЛОК – ТЕЗКА СТРОЙКИ

История поселка Бам начинается в 20-30-е годы прошлого столетия, когда возникла необходимость строительства второй магистральной железной дороги в Сибири и на Дальнем Востоке. В 1932 году впервые прозвучало название будущей железной дороги – БАМ. В этом же году изыскательская партия Г.З. Зборовского определила место примыкания Байкало-Амурской магистрали к Транссибу. Им стал нулевой пикет трассы в 6 километрах от разъезда Тахтамыгда. Новая будущая станция получила название Бам. Так на карте страны появился поселок, с которого и началось строительство железной дороги БАМ - пос.Тындинский (Малый БАМ). В 1937 году было открыто движение поездов по этому участку, а в 1941 году головной участок БАМа был сдан в постоянную эксплуатацию. На железнодорожной станции работало депо для ремонта вагонов, стоял медицинский поезд. Железнодорожники жили в бараках, вместо дорог – деревянные настилы.

В трех километрах от поселка в пойме реки Малый Олдой на кирпичном заводе работали жители поселка, военнослужащие и репрессированные. Именно из этого кирпича были построены многие объекты того времени, в том числе и железнодорожный вокзал в Благовещенске.

Но в 1942 году для фронта были сняты рельсы и путевое оборудование, они были переданы на строительство проходной дороги для подвозки резервов и материальных средств защитникам Сталинграда.

ВТОРОЕ РОЖДЕНИЕ

Новая жизнь поселка связана с возрождением строительства дороги Бам-Тында Малого БАМа. Зимой 1971-1972 годов, когда мороз достигал 55 градусов, в поселок стали прибывать люди и



техника. Не было ни жилья, ни гаражей - заранее их не успели подготовить: с такой скоростью развертывалась стройка.

Подразделение предприятия «Бамстройпуть» ГОРЕМ-28, контора которого находилась в здании железнодорожного вокзала, построило несколько сборно-щитовых домов. На станции началась отсыпка полотна для укладки дополнительных путей и под площадку для размещения звеносборочной базы, на которой шла сборка звеньев железнодорожных путей строящейся магистрали.

Уже в сентябре 1972 года бригада монтеров пути Ивана Зелицкого уложила первое «серебряное звено» новой дороги, состыковав его с Транссибирской магистралью. Так началось второе рождение поселка и еще одной магистрали, ведущей к океану.

В июле 1973 года ЦК КПСС и Совет министров СССР приняли Постановление «О строительстве Байкало-Амурской магистрали», а в апреле 1974 года 17-й съезд ВЛКСМ объявил БАМ Всесоюзной комсомольской стройкой. И уже 3 мая 1974 года в Сковородино прибыл Первый Всесоюзный комсомольский отряд в составе 300 человек во главе с Владимиром Мучицином.

8 мая 1975 года в честь 30-летия Победы на трассе Бам - Тында было уложено последнее «серебряное звено». 178 километров железнодорожного пути соединили Транссиб с Байкало-Амурской магистралью на пять месяцев раньше установленного срока. В октябре 1977 года железнодорожная линия была сдана в постоянную эксплуатацию.

Все годы, пока шло строительство Байкало-Амурской магистрали, поселок жил жизнью стройки. За это время были построены центральная котельная на 6 котлов, два четырехэтажных 24-квартирных жилых дома с коммунальными услугами, улица деревянных одноэтажных коттеджей, магазин, столовая на 50 посадочных мест. Также были возведены вокзал, очистные сооружения, баня, водозаборная станция, библиотека, отделение связи, приемный пункт бытовых услуг, детский сад на 70 мест, начальная школа на 45 мест, фельшерско-акушерский пункт.

В октябре 1974-го в поселке заработало радио, в феврале 1975-го – телефон в отделении связи, а с 1977 года у жителей поселка появилась возможность смотреть телепередачи. В 1980 году после возобновления работы кирпичного завода были построены три 5-этажных 60-квартирных дома, средняя школа на 180 мест, клуб, отделение связи, еще один детский сад на 240 мест, двухэтажное кирпичное здание общежития.



Глава Сковородинского района Алексей Алексеевич Тарасов:

- Сегодня на территории Солнечного сельсовета, в который входит п. Солнечный и ж.д. ст. Бам проживает 1248 человек. В муниципальном образовании функционируют учреждения здравоохранения, образования, почтовое отделение, предприятия ЖКХ, активно развивается малый и средний бизнес. Так или иначе жизнь сельчан связана с железной дорогой, основная часть населения трудится на железнодорожных предприятиях, которые являются градообразующими и составляют основу экономики муниципального образования Солнечный сельсовет. Даже спустя 40 лет маленькая станция Бам и большая магистраль связаны одной жизнью.

В 1980 году был основан Солнечный сельский Совет, в состав которого, после отделения от Тахтамыгдинского сельсовета, вошли села Солнечное, Бамовский и Муртыгит, разъезды Горелый и Ильмачи. Первым председателем Солнечного сельсовета был Меркулов Константин Викторович, затем Семенов Александр Поликарпович, Веселко Николай Федотович, Абакумов Александр Викторович, Кучерук Анатолий Викторович, Волков Леонид Григорьевич.



Кладовая природных ресурсов Приамурья

Та необъятная территория, которую занимает сейчас Селемджинский район, в начале 70-х годов 19-го века была почти не заселена.



С момента своего образования Селемджинский район специализировался как золотодобывающий.



ИСТОРИЯ

Несколько десятков кочующих семей эвенков и якутов – вот все население этого богатого края. Чуть позднее 70-го года 19-го века возникла Амурская Стойба, которая играла роль торгово-экономического центра. Это был первый оседлый населенный пункт на территории района.

До 1871 года этот богатейший район России был белым пятном на ее карте, пока экспедиция Павла Петровича Амосова не обнаружила месторождения золота на реках Нижний и Верхний Мын. Началось интенсивное освоение района, схожее с аляскинской «золотой лихорадкой». В бассейне Нижнего Мына до революции было 11 приисков, а на Верхнем Мыне - 20 приисков.

Революция 1917 года внесла большую сумятицу не только в привычный «старательский» уклад района, но и в географию всей области. Сначала безвластие, затем Амурская республика, потом ДВР, затем опять Амурская губерния. И в конце концов присоединение к Хабаровскому краю. Район вместе с областью меняли то названия, то границы.

Лишь в 1940 году Селемджинский район получил и то и другое, сохранив свое нынешнее название и границы до сегодняшнего дня без изменений.

БАМОВСКАЯ СТАНЦИЯ

Принципиально новое развитие эта северная территория Амурской области получила в период строительства Байкало-Амурской магистрали. В активную зону БАМа вошли село Февральское и поселок Иса.

Первые бамовский десант, прибывший в Селемджинский район, высадился в августе 1974 года на том месте, где впоследствии образовался поселок Февральск. Десант был немногочислен: три солдата (фамилии не сохранены), три капитана - А. Кузнецов, В. Кабанец и А. Бутенко, один майор - Новосельцев и подполковник Шариков. Осенью 1974 года к ним присоединился механизированный батальон капитана Лосева. Солдаты отрыли землянки, натянули палатки и первую зиму прожили в них.

В декабре 1974 года прибыл первый отряд коллектива Мостопоезда-491 из Совгавани во главе с начальником Василием Александровичем Косенко. Мостостроители расквартировались в юго-западной части села Февральского, создав свой микрорайон «Мостоотряд». Первую зиму строили жилье и промышленную базу. Грузы для мостостроителей шли по Транссибу со всей страны, а затем машинами направлялись в село Февральское.

В 1975 году началось строительство моста через Быссу, но наводнение 1976 года нарушило планы мостостроителей. Вышла из строя часть техники, утонул мощный кран «КАТО». Несмотря на это именно с 1976 года начались основные работы по сооружению моста.

В 1977 году основные силы мостоотряда были переброшены на другие участки БАМа, и в Селемджинский район они вернулись спустя два года (в 1979 году) для завершения строительства моста через Быссу. Тогда же было начато возведение моста через Селемджу и шести виадуков от станции Федькин Ключ в сторону Ургала.

По просьбе Селемджинского райкома партии в 90 километрах от села Февральского в сторону Транссиба был построен мост через реку Альдикон.









Глава Селемджинского района Сергей Анатольевич Капшук:

- Но для полноценного освоения всех природных богатств района крайне необходимо строительство транспортных магистралей. Причем не столько транзитного назначения, сколько самостоятельного местного использования. Стратегия развития района ориентирована на реализацию инвестиционных проектов, связанных с добычей и переработкой полезных ископаемых. Однако конечная себестоимость и добычи, и дальнейшей переработки полезных ископаемых очень велика именно из-за транспортных расходов. Выход из создавшейся ситуации есть. Это строительство железнодорожных веток к разработанным месторождениям. И в первую очередь необходимы ветка к угольному месторождению «Февральск-Огоджа» и грузообразующая ветка «Шимановская-Гарь-Февральск».

БАМ оказал существенное влияние на социально-экономическое развитие села. Февральское разрослось. Были построены Дом культуры, медпункт, ясли, детский сад, баня, участок комбината бытового обслуживания.

Рядом со старым селом постепенно вырос поселок строителей – Февральск. Природный ландшафт этой местности такой, что гор и даже сопок в Февральске не было. Площадка, в междуречье Быссы и Селемджи, ровная, как стол. Только березовые рощи в окружении болот. С одной стороны, идеальное место, с другой – заболоченное. Станция и новый город строятся на специально отсыпанном возвышении, местами уровень отсыпки доходил до 4 метров.

В 1979 году с вводом в эксплуатацию постоянной линии электропередачи (до этого времени работали энергопоезда) в домах местных жителей появились телевидение, электропечи, стиральные машины и другая бытовая техника.

Осенью 1980 года для строительства новой станции высадился десант СМП- 682. Его силами были построены Февральская подстанция, Дом связи, главная канализационная насосная станция и многое другое.

«Я знаю, город будет!» - с таким плакатом прибыл из Красноярска на строительство станции коллектив ПМК – 573. Первый отряд в составе 18 специалистов начал работы в апреле 1981 года. К 1986 году коллектив насчитывал уже более 500 человек. Строителями ПМК-573 было сдано 11372 кв. м жилья, пусковой комплекс, школа на 1176 мест и другие объекты.

Строила поселок Февральск вся страна, об этом свидетельствуют названия улиц - Пензенская, Саянская, Красноярская, Минусинская, Енисейская. В 1982 году 4 января решением Амурского областного Совета народных депутатов Февральский сельский Совет народных депутатов был упразднен. Центр перенесен из села Февральского в поселок Февральск. Этим же решением был создан Февральский поселковый Совет народных депутатов во главе с председателем Жданкиной Нелли Федоровной.

В конце 1982 года 3 декабря железнодорожные войска – главные строители БАМа – привели железнодорожную магистраль в заболоченное междуречье Быссы и Селемджи. Станция Февральск стала рабочим объектом, через нее пошли грузовые поезда. А путеукладчик направился дальше к своему «золотому звену» на разъезде имени Героя Советского Союза Виктора Мирошниченко.









20 сентября1983 года было досрочно открыто пассажирское движение Ургал – Февральск. В расписание Ургальского отделения БАМа был внесен еще один пассажирский маршрут дальнего следования. Два больших моста через реки Быссу и Селемджу закончили строить и сдали в постоянную эксплуатацию в 1985 году.

ПЕРСПЕКТИВЫ

За прошедшие сорок лет район не вырос в административном плане. Вместе со всей страной Селемджинский район пережил периоды хозрасчета и перестройки, развала Советского Союза, трудности капитализации производственных и социальных сфер.

Сегодня район живет, трудится и строит планы перспективного развития. Потому что Селемджинский район – одна из богатейших своими природными ресурсами территорий Амурской области.

В настоящее время на территории Селемджинского района разведаны богатейшие месторождения железа, золота, цветных и редких металлов, угля, нерудных полезных ископаемых. Кроме того, в этой зоне находятся 30 процентов экономически доступных запасов древесины. На базе поселка Февральск уже сегодня есть ресурсы для создания лесоперерабатывающего комплекса.



В условиях Крайнего Севера здоровье людей - это самая большая ценность

Качество жизни на территориях, приравненных к районам Крайнего Севера, во многом зависит от того, насколько там развита социальная инфраструктура: школы, детские сады, больницы и т.д. Сложно спорить с тем, что сохранение объектов здравоохранения является особенно важной задачей. В одном из бамовских поселков – Февральске – эту миссию более 30 лет выполняет НУЗ «Узловая больница на станции Февральск ОАО «РЖД».



Мощность НУЗ «Узловая больница на станции Февральск ОАО «РЖД» рассчитана на 50 круглосуточных койко-мест, 20 - дневного стационара и 200 посещений поликлиники в смену.

27 октября 1981 года, в день своего основания, больница имела статус врачебной амбулатории. В ее штате работало всего 45 сотрудников. Тогда в состав амбулатории входили три ФАПа на станциях Нора, Дугда, Иса. Одной из первых на работу была принята медицинская сестра Людмила Ивашова - она до сих пор трудится участковой медсестрой.

1 апреля 1984 года амбулатория была переименована в «Отделенческую больницу на ст. Февральск БАМ ДВЖД». Возглавил лечебно-профилактическое учреждение Олег Гончаров.

Спустя 10 лет в эксплуатацию был введен новый больничный комплекс, который и сегодня остается основным зданием учреждения. Поскольку Февральск проектировался как город с населением в 150 тысяч человек, больницу построили на 150 койко-мест. Конечно, сегодня ЛПУ загружено меньше проектной мощности, но оно готово к увеличению численности населения в перспективе.

Статус и название медицинского учреждения менялись еще несколько раз: 24 марта 1997 года ЛПУ переименовали в Государственное учреждение здравоохранения «Узловая больница на ст. Февральск ДВЖД», а с 1 февраля 2005 года начало свою деятельность Негосударственное учреждение здравоохранения «Узловая больница на ст. Февральск ОАО «РЖД».

Сегодня ЛПУ обслуживает около 10 тысяч прикрепленного населения Селемджинского и Зейского районов, оставаясь единственным медицинским учреждением на многокилометровом участке восточного БАМа. Больница, помимо выполнения ведомственного заказа, работает в системе обязательного медицинского страхования, оказывая бесплатную медицинскую помощь жителям районов, а также тем, кто работает



вахтовым методом на предприятиях территории.

Узловая больница на станции Февральск представляет собой автономный больничный комплекс с собственной котельной. ЛПУ состоит из поликлиники, стационара, палаты интенсивной терапии и анестезиологической службы. В стационарных отделениях оказывается помощь хирургического, терапевтического, акушерско-гинекологического профилей.







Фото | ❶ Больничный комплекс. ❷ Медперсонал терапевтического отделения: медсестра О.Бурова, санитарка Т. Деревцова, буфетчица Т. Лопаткина, старшая медсестра Л. Назарова. ❸ Медсестра-анестезистка Л. Поляева и операционная медсестра Н.Беляк. ❹ Процедурная медсестра Е. Машанова. ❺ Медрегистратор Н. Крикунова.







Для работников здравоохранения ОАО «РЖД» главной задачей является повышение медицинской составляющей безопасности движения поездов. В стационарных отделениях оказывается плановая и экстренная медицинская помощь. Лечебное учреждение располагает материально-технической базой, которая позволяет осуществлять квалифицированную первичную медико-санитарную помощь и проводить врачебно-экспертную комиссию.

Несмотря на то, что Февральск находится не в самой благоприятной климатической зоне и в большом отдалении от областного центра, нехватку специалистов здесь практически не ощущают. Штат узловой больницы укомплектован на 87%. В ЛПУ работают более 200 сотрудников. Это дружный, высокопрофессиональный коллектив с огромным потенциалом и перспективами. Кстати, средний возраст работников лечебного учреждения равен 38 годам.

Учреждению удалось преодолеть период острого кадрового дефицита, который был в 2000-х. Тогда большую помощь оказывали специалисты, которые уже завершили врачебную практику и вышли на пенсию, – Григорий Лурьев и Валентина Кокорина. Позже ЛПУ стало приглашать молодых врачей, в возрасте до 35 лет, на временную работу. Если обе стороны по прошествии некоторого времени оставались довольны совместной работой, то такого специалиста трудоустраивали на постоянной основе.

Приезжим медикам больница предлагает выгодные условия, одно из которых – обязательное предоставление жилья. Лечебное учреждение оплачивает аренду квартиры для сотрудника за свой счет. Еще одним неоспоримым плюсом трудоустройства в Февральске является возможность бесплатного проезда внутри страны раз в год – его оплачивает ОАО «РЖД».

Основное требование, которое руководство больницы предъявляет к своим докторам, – это уважительное и внимательное отношение к пациентам. Врачи Февральской узловой больницы следуют одному простому и всем известному принципу: относись к людям так, как хочешь, чтобы относились к тебе.

НУЗ «Узловая больница на станции Февральск ОАО «РЖД» делает все, чтобы учреждение было чистым, уютным, комфортным для пациентов и для сотрудников. Привлекательная обстановка облегчает работу врачей и персонала, создает благоприятную атмосферу для посетителей.



Главный врач НУЗ «Узловая больница на станции Февральск ОАО «РЖД» Галина Ивановна Никишина:

- Февральская больница обладает всеми необходимыми ресурсами, кадровыми и материально-техническими для того, чтобы оказывать населению квалифицированную помощь. Самым главным стимулом в работе сотрудников нашего ЛПУ всегда было, есть и будет забота о здоровье амурчан. Несмотря на то, что отечественное здравоохранение и сегодня испытывает ряд трудностей, необходимо уметь использовать весь имеющийся потенциал для того, чтобы помогать всем, кто нуждается в медицинских услугах. Особенно это важно в тяжелых условиях Крайнего Севера. Для нас здоровье людей - это самая большая ценность.

С экономическим ростом территории нагрузка узловой больницы будет только расти: в медицинской помощи люди нуждались, нуждаются и будут нуждаться. В районе работают крупные золотодобывающие компании, в том числе ГК «Петропавловск», продолжается активное развитие лесосырьевой базы, в 80 км от Февральска начинается освоение Огоджинского угольного месторождения, которое даст тысячи рабочих мест. Кроме того, в больнице надеются, что с возрождением БАМа свое дальнейшее развитие получит и сам Февральск, и ЛПУ.







Фото | ❶ Зубной врач В. Гришина. ❷ Стоматолог Н. Матрос. ❸ Участковый врач-терапевт И. Суворова. ❹ Клинический лаборант Г. Лескова. ❺ Хирург А. Якушенко. ❻ Заведующая аптекой Т. Киселева.

Северные территории заслуживают достойную жизнь

Повышенный патриотизм северных территорий Амурской области, стремление укрепить свои «генетические» корни имеют под собой аргументированную основу.

В 2011 году ООО «Февральские коммунальные системы» стало лауреатом Всероссийской премии «Лучшая компания России», генеральный директор Владимир Лосеев назван лучшим руководителем в системе ЖКХ в номинации «Лидеры экономики России». В 2012 году по итогам деятельности в российском рейтинге предприятий сферы ЖКХ ООО «Февральские коммунальные системы» заняло 52-ю позицию из 650 тыс. жилищно-коммунальных компаний страны.



На постсоветском пространстве «севера» оказались в наиболее уязвимом положении. Отсутствие внятной государственной политики поставило северян перед жесткой дилеммой «либо-либо» и вынуждает самостоятельно искать возможности и ресурсы для защиты своего права на развитие. В этой связи принципиальное значение приобретает позиция местного населения в естественном стремлении обустроить свою малую Родину, сохранить свою территорию и создать нормальные условия для жизни.



СОВРЕМЕННЫЕ ФОРМАТЫ

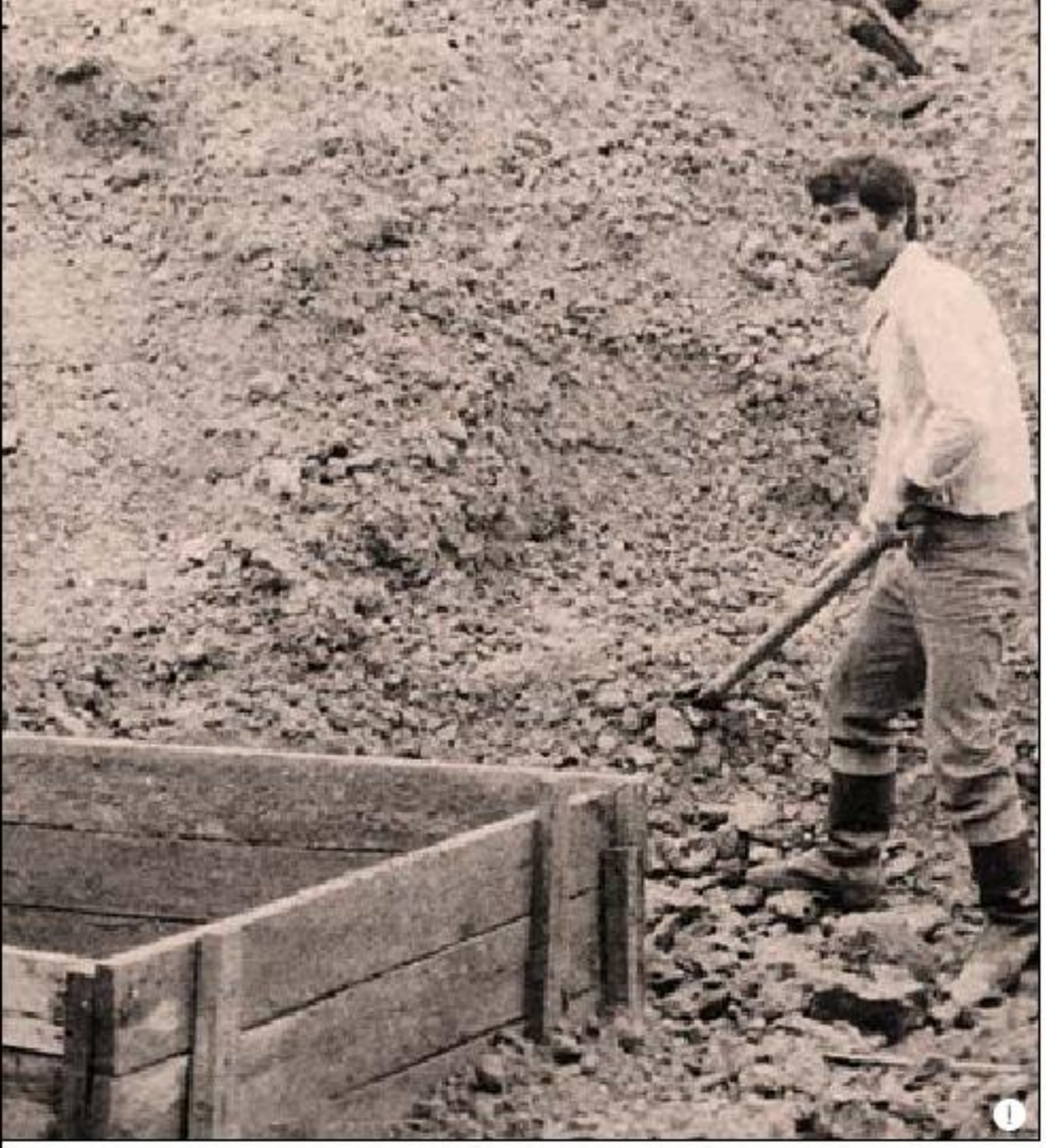
ООО «Февральские коммунальные системы» в пгт Февральск (Селемджинский район Амурской области) выполняет функции по обслуживанию и содержанию жилищного фонда поселка, комплексному благоустройству внутридворовых территорий и всей территории поселка Февральск в целом. Планов по улучшению социальной инфраструктуры поселка, по образному выражению директора ООО «Февральские коммунальные системы» Владимира Матвеевича Лосеева, всегда громадье, поскольку интересы компании выходят далеко за рамки ее, образно говоря, должностных обязанностей.

Можно честно и добросовестно выполнять работу в рамках своих полномочий – и в рамках бюджетных возможностей. В ООО «Февральские коммунальные системы» к делу подходят с других позиций.

Северный поселок городского типа Февральск производит благоприятное впечатление – чистый, ухоженный, благополучный, дворовой инфраструктуре впору позавидовать крупным городам. Даже при беглом осмотре становится очевидным, что благоустройство здесь носит системный характер, что в поселке заботятся о зеленых зонах, стараются создать комфортные условия для работы и отдыха жителей. Ежегодно работники ООО «Февральские коммунальные системы» высаживают по 300-400 саженцев деревьев разных пород, увеличивают общую площадь клумб, выполняют большие объемы по благоустройству тротуаров.

Однако в ООО «Февральские коммунальные системы» к результатам этой работы относятся самокритично: не тот уровень, несовременно, неинтересно,

Фото | ❶ П. Февральск. ❷ Представители руководства ССМП «Молдавстрой-БАМ» на стыковке разъезда Мирошнеченко, 1981 г.





неформат… Нужна иная концепция, иные технологии. Более креативные и востребованные сегодняшними реалиями. Словом, инновационный подход к формированию комфортной среды обитания. Небольшие поселки в не меньшей, нежели мегаполисы, степени нуждаются в цивилизации.

Реализация этой задачи становится тем более реальной, если имеет под собой преемственность и устойчивые традиции: жилищно-коммунальная инфраструктура Февральска формировалась еще во времена БАМа, когда одновременно с дорогой строились жилье, социальные объекты и требовалась система жизнеобеспечения.

Непосредственно ООО «Февральские коммунальные системы» было образовано в 2009 году, но это своеобразный преемник одного из МУПов, созданных в системе ЖКХ бамовского поселка. Директору муниципального предприятия Льву Исааковичу Кренину принадлежат и первые серьезные проекты благоустройства и озеленения Февральска. Сегодня Кренина уже нет в живых, но односельчане чтят его память.

ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ

Работая на удаленной северной территории, руководство ООО «Февральские коммунальные системы» разработало собственную программу комплексного благоустройства Февральска с учетом реальных ресурсов, и тем не менее особый акцент сделан на применение современных технологий и эстетических норм.

Так, сети наружного освещения поселка будут оборудованы светильниками, оснащенными светодиодными лампами, планируется установить световые опоры современного дизайна. В схему управления уличным освещением будут внедряться современные электронные технологии, первый этап – АСУНО (автоматическая система управления наружным освещением), позволяющая автоматически регулировать освещение в светлое и темное время суток. Развивается и другое популярное сегодня в городах направление - освещение фасадов зданий и установка декоративных световых элементов.

Идеология развития ООО «Февральские коммунальные системы» – совершенствование производственной базы, освоение новых производств. Например, в компании считают, что давно назрела необходимость открытия собственного цеха по производству современной тротуарной плитки.



Генеральный директор
ООО «Февральские коммунальные системы»
Владимир Матвеевич Лосеев:

- От Февральска до Благовещенска 434 километра. Но качество жизни не определяется расстоянием. И большой город, и маленький населенный пункт имеют равное право на цивилизованные условия жизни. В свое время пгт Февральск получил развитие благодаря БАМу. И сегодня жители поселка связывают свои перспективы с проектом БАМ-2.
Наша цель – сделать Февральск красивым, комфортным, современным поселком. Главное - самое тяжелое время мы уже пережили, наша страна сейчас на подъеме. Пришло время думать не только о хлебе насущным, но и о красоте – красоте нашего бытия.



Фото | ❶ Джелобадзе Гизо, строительство детского сада в п. Февральск. ❷ Ганин Н.А., доставка бензовозами ГСМ для автотранспорта БАМа. ❸ Джелобадзе Г. и Дементьев А., строительство школы.



1


2



В 2010 году генеральный директор ООО «Февральские коммунальные системы» Владимир Лосеев вошел в число 100 лучших руководителей России. В 2012 году Владимир Лосеев награжден орденом «Звезда экономики» III степени.

Это даст возможность решить сразу несколько задач: повысить объемы работ в период летних кампаний по благоустройству, выпускать качественный продукт, сократить расходы и, наконец, реализовать главную цель - строить тротуары в современном формате, с обязательным леерным ограждением. В привязке к тротуарам разработан проект создания цветников с элементами ландшафтного дизайна. Цветники в ООО «Февральские коммунальные системы» считают обязательным атрибутом любого благоустройства – они радуют глаз, создают настроение, благотворно влияют на человека.

Директора ООО «Февральские коммунальные системы» Владимира Матвеевича Лосеева давно заботит проблема отсутствия в Февральске парковой зоны. Есть подходящий земельный участок (нужно только выполнить дренажные работы), есть идея. Есть даже подробно расписанный бизнес-план. Понятно, что создание полноценной парковой зоны отдыха требует больших финансовых вложений, но начинать, считают в компании, нужно уже сейчас – с детской площадки, скамеек, аллей, танцпола для молодежи, бассейна.

Активная гражданская позиция, ответственность за территорию, на которой живешь, – это те принципы, которым следуют в ООО «Февральские коммунальные системы».



3

В Февральске есть отличная участковая больница, но нет бани - с бамовских времен осталось хорошее, еще крепкое здание, которое в свое время оказалось в частных руках и стоит невостребованным. В поселке популярен спорт, есть площадка для мини-футбола, каток, есть энтузиасты, которые занимаются спортом с молодежью и подростками: сотрудник поселковой администрации Поух Олег Иванович, начальник автотранспортного участка ООО «Февральские коммунальные системы» Малышев Сергей Васильевич. Но нет хорошего стадиона и спортзала. В Февральске живет много талантливых, творческих людей – но нет Дома культуры: досуговые, праздничные мероприятия проходят в приспособленном помещении.

Решение всех этих проблем ООО «Февральские коммунальные системы» готово взять на себя – при соответствующей поддержке муниципальных и региональных властей.

«ЗОЛОТОЕ ЗВЕНО»

Сегодня в штате ООО «Февральские коммунальные системы» трудится 76 человек. Опытные, грамотные, знающие специалисты, сложившаяся, профессиональная команда.

На предприятии придерживаются того принципа, что конечный результат складывается из умения совмещать новое с хорошо забытым, но доказавшим свою эффективность старым.

Директор ООО «Февральские коммунальные системы» Владимир Матвеевич Лосеев, руководитель с 30-летним стажем, до сих пор считает советскую управленческую школу одной из лучших: она основывалась на преемственности, ее сильной стороной была методика подготовки управленцев.

Трудовые традиции коллектива предприятия тоже имеют свою историю. Например, фотографии лучших работников, как и в советские времена, помещаются на Доске почета предприятия.

Костяк сегодняшнего коллектива – бамовцы. В 70-е годы прошлого века приехали на великую стройку Николай Александрович Ганин, Азизбек Хамракулович Ибрагимов, Тамара Николаевна Хаджиева. Крепко связали свою судьбу сначала с БАМом, а затем с замечательным северным поселком Февральск Николай Петрович Марков, Гизо Георгиевич Джелобадзе, Людмила Александровна Герасимова, Михаил Петрович Качук, Нина Александровна Смирнова, Ольга Дмитриевна Максимова. Сегодня они – золотой фонд ООО «Февральские коммунальные системы», или, как здесь говорят, «золотое звено», наставники молодежи и пример для подражания.

Фото | ❶ Ганин Н., с 1974 года отсыпал ж/д полотно БАМовской магистрали. ❷ Герасимова Л., рейд комсомола ССМП «Молдавстрой-БАМ», 1980 г. ❸ Марков Н.П. (справа), п. Февральск, 1976 г.







ООО «Февральские коммунальные системы» на коммунальном рынке Селемджинского района с 2009 года. Сегодня это единственная на территории пгт Февральск управляющая организация. На содержании и техобслуживании находятся 22 многоквартирных дома. Кроме того, предприятие осуществляет благоустройство и озеленение поселка.

ОРИЕНТИРЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

В свое время поселок Февральск, расположенный на Селемджинском тракте, стал узловой станцией БАМа – во многом благодаря наличию автодороги от города Свободного до поселка Экимчан. Железнодорожная магистраль, вовлекшая в свою орбиту небольшой населенный пункт, построенный переселенцами еще в 19-м веке, дала мощный импульс его развитию.

С БАМом связывает сегодняшние перспективы Февральска и перспективы своего предприятия директор ООО «Февральские коммунальные системы» Владимир Матвеевич Лосеев. Строительство второго пути Байкало-Амурской магистрали будет означать приток населения: будущей станции потребуются специалисты. Следовательно, будет строиться новое жилье, будет развиваться инфраструктура Февральска. В реализации этих задач ООО «Февральские коммунальные системы» займет достойное место. Планов, стоит повторить, громадье. Применительно к февральскому предприятию ЖКХ – это не метафорическое выражение, а объективная реальность, построенная не только на трезвом расчете, но и на желании сделать свой родной поселок цивилизованным, современным и сохранить его для будущего.

Фото | Работники ООО «Февральские коммунальные системы», которые работали на строительстве объектов БАМа в 1974-86 гг., в первом ряду слева направо: Каджиева Тамара Николаевна – маляр-штукатур (на БАМе с 1984 г.), Герасимова Людмила Александровна – инженер отдела кадров (с 1977 г.), Губадова Сакина амир кызы - штукатур-маляр (с 1984г), Смирнова Нина Александровна –штукатур-маляр (с 1987 г.). Во втором ряду слева направо: Марков Николай Петрович – слесарь-сантехник (с 1974 г.), Джелобадзе Гизо Георгиевич – плотник-стекольщик (с 1981 г.), Ганин Николай Петрович - водитель (с 1974 г.)







Охраняемая северная природа Приамурья

Исследование междуречья Норы-Селемджи началось еще с начала прошлого века.



Норский - первый маревый заповедник России. Марь (от эвенкийского - поросль карликовой березы, болото) - это сильно увлажненное пространство, покрытое осоково-багульниковыми кочками либо сфагновым мхом, поросшее кустарниковой березой (ерником) и редкостойными лиственницами. Образованию марей благоприятствует широкое распространение многолетней почвенной мерзлоты, мощность которой местами достигает 2-3 метров. Мерзлота задерживает влагу на поверхности, способствуя сильному увлажнению территории.





Тогда, в 20-30-х и 50-х годах, северо-восточная часть Амуро-Зейской равнины, включая нынешнюю территорию Норского заповедника, частично входила в район работ комплексных экспедиций, преимущественно топографических, геологических и гидрологических.

В 60-80-х годах интерес к этой территории возрос в связи со строительством Байкало-Амурской магистрали, а позже – в связи с проектированием Дагмарской ГЭС на реке Селемдже. В 1968 г. здесь на площади 40 тыс. га был создан заказник областного значения, в задачи которого входила охрана природных комплексов в зоне БАМа, мест отела и путей миграций сибирской косули, а также мест гнездования редких птиц. В 1984 г., в связи с усилением антропогенного воздействия на окружающую природу, а именно – с интенсивной добычей золота, началом промышленной заготовки леса и строительством БАМа, ему был придан статус республиканского, а территория расширена в 5 раз. Позднее междуречье Норы и Селемджи было включено в перечень приоритетных территорий для сохранения биоразнообразия Российского Дальнего Востока.

В 1987 г. экспедицией Института водных и экологических проблем ДВО АН СССР проводилось обследование зоны затопления проектируемой Дагмарской ГЭС. В скором времени проект ГЭС был отклонен, т.к. результаты проведенных исследований доказали уникальность природы междуречья. Были составлены списки флоры данной территории, описана растительность и составлена ландшафтная карта.

Норский государственный природный заповедник был создан 2 февраля 1998 года Постановлением Правительства РФ № 136. Семь лет работы ученых Амурского научного центра ДВО РАН, специалистов Амургоскомэкологии, всех энтузиастов охраны природы завершились успехом – еще один уникальный уголок природы Приамурья будет сохранен.

ПРИРОДНО-КЛИМАТИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ

Климат заповедника резко континентальный с годовой амплитудой температур 80°С. Зима длится 5-5,5 месяца. Самые суровые морозы наступают в январе (до - 52°С). Близость гор обусловливает значительную высоту снежного покрова - в среднем 40 см. Таяние снега начинается в первой декаде апреля. Весна сравнительно короткая, засушливая. За-

сухи в конце апреля-начале мая зачастую приводят к широкому распространению пожаров. Наиболее жаркий месяц - июль. Осень теплая, солнечная. Безморозный период - 50-90 дней. Первые заморозки могут наступать уже в августе, а устойчивый снежный покров ложится в третьей декаде октября.

Для заповедника характерен пологий рельеф. Южная часть - равнинная, с едва заметными склонами и плоскими водоразделами. На севере распространен мелкосопочник: здесь на общей всхолмленной поверхности отчетливо выделяются отдельные вершины останцовых гор. Абсолютные высоты - до 370 метров над у. м., превышения - до 100 м. Весьма разнообразен микрорельеф - кочки, подушки, бугры пучения, карстовые воронки. В целом облик заповедника формируют небольшие становики, сопочные останцы, скалистые береговые обрывы и просторные равнины с бесчисленным количеством озер.

ВОДНЫЕ РЕСУРСЫ ЗАПОВЕДНИКА

Самые крупные реки заповедника - Селемджа (от эвенкийского сэлэмэ - железо, железная река), Нора (неру - хариус) и Бурунда - относятся к типу горно-таежных со скоростью течения до 2,5-3 м/сек., с чередованием плесов и стремительных перекатов.

Реки Червинка и Бурундушка - равнинные, отличаются медленным течением и сильным меандрированием. Долины рек изобилуют старицами, озерами и истоками, среди которых много водоемов термокарстового происхождения. Весенних паводков почти не бывает. Однако в июле-августе наступает период ливневых дождей, что приводит к бурным разливам рек, в иные годы переходящим в катастрофические наводнения.

ФЛОРА

На территории заповедника стыкуются зоны светлохвойных (средняя тайга) и широколиственных лесов (южная тайга). Здесь встречаются сибирские, охотские и маньчжурские виды растений. Присутствуют болотный, лесной, кустарниковый и луговой типы растительности. Господствующий тип - болотный. Наибольшее распространение имеют лиственнично-моховые мари и труднопроходимые кочкарники. Кочки образуются осоками, вейником и пушицей. Среди мхов преобладают зеленые и сфагновые. Характерны заросли болотного багульника, березы кустарниковой и Миддендорфа (ерник). На болотах в изобилии растет клюква и голубика.

Лесная растительность занимает 54% площади заповедника. Основные лесообразующие виды - лиственница Каяндера и береза плосколистная. Пойменная урема представлена ельниками и тополевниками, под пологом которых формируется покров из мхов и папоротников; здесь же растет китайский лимонник. Такие леса занимают в основном речные острова и полуострова. Сосняки встречаются по берегам Норы и Бурунды. Сосняки рододендровые относятся к лесам забайкальского типа, в заповеднике они образуют отдельные некрупные, но очень живописные массивы. Белоберезники распространены довольно широко и развиваются чаще всего на гарях. В южной части заповедника произрастают леса маньчжурского типа - из черной березы.



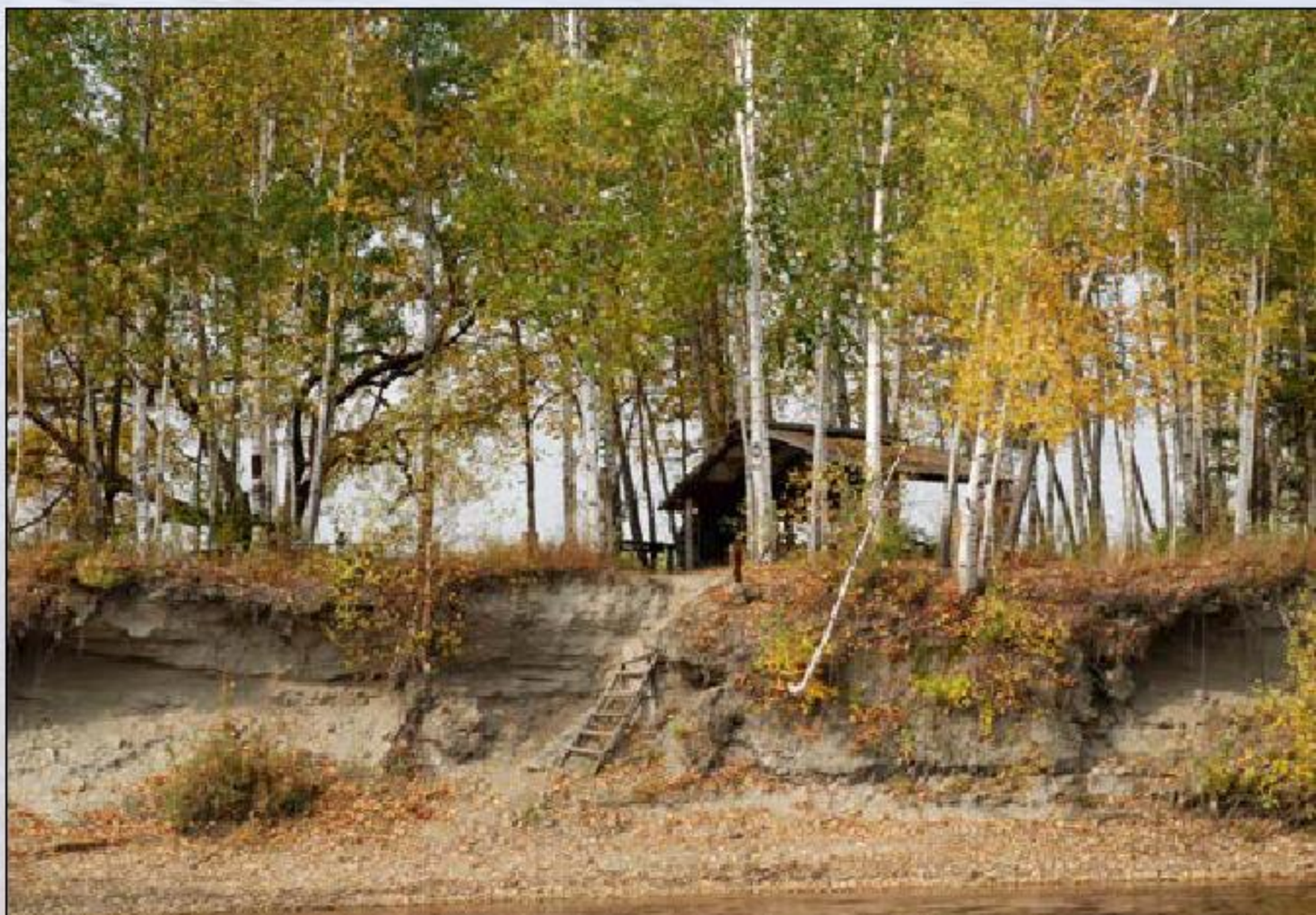
Кустарниковая растительность представлена таволгой, жимолостью, ивами, шиповниками, среди луговой - злаки, полыни, ирисы, ветреница, бубенчик, герань и др. Весьма своеобразна скальная растительность с ее уникальным эндемиком – камнеломкой селемджинской, найденной только на реках Нора и Селемджа.

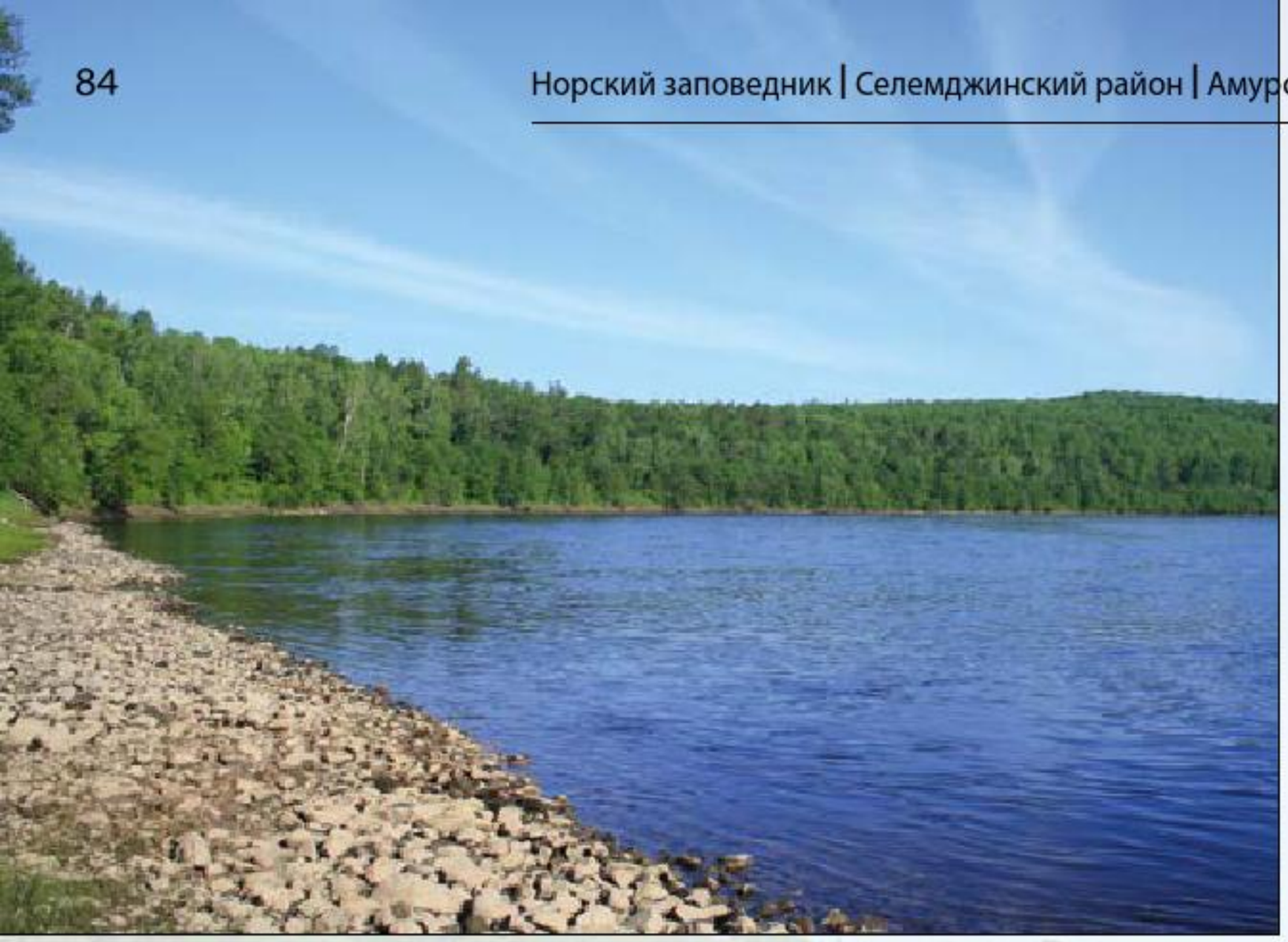


В то время как обширные открытые пространства на водоразделах заняты суровыми марями с обедненной флорой, поймы рек поражают своим богатством и разнообразием. Именно здесь обитает большинство представителей неморальной флоры - липа даурская, ильм лопастной, барбарис амурский, лунносемянник даурский, элеутерококк колючий. Встречаются растения, занесенные в Красную книгу: чилим, башмачок крупноцветковый, адлумия азиатская, погония японская, ирис гладкий, пион обратнояйцевидный, из низших растений - лишайник лобария легочная и гриб-баран. Много региональных редких видов, таких как лилии Буша и пенсильванская, кубышка малая и др. Всего во флоре заповедника насчитывается более 500 видов сосудистых растений (около 30% видового состава Амурской области).



















ФАУНА И ИХТИОФАУНА

Для животного населения характерно смешение 4 типов фаун - восточно-сибирского, охотско-камчатского, дауро-монгольского и маньчжурского. Долина Норы является важным экологическим руслом для распространения южных видов на север, при этом большинство их достигает на заповедной территории границы своего ареала (дальневосточная квакша, Палласов щитомордник, узорчатый полоз, барсук, енотовидная собака, кабан и другие). Некоторые из этих видов обнаружены здесь впервые после создания заповедника, причем значительно севернее и восточнее известных ранее ареалов.

Ихтиофауна включает не менее 30 видов из разных комплексов бассейна Амура. Многочисленны щука, ленок, таймень, сом, жерех. Озера богаты карасем, среди которых нередки особи более 40 см длиной. На среднее течение р. Норы приходится самый северный участок ареала видов индийского (косатка-скрипун) и китайского (конь-губарь) равнинных комплексов. Из древней верхнетретичной группы здесь известна калуга. В последние годы в р. Норе обнаружены редкие для данных широт виды сиг-хадары и краснокнижный вид желтощек.

В заповеднике выявлено немногим менее 300 видов наземных позвоночных, из них 9 видов земноводных и пресмыкающихся, 230 - птиц (70% видового состава области), около 40 млекопитающих (50%). Ядро фаунистического комплекса составляют представители сибирской фауны: сибирский углозуб и лягушка, средняя бурозубка, красная полевка, бурундук, заяц-беляк, соболь, лось. Часто встречаются медведи, летом распространенные по всей территории, а зимой уходящие берложить с равнин на возвышенные участки. Представители сибирской группы обитают в долинах совместно со своими приамурскими сородичами, такими как дальневосточные лягушка, жаба и бурозубка, Сахалинская гадюка, полевка Максимовича, колонок, изюбрь. Стации изюбрей приурочены к высоким скалистым берегам рек, где постоянно во время гона учитываются ревущие быки.

Мозаичность заповедных биотопов обусловливает богатство и разнообразие фауны птиц. Типичные таежные виды - рябчик, каменный глухарь, поползень, кукша. Из южных видов встречаются мандаринка, индийская кукушка, большой козодой, удод, голубая сорока. Наиболее многочисленно население водно-болотных угодий. Реки Нора, Червинка вместе со сложной системой пойменных озер являются участками самой высокой гнездовой плотности лебедя-кликуна в Приамурье. Заповедник выполняет воспроизводственные функции и является одним из очагов расселения водоплавающих, куриных, куликов.

КРАСНОКНИЖНЫЕ ЖИВОТНЫЕ И ПТИЦЫ

Животный мир заповедника обладает еще одной примечательной чертой - большим числом видов, занесенных в Красные книги СССР, РФ, МСОП и охраняемых международными конвенциями.

Среди более 50 достоверно отмеченных краснокнижных видов птиц по крайней мере 35 являются здесь гнездящимися. Для них зона БАМа выполняет роль одного из воспроизводственных участков. Более 2/3 редких и исчезающих видов, будучи представителями «южных» фаун, находится здесь на границе ареала или в ее близи. Местообитания этих видов сосредоточены, главным образом, в долинах рек, которые являются также экологическим руслом, вдоль которого проходят миграции и расселение. В первую очередь это относится к водоплавающим, частично - к околоводным птицам.

Здесь обнаружены самые северные гнездовья дальневосточного белого аиста. Количество черных аистов - около 20 особей, что является одним из самых высоких показателей численности по ареалу.

В последние годы в районе данного участка БАМа значительно увеличилось количество птиц, в т.ч. краснокнижных, отмечаемых далеко за пределами основного ареала (в ряде случаев на расстоянии до 1000 км), а также редких видов, расширивших свой гнездовой ареал. Так, в окрестностях Норского заповедника в 2003-06 годах встречены кречетка (вид, характерный для степей и пустынь Средней Азии), желтоклювая цапля (обитает в основном на примор-



ском побережье Дальнего Востока), горный гусь (основной зимний ареал - на Алтае), белоплечий орлан (крайние восточные районы России). Начиная с 2003 г., ежегодно в октябре на реках Селемджа, Нора и Зея отмечаются крупные (до 20-25 особей) пролетные стаи стерха, о чем в конце прошлого столетия достоверных сведений не было.

В Норском заповеднике в 2001 и 2004 годах отмечена гнездящаяся пара уже практически исчезнувшего вида - сухоноса (в настоящее время это единственное достоверно установленное место гнездования вида в Амурской области), а в июне 2008 года здесь же - гнездящаяся пара клоктунов. Значительно расширила свой гнездовой ареал мандаринка. Если в прошлые годы вид в бассейне Селемджи фиксировался как залетный, то сейчас в этом районе отмечается достаточно большое количество брачных пар.

Богатые рыбой реки и озера привлекают редких хищных птиц, таких как орлан, скопа, беркут, рыбный филин.

Отдельно следует сказать об амурском тигре. В 2003-06 годах на территорию заходили 3 особи, все - взрослые самцы. Один из них находился здесь в течение 1,5 лет, второй - предположительно не менее 2 лет, третий - по меньшей мере 4 месяца. Первый тигр за время пребывания здесь прошел около 1,5 тыс. км, пересекая линию БАМа не менее 4 раз.

ФЕНОМЕН МИГРАЦИИ СИБИРСКОЙ КОСУЛИ

И все же главной достопримечательностью Норского заповедника является крупнейшая мигрирующая группировка сибирской косули - т.н. селемджинская популяция численностью до 5 тыс. голов. Летующая в заповеднике косуля достигает огромной плотности - 40-50 особей на 1000 га. В середине-конце сентября почти все косули уходят с этой территории на зимовку, при этом наблюдается уникальное явление - массовые переправы животных через Нору. Только в урочище «Мальцев Луг» на 2-километровом участке реки переправляется более 2000 косуль – до 300 в день!

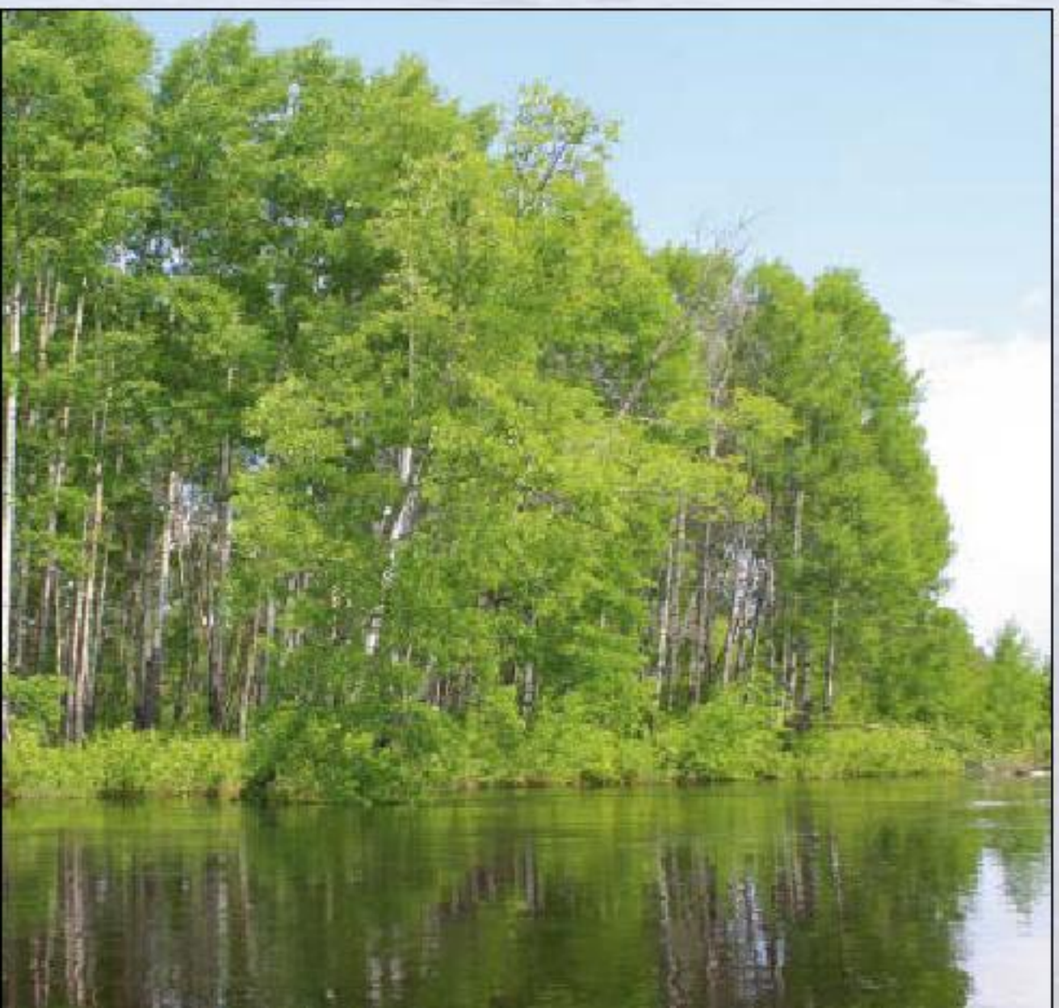
В 1986 г. было начато изучение миграций сибирской косули, ради которой во многом и был создан заказник, а позже заповедник. Был заложен стационар на реке Нора (урочище «Мальцев Луг»), на котором проводились ежегодные осенние визуальные наблюдения за мигрантами, переплывавшими отрезок реки протяженностью 2 км.

В 1989-1993 гг. совместно с группой биотелеметрии Института эволюционной морфологии и экологии животных АН СССР (д.б.н. А. Данилкин, к.б.н. А. Минаев) изучалась экология норской мигрирующей популяции косуль. Впервые было осуществлено самолетное радиопрослеживание на всем пути миграции, составляющем более 200 км. В исследованиях участвовали ученые из Великобритании, Болгарии, Франции. Было помечено радиопередатчиками 24 косули.

Сегодня наблюдения за мигрирующей популяцией сибирской косули продолжаются. Результаты исследований отображаются в Летописи природы заповедника. Охрана путей миграции и мест отела сибирской косули служит не только для пополнения природных ресурсов Приамурья. Она позволит сохранить уникальный генофонд этого мигрирующего экологического типа. Без постоянной подпитки промыслового стада косули Амурской области за счет селемджинской популяции численность этого вида в регионе была бы в 1,5 раза меньше существующей.

Хорошая сохранность природных комплексов и минимальное влияние антропогенных факторов позволяет считать экосистемы Норского заповедника эталонными для Верхнего Приамурья.









Район, богатый лесом и золотом

Образованный в 1926 году, Зейский район Амурской области получил настоящее развитие только в 70-х годах XX века – со строительством Байкало-Амурской магистрали.





БАМ был чередой испытаний, грядой высот, которые приходилось преодолевать, чтобы преобразить таежный край, дать ему новую жизнь. В это время в районе возводилось сразу несколько населенных пунктов – для тех, кто будет строить и в дальнейшем обслуживать магистраль: это Огорон, Дугда, Тунгала, Верхнезейск, Горный и другие.

ОГОРОН

Байкало-Амурская магистраль для старого поселка Огорон, ведущего свою историю с 20-х годов XX века, началась в довоенное время. Тогда в районе поселка стояла Норская экспедиция, которая производила изыскательские работы для БАМа: брали пробы грунта, отсыпали полотно. Работали заключенные, которые жили по участкам, примерно по сорок человек на каждом.

Прошло время. И снова пролегла от Байкала до Амура стальная магистраль. На ее пути возникло много новых городов и поселков. Для Огорона тоже началась новая, «бамовская» история.

Временный поселок Первостроителей ст. Огорон (тогда еще ст. Ижак) был основан в 1982 году и просуществовал до 1990 года. Население этого поселка составляли строители железной дороги (служба МПС) и нынешнего



поселка Огорон (служба СМП), который был образован в 1984 году. Около поселка находились вертолетная площадка, овощехранилище, склады для стройматериалов и пилорама. Здания железнодорожного вокзала не было, стоял небольшой солдатский вагончик, который зимой отапливался дровами. Многие строители тоже жили в вагончиках, так как население росло, а жилья не хватало. Позже в поселке было построено 7 общежитий на 20 семей каждое и 6 двухквартирных коттеджей. Был здесь и сельский Совет, и фельдшерско-акушерский пункт. Жили дружно, хорошо работали и весело отдыхали.

Сегодня в Огороне проживает около четырехсот человек, есть школа, детский сад, фельдшерско-акушерский пункт. Создана система ЖКХ: котельная, очистные сооружения. На станции построен железнодорожный вокзал. Основная часть населения занята работой на железной дороге.

В числе жителей поселка Огорон 32 человека награждены медалью «За строительство БАМа».



ДУГДА

Первый десант воинов-железнодорожников высадился на месте будущего поселка 31 декабря 1980 года. Работа закипела, и на территорию стали прибывать все новые бригады. Так, 23 марта 1983 г. приехал ССМП «Молдавстрой БАМа».



С 1984 года началось строительство Дугды, которая считалась одним из лучших временных поселков БАМа. Здесь построили бараки со всеми удобствами, бассейн, баню, клуб, хоккейную коробку. 1 сентября 1985 года в постоянном поселке сдали школу, рассчитанную на 320 мест. Новые ученики приезжали ежедневно. Если в 1985 году в школе обучалось всего 40 детей, то в 1990 году – уже 315.

В первые дни нового, 1985 года был сдан в эксплуатацию детский сад «Колобок». Из этих стен вышли почти все маленькие дугдинцы.

Осенью 1987 года в поселке Дугда открылся фельдшерско-акушерский пункт. Потом построили вокзал, котельную и другие объекты железнодорожной инфраструктуры.

В начале 1988 года Байкало-Амурская магистраль от Февральска до Камнеги была сдана в постоянную эксплуатацию. С этого момента начали работать предприятия, обслуживающие магистраль, в том числе железнодорожную промежуточную станцию Дугда. Она работает и сегодня: штат состоит из 4 дежурных по станции, 2 приемосдатчиков груза и багажа, 2 составителей поездов и начальника. Также в здании вокзала находятся предприятия, обслуживающие железнодорожную связь.

ТУНГАЛА

В феврале 1986 года в окрестности будущего поселка Тунгала на вертолетах был заброшен первый десант строителей. В мае того же года из Новосибирска по комсомольским путевкам прибыл отряд из 25 человек. Перед строительной организацией «НовосибирскБАМстрой» стояла задача возвести постоянный поселок для железнодорожников.

Одним из основных для поселка Тунгала предприятий была ремонтно-механическая мастерская. В ней работали механики, слесари, сварщики, токари, кузнецы. Там же находилась пилорама. Благодаря работникам РММ строились основные объекты поселка и жилые дома.



Глава Зейского района Андрей Модестович Сухомесов:

- История БАМа продолжается. К 2030 году планируется построить вторую ветку Байкало-Амурской магистрали, которая будет отвечать всем современным требованиям. Зейскому району это строительство придаст импульс к развитию инфраструктуры и откроет новые перспективы.

Уже в первый год были построены столовая для рабочих, клуб, баня, пекарня, временный детский сад, в котором сразу открылось 2 группы. Строились для жилья деревянные десятиквартирные бараки. Началось строительство вокзала и временной школы. Первый учебный 1986-1987 год дети строителей учились в соседнем поселке Дугда. Но уже на следующий открылась первая деревянная восьмилетняя школа, куда приехали учителя из разных уголков страны.

В 1988 году началось строительство постоянного поселка из блочных домов. Поселок возводился очень быстро. Численность жителей в 1989 году составляла 920 человек. В этом же году были сданы в эксплуатацию школа, детский сад, железнодорожный вокзал, который до этого времени размещался в вагончике. В 1993 году строительство Тунгалы было полностью завершено.







В настоящее время в Тунгале проживают 550 жителей. Есть благоустроенное свободное жилье и рабочие места на железной дороге. Здесь готовы принять и обеспечить всем необходимым семьи молодых специалистов.

Сегодня БАМ – это не только прошлое, но и настоящее, и, что важно, будущее Зейского района. Со строительством БАМ-2 местные жители и власти связывают перспективы развития своих городских и сельских поселений. Люди надеются, что природные богатства зоны БАМа будут востребованы и жизнь в поселках закипит с новой силой.







П. Верхнезейск: у нас бамовский характер

У бамовских поселков должно быть будущее…



Особая гордость верхнезейцев - красавец мост, соединяющий берега Зеи – особый памятник тому времени и тому героическому труду, что вложил в него коллектив «Мостостройотряда-70». Навсегда вписали свои имена в историю мостостроения Бама: начальник участка Т.Я. Лозовский, главный инженер М.М.Олейников и К.А.Муха (Мостострой-8), начальник МО-70 Е.В.Ануров и главный инженер Ю.Л. Чудновский. Благодаря Чудновскому на строительстве моста применены облицовочные блоки, изготовленные по принципиально новой технологии «шок-бетон», позволившей отказаться от трудоемкой гранитной облицовки. А монтаж металлоконструкций по



его предложению впервые в отечественной практике мостостроения осуществлен на пролетах такой длины без приемных консолей. (Из воспоминаний заместителя начальника «МО-70» И.Ефремова)

В 90-е года с карты Амурской области исчезли десятки небольших «бамовских» поселков – те, что во время активного строительства магистрали буквально процветали. Поселения, которые все же смогли противостоять тяжелым условиям постперестроечных реалий, проявили крепкий бамовский характер и смогли адаптироваться к новым экономическим условиям. К их числу можно отнести жителей Верхнезейского муниципального образования Зейского района.

История поселка началась, когда 15 апреля 1975 года в районе будущего поселения высадился разведывательный десант «Мостоотряда-70»: они нашли площадку для строительства будущего моста и приступили к работе. Специально для них был возведен временный жилой поселок, который позже и стал Верхнезейском.

Мостовской поселок Верхнезейск расширялся с каждым годом. Сначала построили детский сад, столовую и магазин. Первая начальная малокомплектная школа была открыта 5 сентября 1975 года. В 1977 году на ее базе создали среднюю школу №11. В этом же году в Верхнезейске был учрежден собственный сельский Совет, до этого поселок входил в состав Горненского поселения.

В 1978 году в Верхнезейске было построено четыре улицы: Октябрьская, Комсомольская, Амурская и Центральная. Молодые строители переселялись из временного жилья в хорошие комфортабельные дома. В поселке работали столовая с кондитерским отделением, большая баня, комбинат бытового обслуживания. А в 1978 году была открыта музыкальная школа. К слову, она работает до сих пор.

Мост через Зейское море, протяженностью 1150 метров, был досрочно сдан 15 мая 1982 года. В дни торжеств для гостей и жителей поселка было проведено немало культурно-массовых мероприятий. Свидетелями открытия стали и представители центральных СМИ: в поселок приехали сотрудники московских газет, радио и телевидения.

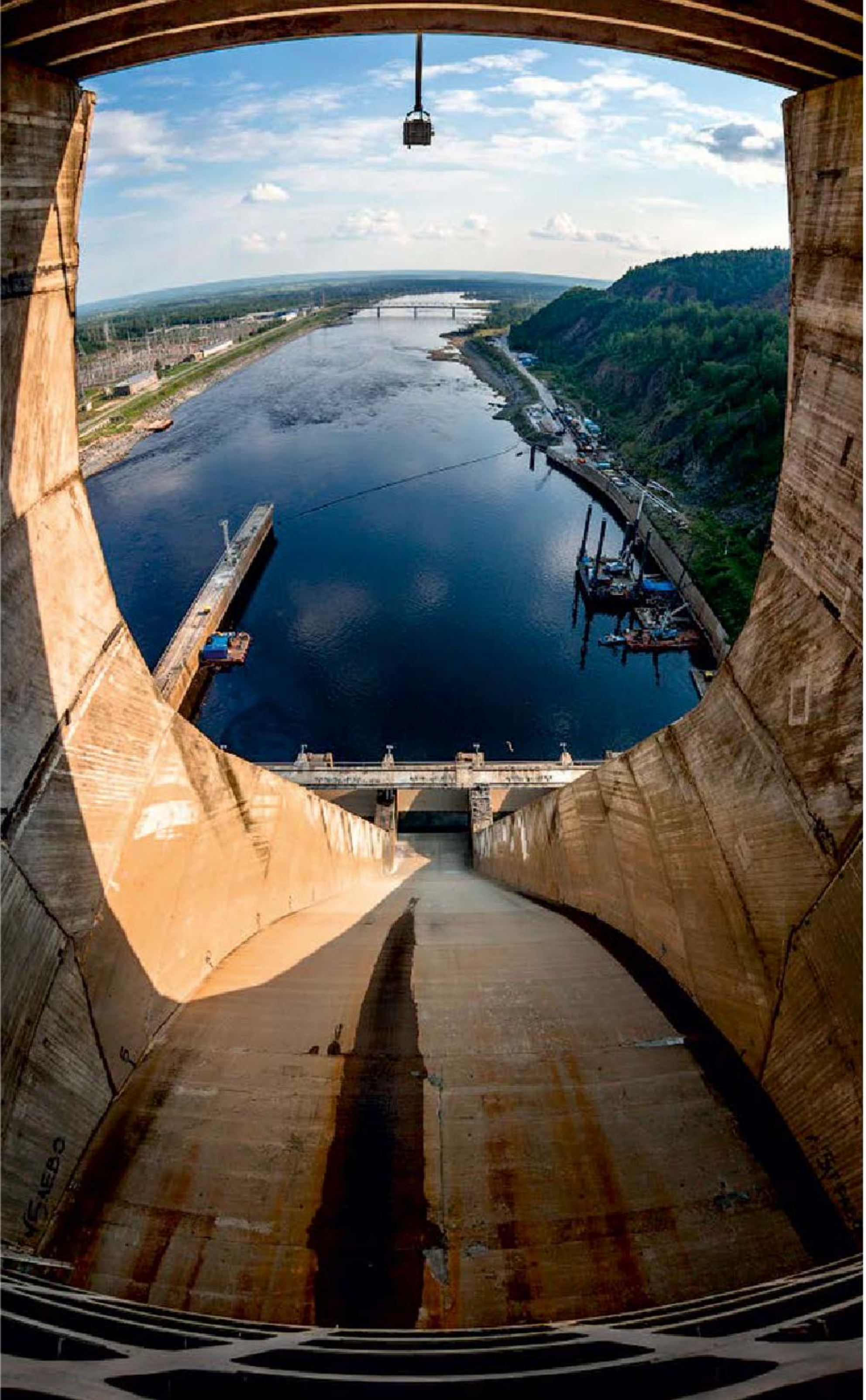
И сегодня железная дорога – это своеобразная артерия Верхнезейска. Основную часть населения составляют работники 24 подведомственных ОАО «РЖД» предприятий. Развитие территории и улучшение условий жизни населения – это приоритет Верхнезейского сельсовета. Так как в поселке проживает немало молодежи, то организация соцкультбыта находится на личном контроле у главы. Администрации сельсовета удалось не только сохранить коммунальную и социальную инфраструктуру, которая осталась с «бамовских» времен, но и развить ее. Администрация и население поселка надеются на то, что реализация проекта «БАМ-2» окажет положительное влияние на Верхнезейск: в поселении появятся новые рабочие места, а значит, уровень жизни населения улучшится.



Глава Верхнезейского сельсовета Владимир Натрасенюк:

- В Верхнезейске есть жилье и развитая социальная инфраструктура. Школа, больница и детский сад готовы к увеличению численности населения. И конечно, основные перспективы территории мы связываем со строительством железнодорожного полотна БАМ-2. Комплексное развитие второй ветки БАМа позволит создать в поселении новые рабочие места и избежать оттока населения, с которым сегодня сталкиваются многие. Мы готовы принять новые молодые семьи с детьми и обеспечить их всем необходимым для достойной жизни. Любой житель Верхнезейска мечтает видеть свой поселок красивым и процветающим, поэтому мы стараемся оправдать возложенное на нас доверие: будущее у поселка есть!

Фото | ❶ Мост через Зейское водохранилище. ❷ Строительство железнодорожного моста через Зейское водохранилище.



Зейская ГЭС – первая крупная гидроэлектростанция Дальнего Востока, построенная в районе с резко континентальным климатом и годовой амплитудой температур до 80°С. Строительство началось в 1964-м, закончилось в 1985 году.

По проекту института «Ленгидропроект» строительство осуществлялось управлением строительства «Зеягэсстрой» и субподрядчиками: «Гидромонтаж», «Гидроэлектромонтаж» и «Спецгидроэнергомонтаж».

Зейская ГЭС уникальна. На плотине (высота -116 м, длина -714 м) впервые в мире уложен кавитационно-стойкий бетон на крупном заполнителе из гравия. Реализована новая конструкция носка-трамплина водосливной части плотины для эффективного сопряжения потока падающей воды с нижним бьефом. Установлены диагональные гидроагрегаты: 4 – мощностью по 225 МВт, 2 – по 215 МВт, работающих при расчетном напоре 78,5 м.

Появилось искусственное море – Зейское водохранилище с полным объемом 68,42 куб. км, площадью 2 419 км^2. Плотина станции и водохранилище имеют большое противопаводковое значение.

Поселок железнодорожных традиций

История многих населенных пунктов северных районов Амурской области неразрывно связана со строительством БАМа.



Так и Горненский сельсовет Зейского района Амурской области был образован в 1974 году. Тогда в его состав, помимо Горного, входили поселки Мульмуга (позже Дальнереченский) и Верхнезейский.



Глава Горненского сельсовета (Амурская область) Анатолий Николаевич Резанов:

- Конечно, дальнейшее развитие железнодорожной сети положительно скажется на экономике северных территорий, демографической ситуации, состоянии социальной инфраструктуры и бюджете поселения. Что, в свою очередь, позволит отремонтировать внутренние дороги и старые дома поселка Горный, построить новое, благоустроенное жилье. Для нас, сельских поселений Зейского района, это шанс не только на сохранение, но и на развитие.



Поселок Горный основан в 1968 г. Общая площадь земель – 8508,592 га. Расстояние от районного центра (г. Зея) составляет 195 км, причем автомобильное сообщение отсутствует (есть железная дорога и аэропорт). Численность населения поселка – 1020 человек.

Строительство БАМа было временем всеобщего подъема и развития. Часть горненцев работала непосредственно на стройке, другие – на предприятиях, которые обеспечивали магистраль необходимыми ресурсами. На территории Горненского муниципального образования было построено 7 километров железнодорожных путей магистрали.

Потехинский леспромхоз и Верхнезейский лесхоз, располагавшиеся в те годы на территории Горненского сельсовета, занимались заготовкой и переработкой деловой древесины – ее поставляли на строительство БАМа и для создания инфраструктуры самого поселения. Возведением жилых домов и объектов социально-культурного значения занималась Верхне-Зейская передвижная мехколонна.

Школа, библиотека, клуб – эти и другие здания были построены в 70-80-х гг. прошлого века. О том, как молодежь со всех окрестных сел и поселков съезжалась на танцы в местный клуб, горненские старожилы до сих пор вспоминают с улыбкой.

Позже, в 90-х годах, когда строительство БАМа фактически заморозилось, а экономический спад наблюдался буквально во всех отраслях, темпы развития поселения снизились, но удалось сохранить основные социальные учреждения и некоторые предприятия.

Выстоять в тяжелые времена сельсовету помогло удачное экономико-географическое положение: п. Горный расположен в шести километрах от разъезда Улак, откуда идет строительство железной дороги к крупнейшему месторождению коксующихся углей в мире – Эльгинскому месторождению. В строительстве новой железнодорожной линии участвовало большое количество горненцев. В будущем человеческие ресурсы поселения понадобятся и для обслуживания путей и станции.



Также вопрос трудоустройства местного населения сегодня решают такие крупные предприятия, как участок РЖД, ОАО «Зейский лесоперевалочный комбинат», ООО «Горненский леспромхоз» (бывший Потехинский), ЗАО «Улаклес», ООО «Горный», аэропорт и т.д. Работоспособное население Горного готово дальше трудиться в нелегкой отрасли железнодорожного строения, тем более что у них в этом есть большой опыт. Поэтому уже сейчас горненцы подают заявления на участие в проекте БАМ-2. Новый виток развития в истории магистрали позволит значительно улучшить положение северных поселений области.



Фото | ❶ Поселок Горный. ❷ МОУ «Горненская средняя образовательная школа». ❸ Социально-культурный центр п. Горный. ❹ Современная детская площадка п. Горный.

В Амурской области зарегистрировано 1319 представителей коренных малочисленных народов Севера. Из них 99,8% - эвенки, проживают в пяти национальных селах – Бомнак, Ивановское, Первомайский, Усть-Уркима, Усть-Нюкжа. Несколько семей живут в Майском, более 70 постоянно проживают в тайге.

Оленеводство – уникальная форма хозяйственно-культурного уклада эвенков, определяющего их быт и образ жизни, являющегося гарантом сохранения этноса.

День оленевода и охотника традиционно проводится в начале весны. Посвящен праздник возвращению кочевых эвенов на базовые стоянки. На нем оленеводы соревнуются в лыжных гонках, в заездах на оленьих упряжках и верхом на оленях. Проводятся конкурсы на лучшую хозяйку чума, лучшее национальное блюдо, меховое или кожаное изделие, выполненное в эвенкийских традициях, самую красивую оленью упряжку.

Мужчины соревнуются в прыжках через нарты, поднятии гири, розжиге костра на время. Женщины удивляют нарядами в национальном стиле, танцами и рукоделием, блюдами национальной кухни.

И в удаленных таежных поселках живут люди



Поселок Горный расположен на берегу Зейского водохранилища. С одной стороны, это дает возможность наслаждаться красотами таежной природы. С другой: летом добраться сюда можно на пароме, зимой - по ледовой переправе или самолетом.

Местные жители еще со времен строительства БАМа (на территории поселения было построено 7 километров железнодорожных путей магистрали) научились справляться с этими трудностями. А вот у коммунальных предприятий работа в условиях Крайнего Севера требует особого подхода. ООО «Горный» обеспечивает теплом поселки Зейского района – Горный, Хвойный и Бомнак – уже более 5 лет.



Генеральный директор ООО «Горный» Светлана Владимировна Узлова:

- Одна из проблем, с которой сталкиваются многие отдаленные поселения, - это недостаток квалифицированных кадров и материальных ресурсов. Но мы уверены, что даже в таких условиях можно работать: надо только научиться использовать имеющийся потенциал максимально эффективно. Мы выбрали стратегию поиска дополнительных источников дохода за счет развития новых видов деятельности. Есть люди и есть желание работать на благо наших поселков. А остальное – вопрос времени и вложенных усилий.

В 2008 году теплоснабжение Горного стояло под угрозой – местное муниципальное предприятие не справлялось с возложенными обязанностями. Ответственность за коммунальное благополучие односельчан взяли на себя Светлана Узлова и Ольга Петреченко – будущие генеральный директор и главный бухгалтер ООО «Горный».



ООО «Горный» на протяжении многих лет отапливает зейские поселки дровами. В условиях транспортной изоляции это пока самый оптимальный вариант теплоснабжения коммунальной инфраструктуры.



На тот момент Светлана Владимировна имела относительно небольшой стаж работы в сфере ЖКХ – она была мастером участка в МУП ЖКХ «Надежда». Освоить в чем-то новую профессию и войти в колею помогли более опытные коллеги. Сегодня можно с уверенностью сказать, что теплоснабжение поселков находится в надежных руках: все отопительные сезоны, проведенные под началом ООО «Горный», прошли без срывов и крупных аварий.

Котельные, находящиеся на обслуживании предприятия, отапливаются дровами: на сегодня это самый доступный вид топлива для таежных поселений. Для заготовки дров ООО «Горный» арендует лесные участки. Чтобы деловая древесина, добываемая на участках, не сжигалась в печах, а была использована для производства пиломатериалов, руководство решило открыть собственную пилораму. Тем более что спрос на этот вид продукции среди жителей Горного и окрестных поселков был. Так, летом 2013 года у ООО «Горный» появился еще один источник дохода: пилораму ввели в эксплуатацию.



Инициативный коллектив постоянно предлагает идеи для развития предприятия. Например, долгое время молодежь «Горного» мечтала, чтобы в поселке появилось такое заведение, где можно отдохнуть и с детьми, и с друзьями (Дома культуры в Горном нет). Поэтому в апреле этого года компания открыла первое в поселке кафе - «Вегас»: оно стало отличным местом для семейного досуга.



Фото | ❶ Котельная, работающая на дровяном топливе, в поселке Хвойный. ❷ Поленницы, подготовленные к следующему отопительному сезону (п.Хвойный). ❸ Выгрузка дровяного топлива в поселке Горный. ❹ Транспортер подачи топлива в котельной (п. Горный). ❺ Коллектив ООО «Горный» после весеннего субботника.

Зейский государственный природный заповедник был создан в Амурской области в 1963 году. Строительство Байкало-Амурской магистрали позволило сделать охрану заповедных мест более доступной.

Территория заповедника расположена на восточной оконечности хребта Тукурингра. Она вытянута с юго-востока на северо-запад на 50 км, ширина - 25 км. Высоты хребта - от 400 до 1500 метров над уровнем моря.
Общая площадь- 99 430 га.

Рельеф разнообразен, хребты и возвышенности разделены глубокими долинами горных рек, которые принадлежат бассейну Зеи.

Более 90% территории покрыто лесами. Светлохвойная тайга переходит в еловые леса, которые уступают место зарослям кедрового стланика. На высокогорье находится горно-тундровая растительность.

Здесь обитают 241 вид птиц,
18 видов рыб,
52 вида млекопитающих,
в том числе изюбрь, косуля, лось, медведь, соболь.
Два редких вида птиц – мандаринка
и дикуша – занесены
в Красную книгу России.
Изучено более 1100 видов бабочек. Выявлены 637 видов сосудистых растений, 158 видов грибов.

Потенциал северных районов Приамурья

Тындинский район – одно из самых крупных муниципальных образований Амурской области.



1

Это форпост региона на северных рубежах. Его давно называют северной жемчужиной области, потому что природа щедро одарила район богатой минерально-сырьевой базой и уникальными месторождениями полезных ископаемых. На протяжении 143 лет здесь добывается золото, ведется освоение месторождений титаномагнетитовых руд и заготовка леса. Важнейшую роль в освоении всех этих ресурсов сыграла именно железная дорога.

Ресурсная база общераспространенных полезных ископаемых Тындинского района представлена разведанными запасами: песчано-гравийной смеси – 15793 тыс. м^3 (9 объектов); камня строительного – 75766 тыс. м^3 (10 объектов).

ТВОРЕНИЕ РУК ЧЕЛОВЕЧЕСКИХ

Железнодорожная история района началась еще в 1937 году, когда по линии Бам-Тындинский было открыто рабочее движение поездов, а через 3 года в поселок пришел первый пассажирский поезд. С началом строительства БАМа, с 1974 года, Тындинский район начал развиваться очень интенсивно. О том, что БАМ стал всенародной стройкой, здесь знали не понаслышке.

В районе работало множество предприятий и организаций, участвовавших в возведении Байка-



2



3

Фото | 1 Поезд на мосту через р. Брянту. 2 Временный поселок Чильчи. 3 На базе лесоперерабатывающего предприятия.

ло-Амурской магистрали: «БАМстройпуть», трест «Тындатрансстрой», трест «Центробамстрой», трест «Бамстроймеханизация», «Бамтрансвзрывпром», Восточно-Сибирское управление механизации и другие.

В годы строительства БАМа в районе создавались и развивались целые поселки: жилые дома и вся сопутствующая инфраструктура. На территории поселений были построены объекты инженерного обеспечения, жилищного и социально-культурного назначения. Создавались клубы, библиотеки, детские школы искусств, школьные и поселковые музеи. Жизнь расцветала.

Развивался и промышленно-технический потенциал территории. Так, в 1978 году в п. Восточный заработала первая очередь асфальтобетонного завода, а в 1981 г. он вышел на проектную мощность и обеспечивал все ремонтно-строительные работы на автодороге Тында - Дипкун и асфальтные работы в Тынде. В 1982 г. на АБЗ заработал цех железобетонных изделий.

В 1987 г. началось строительство завода крупнопанельного домостроения (КПД) по выпуску железобетонных конструкций для жилых домов и объектов соцкультбыта. Завод КПД существует до сих пор, он трансформировался несколько раз и теперь является крупнейшим в области лесопромышленным комплексом - ОАО ЛПК «Тындалес».

ДОРОГА ЖИЗНИ

И сегодня железная дорога является жизненно необходимой для большинства жителей района, так как в пять из пятнадцати притрассовых поселков можно добраться только железнодорожным транспортом. Его доля в общем объеме перевозок пассажиров - более 70%.

Всего по территории района проложено 872 километра железнодорожного полотна. На карте в связи со строительством БАМа появилось 15 станций и поселков. В настоящее время в Тындинском районе 20 сельских муниципальных образований. Самые крупные - с. Соловьевск, п. Юктали, п. Дипкун, п. Восточный, с. Уркан. В трех селах – Усть-Нюкжа, Усть-Уркима, Первомайское – проживают малочисленные народы Севера - эвенки.

Железнодорожный путь проходит по Тындинскому району на протяжении 1009,5 километра и является одним из градообразующих видов экономической деятельности территории. На предприятиях этой отрасли занято около 30% экономически активного населения района. Безопасность железнодорожного транспорта и пассажиров на всех станциях обеспечивают многочисленные организации и учреждения, обслуживающие железную дорогу.



Глава Тындинского района – председатель районного Совета народных депутатов Тамара Александровна Лысакова:

- Реализация проекта комплексного развития БАМ-2 будет способствовать развитию Тындинского района. Благодаря увеличению пропускной способности железной дороги, освоению месторождений, сопутствующих отраслей экономики будут решены задачи развития бамовских поселков. Улучшение качества жизни населения района ожидается за счет создания новых рабочих мест, развития транспортной, энергетической, информационно-коммуникационной, жилищно-коммунальной и социальной инфраструктур.

ГЕОЛОГИЧЕСКИЕ ТРАДИЦИИ

Но все же основным видом деятельности на территории района остается добыча полезных ископаемых. Разработка россыпных и рудных месторождений золота на этой северной территории началась за 5 лет до дня официального образования района (раньше он назывался Джелтулакский) как административной единицы - в 1925 году.

Сегодня на территории района разведано 188 объектов общераспространенных полезных ископаемых. Есть перспективы выявления и разработки других месторождений: платины - в бассейнах рек Имангра, Тас-Юрях, Куранах; графита и редкоземельных элементов; легкообогатимых апатитовых руд. Уже выявлено месторождение апатита Укдуска с предварительно разведанными запасами пятиокиси фосфора - 27,8 млн. т.

Также здесь расположены одни из самых перспективных в области железорудных узлов – Ларбинский, месторождения проявления молибдена - Чубачи, Охок, Атугей, Выходное, Долинное и Силян, вольфрама – Гетканчикское, медно-никелевых руд с платиной – Лукиндинское, Веселкинское и Лучанское. Имеются все предпосылки для дальнейшего наращивания промышленных запасов комплексных ванадий-железо-титановых руд, аналогичных рудам уже известных месторождений.

В лесной отрасли района на протяжении многих лет работают компании ОАО ЛПК «Тындалес» и ЗАО «Туранлес», осуществляющие деятельность в области лесозаготовки.





Фото | ❶ Станция Могот. ❷ Вокзал станции Беленькая.







Глава администрации Тындинского района Геннадий Евгеньевич Щербина:

- Мы располагаем богатейшими природными ресурсами, и наша задача - использовать эти богатства для развития района и поднятия уровня благосостояния его жителей. Ведущей отраслью экономики района в настоящее время является золотодобыча. И именно железная дорога - ключевое звено в программе освоения полезных ископаемых Тындинского района.

С разработкой новых мест залежей полезных ископаемых местные власти связывают большие перспективы. Ведь в свое время значительный импульс развитию промышленности Тындинского района дал запуск Олекминского рудника, обеспечившего задел на десятки лет. В июне 2011 года группой компаний «Петропавловск» в ООО «Олекминский рудник» на производственную мощность выведен Олекминский горно-обогатительный комбинат, разрабатывающий Куранахское месторождение титаномагнетитовых руд. За весь период работы комбината (2010-2013 гг.) на нем произведено более 173 тысяч тонн титаномагнетитового концентрата и более 2731 тысячи тонн железорудного концентрата. Помимо железа и титана на Куранахе есть очень востребованный на рынке ванадий.

ЗОЛОТЫЕ ЗАПАСЫ

Основой промышленности района сегодня является добыча золота. Наиболее крупные месторождения рудного золота: Бамское, Кировское и Джалиндинское. Кроме уже подготовленных к освоению золоторудных месторождений, район располагает крупным ресурсным потенциалом коренного золота - около 300 тонн в Кировском, Березитовом, Чильчинском, Апсаканском, Тогунасском, Моготском, Олонгринском и Брянтинском рудных узлах, а также в Уркима-Гетканской и Средне-Гилюйской рудных зонах. Там в ближайшей перспективе планируются или уже ведутся поисково-разведочные работы за счет средств областного бюджета и собственных вложений компаний, занятых в этой отрасли.

Перспективное развитие золотодобывающей отрасли связано в первую очередь с интенсивной подготовкой и освоением месторождений рудного золота с применением новейших технологий обогащения. Но нельзя забывать, что дальнейшее освоение этих ресурсов напрямую связано с состоянием транспортной инфраструктуры, а именно – железных дорог Тындинского района.

Тындинский район строили: СМУ «ТулаБАМстрой», «Туласовхозстрой» (Тульская область) на станции Маревая; СМП «Подмосковье» - 1975-1990 годы (Московская область), трест «УргалБАМтрансстрой» на станции Дипкун; Воронежский строительный мостопоезд, Белорусский мостопоезд на станции Муртыгит; СМП «Подмосковье» (Московская область) - 1975-1990 годы на станции Тутаул; СМП «ГорькийБАМстрой» треста «Автозаводстрой» (Нижегородская область) на станциях Беленькая, Могот; СМП «Свердловск» Свердловскхимстроя - 1975-1985 гг. на станциях Кувыкта, Хорогочи; СМП «ТуркменБАМстрой» Минстроя Туркменской ССР (1980-1990 годы) на станции Ларба; ПМК «ЧелябинскБАМстрой» на станции Юктали.



Фото | ❶ Замена рельсов. ❷ В одном из цехов Олекминского горно-обогатительного комбината. ❸ Поселок Юктали.

Природно-сыревая зона амурского участка БАМа – это, прежде всего, лесные запасы Приамурья, занимающие 69 % площади Амурской области и 17% территории всего Дальнего Востока. Основную опасность для лесного хозяйства представляют пожары.

Ежегодно на территории области возникает около пятисот пожаров с общей площадью возгорания от 300 тысяч до 800 тысяч гектаров.

Борьба с лесными пожарами – основная задача ГАУ Амурской области «Амурская авиабаза». Ежегодно самолетами авиабазы патрулируется 30,5 миллиона гектаров тайги. Подразделения «Амурской авиабазы» каждый год ликвидируют около 400 лесных пожаров на территории от 15 до 35 тысяч гектаров.

Хронология событий

Сегодня все события тех лет – это уже история.
Для строителей Байкало-Амурской магистрали это история их жизни:
каждая дата, каждое событие связаны с именами сотен тысяч людей.





1974

Весна 1974 года многими считается началом строительства БАМа. И это справедливо, как справедливо и то, что накануне была проделана огромная подготовительная работа. Но если обозреть весь период строительства БАМа, то можно увидеть, что весь 1974 год был подготовительным и стартовым к большому наступлению на магистраль. В это время рождались колонны, поезда и отряды, они объединялись в тресты, создавали свои базы и тылы. Сосредотачивали в кулаки свои силы там, где с задачами можно было справиться только объединенными силами. В это время в республиках, краях и областях готовились отряды для отправки на будущие станции БАМа. Одновременно 1974 год был годом высочайшего напряжения на самой трассе: просеки, выемки и насыпи, мосты и рельсы – везде работа шла на уровне рекордов, а кое-где и на грани возможного.

15 марта на торжественном заседании в Алма-Ате, посвященном 20-летию начала освоения целины, БАМ впервые в новой истории названа важнейшей стройкой ближайшего будущего, хотя фактически она уже началась.

27 апреля, в день закрытия 17-го съезда комсомола, Первый Всесоюзный ударный комсомольский отряд отправился на строительство БАМа.

Отряд имени 17-го съезда комсомола был первой крупной ласточкой организованного формирования многотысячного отряда строителей. По ходу движения на восток отряд встречали и провожали митингами, цветами и напутствиями. В Тайшете на такую встречу собрались, наверное, все жители городка – почти все они были ангарстроевцы. Это было 1 мая. Здесь отряду предстояло разделиться. Здесь разделили на две половинки и символический ключ от БАМа. Создатели магистрали должны были пронести эти половинки ключа через всю стройку, до момента стыковки рельсов. Как известно, через десять лет так и произошло, одновременно с рельсами ключ был соединен.

3 мая часть ударного комсомольского отряда пополнила число жителей Звездного. Вторую часть отряда принял поселок Тындинский.

Начало второй половины 1974 года привнесло на стройку тот организованный порядок, который окончательно отделил стартовый период от широкого наступления на стройку по всем направлениям. Организующей силой, привлекшей к большой стройке всю страну, тысячи предприятий, различные министерства и ведомства, местные органы власти, стало Постановление «О строительстве Байкало-Амурской магистрали», принятое 8 июля.

В последующие месяцы на БАМе было создано пять крупных трестов Главбамстроя: Запбамстроймеханизация (в Усть-Куте), Бамстроймеханизация (в Тынде), Нижнеангарсктрансстрой, Шимановсктрансстрой, Тындатрансстрой, пять строительно-монтажных поездов и десять механизированных колонн. В следующем году было сформировано еще 9 СМП и 17 МК. Это кроме подразделений субподрядчиков – мостовиков, тоннельщиков, взрывников. Тресты стали теми центрами, которые всю штабную работу ставили на практические рельсы, непосредственно организовывали труд тысяч людей на единую цель.

1 сентября началось движение путеукладчика с востока в сторону Тынды, 6 октября на станции Лена в Усть-Куте началась укладка рельсов в восточном направлении в сторону Байкала. Рельсы с каждым днем начали продвигаться к центру магистрали. В это время монтеры пути Центрального участка отвоевывали свои километры к Тынде на Малом БАМе, чтобы начать встречное движение в обоих направлениях к уже работающим на Большом БАМе путеукладчикам. К подобной роли готовился и Ургал, куда 3 августа прибыли первые подразделения железнодорожных войск.

В конце года начались работы и на западном направлении от Тынды. 17 декабря десант отряда «Московский комсомолец» под руководством Владимира Степанищева выдвинулся в сторону Кувыкты. Для большинства участников этот десант продлится на десять лет – все эти годы бригада В. Степанищева будет строить водопропускные трубы, продвигаясь на запад впереди путеукладчика.

1975

БАМ громаден своей территорией, и только тот, кто хотя бы частично прошел его интересные и трудные маршруты (а таких много особенно среди старых изыскателей), может мысленно представить себе всю мандалу ландшафта, особенно его магические, заселенные духами горы и реки, туманы и болота. На БАМе много таких мест, про которые руководители мехколонн говорили, что по всем признакам работать здесь невозможно. Куда ни глянь – всюду недоступные для техники косогоры, огромные каменные глыбы, непосильные для самых мощных бульдозеров. Говорили, а сами впрягались в работу и делали ее.

Каких только преград не наставила на БАМе матушка природа. Высокая сейсмичность, вечная мерзлота, снежные лавины, селевые потоки, бездонные мари, суперконтинентальный климат.

4 января в Комсомольске-на-Амуре строители навели временный железнодорожный мост через Амур. По рельсам, уложенным на льду, пошли грузовые составы. С момента пуска линии Комсомольск – Совгавань такая переправа сооружена в этих местах в 30-й и последний раз.

4 января Минтрансстроем создано Главное управление по строительству Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. Начальником Главбамстроя и одновременно заместителем министра транспортного строительства назначен К.В. Мохортов. В декабре Главбамстрой переехал в Тынду.

4 января в будущем поселке Улькан появилась улица Крымская, хотя домов на ней еще нет. Сюда прибыли строители из Крымской области.







1 февраля в Благовещенске состоялся первый слет строителей Центрального участка БАМа. Группа участников слета от Бамстройпути исполнила песню «Дорога на Беркакит» на стихи монтера пути Ивана Варшавского.

5 февраля возле станции Ургал был забит первый костыль в рельсовое звено главного пути Восточного участка БАМа.

В феврале десант под руководством бойца отряда «Московский комсомолец» Олега Ашкинази вышел в сторону будущей станции Хорогочи.

В марте бригада Владимира Степанищева приступила к устройству водопропускных труб на притрассовой автодороге от Тынды на запад. На эту работу заключен первый договор бригадного подряда.

3 апреля хлебом-солью встретили эвенки и якуты старой Золотинки своих соседей – отряд из 128 юношей и девушек из Белоруссии, которые приехали строить поселок и станцию Золотинка на юге Якутии. Среди приехавших бригадир и комсомольский секретарь Василий Журавский, имя которого вскоре станет широко известно на БАМе.

8 мая на станции Тында уложено «серебряное» звено, началось рабочее движение поездов на линии Бам – Тында, что дало возможность развернуть строительство магистрали одновременно в западном, восточном и северном направлениях от столицы БАМа.

15 июля начато строительство поселка Нерюнгри – центра Южно-Якутского территориально-промышленного комплекса.

15 июля начались работы по очистке Дуссе-Алиньского тоннеля от наледей силами воинов- железнодорожников.

30 июля шефская организация Главмосстроя приступила к строительству первых 9-этажных домов в поселке Тындинский.

8 сентября при Президиуме АН СССР создан Научный Совет по проблемам БАМа для координации научных исследований, проводимых учреждениями Академии Наук по строительству магистрали и освоению прилегающих к ней территорий.

12 сентября в Иркутске состоялось расширенное заседание президиума Восточно-Сибирского филиала Сибирского отделения АН СССР совместно с комиссией АН СССР по проблемам строительства БАМа. Обсуждены вопросы планирования и проектирования объектов промышленности и сельского хозяйства на прилегающей к БАМу территории.

15 сентября в Благовещенске состоялась научная конференция по проблемам адаптации человека в районах строительства БАМа. Ученые разработали рекомендации по охране здоровья людей, строящих магистраль.

17 сентября в Чите начала работу Первая Всесоюзная научно-практическая конференция по проблемам хозяйственного освоения зоны БАМа.

22 сентября открыто движение по первому на БАМе большому железнодорожному мосту через р. Лену.

24 сентября из Москвы на БАМ отправился агитпоезд ЦК ВЛКСМ «Комсомольская правда».

26 сентября сдан в эксплуатацию полуторакилометровый железнодорожный мост через р. Амур.

2 ноября начато строительство Нагорного тоннеля под Становым хребтом на линии Тында – Беркакит.

5 ноября поселок Нерюнгри получил статус города.

13 ноября поселок Тындинский получил статут города и переименован в Тынду.

24 декабря первый поезд прибыл в п. Звездный.

26 декабря из Нижнеангарска по зимнику в район строительства Северо-Муйского тоннеля вышел первый тоннельный отряд. Тоннель протяженностью 15,3 км предстоит соорудить в наиболее активной на планете сейсмической зоне.

1976

Осуществить такую грандиозную программу, как БАМ, силами только кадровых транспортных строителей и местных сил было невозможно. Традиции нашей страны и предшествующий опыт сооружения Днепрогэса, Магнитки, Турксиба, Волжского автозавода, освоения целины, восстановления после землетрясения Ташкента и других крупных строек символизировали братство и созидательный энтузиазм народов СССР и были широко использованы на БАМе.

Многогранность шефства позволяет выделить несколько его главных направлений. Первое – отправка на стройку машин, оборудования, изготовление заказов для БАМа промышленными предприятиями. Второе – проектирование отдельных участков магистрали. Третье – проектирование и строительство городов и поселков вдоль магистрали. Четвертое – подготовка рабочих кадров и



специалистов для строительства и эксплуатации железной дороги. Пятое – помощь творческих организаций в развитии культуры в городах и поселках стройки.

На магистрали был применен метод кооперации сил и средств со всей страны, причем зачастую в тех случаях, когда речи и близко не было о производственно-технологической или снабженческой цепочке. Например, когда в одном из своих выступлений первый секретарь Амурского обкома КПСС С.С. Авраменко говорил, что «активное участие в сооружении стройки века принимают все трудовые коллективы нашей области», он не преувеличивал. Все! Вокруг стройки была создана такая атмосфера, что даже далекие от транспортного строительства организации и учреждения находили свою нишу в этом всеобщем деле. Тысячи саженцев тополя и рябины, ильма и боярышника, амурской и венгерской сирени отправил в Тынду, Февральск и другие поселки БАМа коллектив Свободненского дендрария.

7 февраля проведены испытания нового мощного локомотива, созданного на Ворошиловоградском тепловозостроительном заводе специально для работы на БАМе. Испытания проходили на одном из самых сложных участках железной дороги, который пересекает горные массивы Сихотэ-Алиня. Эксперты подтвердили хорошие эксплуатационные качества локомотива.

23 февраля на Нерюнгринском разрезе поднят первый ковш породы. Началась разработка месторождения коксующихся углей в Южной Якутии.

16 мая рельсы уложены на станции Джалингра – первой на восточном направлении от Тынды.

27 мая начата проходка западного портала Байкальского тоннеля.

8 октября Президиум Верховного Совета СССР учредил медаль «За строительство Байкало-Амурской магистрали».

В октябре прошел первый общетрассовый фестиваль самодеятельной патриотической песни. Среди лауреатов строители БАМа А. Палавандов, В. Замулаев, Т. Денисова, квартет «Серебряное звено».

29 октября строители, прокладывающие дорогу на Беркакит, подошли к границе Амурской области и Якутской АССР. Здесь, на разъезде Якут, в торжественной обстановке уложено «золотое» звено.

6 ноября уложены рельсы на станции Ния.

25 декабря на участке Усть-Кут – Нижнеангарск открыто рабочее движение поездов до разъезда Небель. На участке Тында – Беркакит рельсовый путь вышел к станции Нагорная. В восточном направлении воины-железнодорожники уложили главный путь до 137-го километра.





Лесоустроители всегда в числе первых

На БАМе в рекордные сроки лесоустроители протаксировали более 40 млн. гектаров леса.



Фото | ❶ Программно-измерительный комплекс «Государственная инвентаризация лесов» позволяет снимать 117 показателей о лесе. ❷ На вертолетах МИ-1 таксаторов доставляли в лес. ❸ Заместитель Председателя Правительства Аркадий Дворкович оценил работу программно-измерительного комплекса «Государственная инвентаризация лесов», используемого при определении качественных и количественных характеристик лесов. ❹ Палаточный городок (табор) лесоустроителей.

Долгие месяцы в лесной глуши, лишения, борьба с ветрами и дождями, гнусом - на что только не шли лесоустроители, выполняя свой долг, приводя в известность первозданную тайгу Сибири и Дальнего Востока ради будущего освоения лесных богатств, месторождений и, конечно, строительства Байкало-Амурской магистрали.

Лесоустроители всегда идут в числе первых, когда планы по развитию лесных территорий только еще возникают. Так было и в ситуации строительства БАМа, ведь маршрут стройки века пролегал по природным зонам, практически не тронутым человеком. Наряду с топографическими картами, материалами дистанционного зондирования Земли лесоустроительная информация ложится в основу проектов размещения дорог, линий электропередачи и любых инфраструктурных объектов на территории лесного фонда страны.

Трасса магистрали проходила по таежным лесам Иркутской, Читинской и Амурской областей, Бурятской АССР и Хабаровского края, по территории с суровыми природно-климатическими условиями - через районы вечной мерзлоты и высокой сейсмичности. Лесную перепись было поручено проводить лесоустроительным предприятиям, входящим во всесоюзное объединения «Леспроект» (сегодня - ФГУП «Рослесинфорг»).

На основе полученных таксаторами Прибайкальского лесоустроительного предприятия данных под руководством Сергея Колесникова были разработаны



проекты организации и развития лесного хозяйства Ульканского и Таюрского лесхозов Иркутской области. Эта информация на долгие годы легла в основу рационального ведения лесного хозяйства и неистощительного лесопользования в зоне БАМа.

За выполнение большого объема лесоустроительных работ в зоне строительства БАМа инженеры-таксаторы Читинской лесоустроительной экспедиции «Прибайкаллеспроекта» Рудольф Иммен и Михаил Гонтарук в 1984 году были награждены медалью «За строительство Байкало-Амурской магистрали».



Генеральный директор ФГУП «Рослесинфорг» Андрей Николаевич Собгайда:

- ФГУП «Рослесинфорг» в производственной деятельности применяет самые передовые технические ресурсы: фотограмметрические комплексы, данные дистанционного зондирования Земли сверхвысокого разрешения, новейшие ГИС-технологии. Современный инструментарий позволяет постоянно совершенствовать методы сбора, обработки и анализа разносторонней информации о лесе. Сегодня наш коллектив – это более трех тысяч профессионалов, готовых работать с самоотверженной преданностью своему делу и решать современные масштабные задачи, стоящие перед лесным комплексом России.

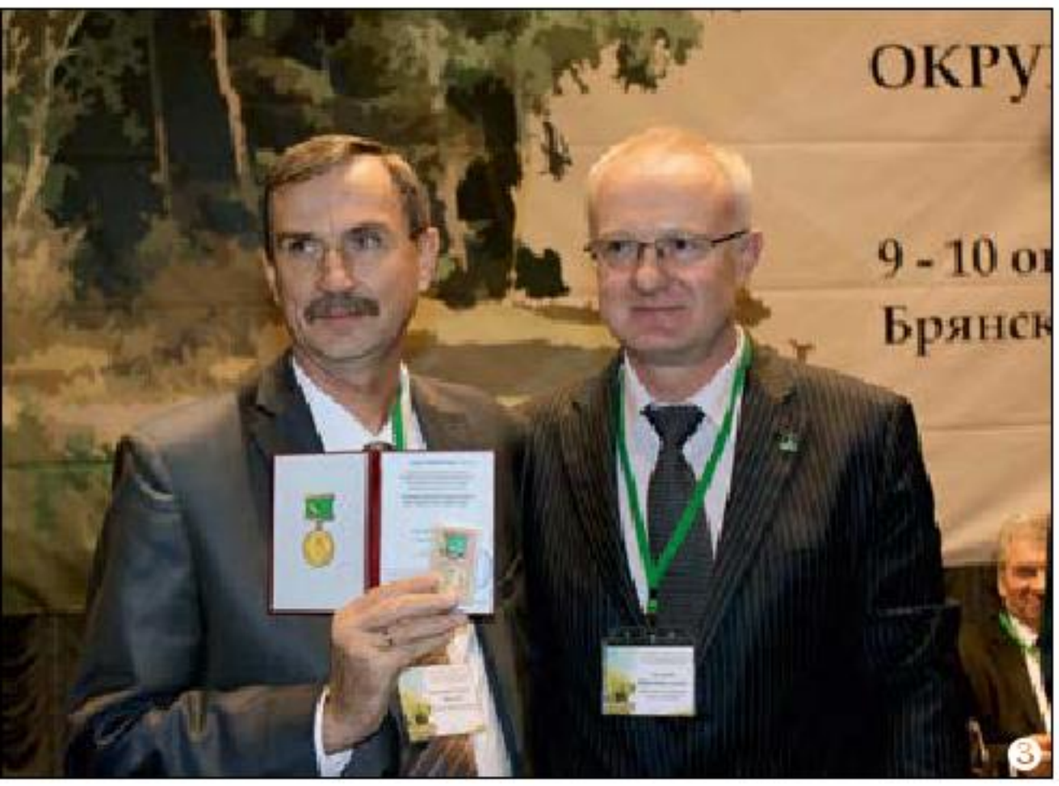






Наряду с детальным описанием и картированием лесов назначались лесохозяйственные, лесовосстановительные и противопожарные мероприятия, разрабатывались проекты организации и развития лесного хозяйства. Под руководством начальника лесоустроительной партии «Амурлеспроекта» Юрия Цвиры были составлены «Основные положения организации лесного хозяйства Амурской области».

На таксации лесов в «Прибайкаллеспроекте», «Запсиблеспроекте», «Дальлеспроекте» и в «Амурлеспроекте» работали более 100 человек, среди которых: директор «Амурлеспроекта» Вадим Замковой, ветераны лесоустройства Николай Фадеев, Николай Клячев, Владимир Мартынов, Раиса Карпова, Николай Бугров, Александр Маслов, Виктор Пигарев, Ирэна Ковалевская, Павел Лазарев, Вадим Перекальский, Петр Молибог, Владимир Курдельчук, Николай Ермолов, Надежда Ермолова, Владимир Куделя, Радион Гайдучков, Галина Имбро, Наталья Гайдучкова, Вера Бабенко, Валентина Яхимович, Нэлли Силина, Виктор Гопонько, Николай Шаболтас, Римма Журавлева, Юрий Селезнев, Георгий Будасов, Валентин Шульгин, Петр Ковальчук, Елена Латкина, Виктор Силинок, Владимир Сучевич, Виктор Реуков, Иван Гулевич, Казимир Лаппо, Светлана Соколова, Станислав Воскобойный, Владимир Бураев, Владимир Викторенко и многие другие.





Роль этих людей в строительстве БАМа огромна. Без лесоустроительных работ, лесного планирования и проектирования магистраль не могла быть построена – проектная документация базировалась на материалах лесоустройства. Полученные в ходе работ данные стали основой для развития лесного хозяйства и лесной промышленности Сибири и Дальнего Востока.



Директор филиала ФГУП «Рослесинфорг» «Прибайкаллеспроект» Сергей Юрьевич Колесников:

- В 1981 году я работал на Байкало-Амурской магистрали - был начальником объекта. Вместе с 40 специалистами – таксаторами и рабочими – мы рубили просеки, устанавливали квартальные столбы, приводили леса в известность, проектировали защитную полосу в 500 метров с каждой стороны вдоль железнодорожных путей. Работы проходили на Западном участке БАМа, в Ульканском лесхозе. А в 1984 году вместе с другими специалистами «Прибайкаллеспроекта» принимал участие в лесоустройстве Таюрского лесхоза. БАМ стал для меня стартовой площадкой, подготовив к дальнейшей работе руководителя.

Фото | ❶ Национальный день посадки леса - высадка сеянцев сосны на 10 гектарах гарей в Иркутском лесничестве. ❷ Лесоустроители за работой: комплексная автоматизация процессов сбора, обработки, анализа всей отчетности о лесе. ❸ Заместитель руководителя Федерального агентства лесного хозяйства Юрий Гагарин вручил нагрудный знак отличия «Почетный работник лесного хозяйства» директору филиала ФГУП «Рослесинфорг» «Прибайкаллеспроект» Сергею Колесникову. ❹ Таксаторы – покорители не только леса, но и гор...



Перед ФГУП «Рослесинфорг» стоят масштабные задачи: постановка земель лесного фонда на кадастровый учет, а это около 1,2 млрд. га, лесоустройство особо охраняемых природных территорий. В 2014 году на Дальнем Востоке впервые организован оперативный (непрерывный) дистанционный мониторинг, позволяющий в режиме реального времени выявлять незаконные рубки и другие нарушения лесного законодательства.

Строительство БАМа совпало с золотым веком лесоустройства.

На Всероссийской стройке работали «Прибайкаллеспроект», «Амурлеспроект», «Дальлеспроект» и «Запсиблеспроект». Проводилось лесоустройство Урушинского, Тындинского, Джелтулакского, Дипкунского, Февральского, Мазановского, Белогорского лесничеств (тогда они назывались лесхозы) Амурской области, Ургальского и Комсомольского лесничеств Хабаровского края, Тимптонского лесхоза (сейчас называется Нерюнгринское лесничество) Якутской области.

Всего же с учетом лесов Иркутской и Читинской областей, Бурятской и Якутской АССР лесоустроители привели в известность более 40 миллионов гектаров зоны БАМ.

«Трансюжстрой» продолжает БАМовские традиции

ООО УК «Трансюжстрой» ведет свою историю со времен начала строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали.

При строительстве Байкало-Амурской магистрали силами работников треста были возведены шесть тоннелей общей протяженностью более 27 км, 250 железнодорожных мостов, уложены и забалластированы более 700 км главных и станционных путей, электрифицированы более 500 км железнодорожных линий, построены четыре тяговые подстанции, два локомотивных депо, посты электрической централизации, дома связи, вокзалы.



10 ноября 1974 года был создан строительный трест «Нижнеангарсктрансстрой». Он стал генеральным подрядчиком на одном из наиболее трудных и дорогостоящих участков БАМа – Бурятском, протянувшемся на 525 километров от Давана до Витима по суровым малообжитым местам Северного Прибайкалья и Муйской котловины со сложным горногеологическим рельефом, требующим возведения значительного количества искусственных сооружений.

В годы основного периода строительства БАМа трест «Нижнеангарсктрансстрой» имел в своем составе 21 подразделение общей численностью более 12 тысяч человек. При строительстве Байкало-Амурской магистрали работники треста проложили шесть тоннелей общей протяженностью более 27 километров, 250 железнодорожных мостов, уложили и забалластировали более 700 километров главных и станционных путей, электрифицировали более 500 километров железнодорожных линий, построили четыре тяговые подстанции, два локомотивных депо, посты электрической централизации, дома связи, вокзалы и многие другие объекты инфраструктуры железнодорожного транспорта. По объему строительно-монтажных работ Бурятский участок стал самым дорогостоящим, здесь была израсходована третья часть стоимости всего БАМа.

Широкую известность получило уникальное искусственное сооружение - «Чертов мост», возведенный строителями «Нижнеангарсктрансстроя». Мост представляет собой полукруглый виадук высотой 35 м, проходящий над рекой Итыкит, и стоит на двухъярусных опорах. Больше мостов такой конструкции в России не существует.

Для строителей и эксплуатационников магистрали силами треста был построен город Северобайкальск. Будучи райцентром, к началу строительства БАМа он представлял собой небольшой, зажатый между лесом и Байкалом поселок с населением около 4 тысяч человек, застроенный деревянными домами, с пыльными улицами и тротуарами. «Нижнеангарсктрансстрой» возвел притрассовые автодороги, жилые районы со всей необходимой инфраструктурой. Также подразделения треста участвовали в строительстве крупных поселков Таксимо и Уоян, сооружении портов «Култук», «Байкал», «Курлы» на озере Байкал.

Фото | 14 ноября 2013 г., Уложено первое звено Нового БАМа.

Коллектив треста поставил точку в беспрецедентном соперничестве по скорости строительства востока и запада БАМа, изготовив и уложив «золотое звено» БАМа на разъезде Балбухта Читинской области 29 сентября 1984 года. За успешное выполнение поставленных задач 26 октября 1984 года «Нижнеангарсктрансстрой» награжден орденом Октябрьской Революции. Трест и его линейные коллективы не раз завоевывали первые места в трудовом соперничестве, переходящие Красные знамена высоких проб. В подразделениях «Нижнеангарсктрансстроя» трудились пять Героев Социалистического Труда: А.В.Бондарь, Ф.В.Ходаковский, А.Л.Мудров, В.И.Аксенов, Я.И.Огородничук и полный кавалер трех степеней ордена Трудовой Славы А.В.Тимошин. Свыше 500 сотрудников треста были удостоены высоких правительственных наград, а 3800 работников предприятия награждены медалью «За строительство Байкало-Амурской магистрали».

В связи с вводом Байкало-Амурской магистрали в постоянную эксплуатацию и резким сокращением объемов работ в зоне БАМа в 1991 году принято решение о передислокации значительной части треста в Белгород. Именно на базе этих подразделений в 1995 году образовалось ЗАО «Трансюжстрой», ставшее правопреемником треста «Нижнеангарсктрансстрой». «Костяк» компании составили транспортные строители, рабочие и инженерно-технические работники, прошедшие БАМовскую школу. В 2005 году для более эффективного менеджмента она была трансформирована в Управляющую компанию «Трансюжстрой», представляющую собой строительно-промышленный холдинг.

Сегодня в составе компании свою деятельность осуществляют более 20 организаций, в которых трудится свыше 5000 человек. Обладая мощной материально-технической базой, насчитывающей более 500 единиц только тяжелой техники, компания выполняет весь комплекс работ по возведению крупных инфраструктурных и промышленно-гражданских объектов: от проектирования, производства строительных материалов и конструкций, строительства до монтажа оборудования и сдачи объекта в эксплуатацию. Она стала участником ряда крупнейших инфраструктурных проектов федерального масштаба. Объекты, возведенные силами ООО УК «Трансюжстрой», располагаются во всех федеральных округах России.

В частности, в короткие сроки благодаря применению новых технологических решений была построена интермодальная линия аэроэкспресса в Казани. В ходе реализации этого проекта за 18 месяцев объемы земляных работ составили более 600 тысяч куб. м, было



❶

уложено 43 км пути, смонтировано 745 опор контактной сети, уложено 83 км кабелей связи, построено шесть постов ЭЦ и пять постов дежурного по переезду, реконструированы и построены 11 платформ, пять мостов, возведен терминал аэроэкспресса на прилегающей к аэропорту территории, реконструированы железнодорожные вокзалы дальнего следования и пригородного сообщения.



Председатель Совета директоров ООО УК «Трансюжстрой» Анатолий Дмитриевич Антипов:

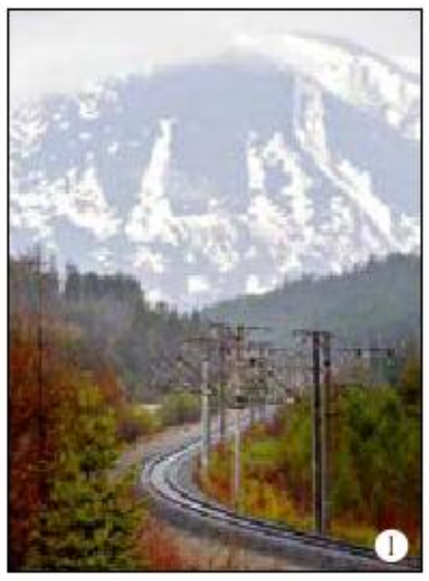
- БАМ для нашей компании – это не просто объект или пройденный этап. Основная часть кадрового состава компании «Трансюжстрой» прошла БАМовскую школу.Сделав свои первые шаги на БАМе, компания «Трансюжстрой» развивалась, принимая активное участие в строительстве важнейших объектов транспортной инфраструктуры страны, объектов промышленного и гражданского строительства.
Сейчас мы снова идем на БАМ. Для нас это большая честь и огромная ответственность. И мы продолжаем следовать своему девизу: «Не стоять на месте, постоянно двигаться вперед!»

Одержав победу в конкурсах ОАО «РЖД», ООО УК «Трансюжстрой» в роли генерального подрядчика в течение пяти лет участвовало в реализации грандиозной программы по строительству объектов транспортной


❷


❸

Фото | ❶ Звеносборочная база в г. Усть-Кут. ❷ Визит Президента РФ Владимира Путина на объект ООО УК «Трансюжстрой». ❸ Укладка рельсошпальной решетки.







инфраструктуры для Олимпийских игр в Сочи, выполнив колоссальный объем работ. На всех объектах Олимпиады силами «Трансюжстроя» было построено 23 моста протяженностью порядка 6000 метров, 10 путепроводов общей протяженностью более 7000 м, уложено и электрифицировано свыше 140 000 м железнодорожного пути, в том числе в шести тоннельных комплексах, выполнено почти 3 млн. кубометров земляных работ.

Много лет компанию возглавляет Анатолий Дмитриевич Антипов, который всю трудовую деятельность посвятил транспортному строительству. Он – ветеран строительства БАМа, куда по комсомольской путевке приехал после службы в армии в 1977 году. Под его непосредственным руководством была освоена и усовершенствована уникальная по тем временам технология строительства зданий и сооружений в условиях вечной мерзлоты и повышенной сейсмичности. В Северобайкальске были построены очистные сооружения с принципиально новыми способами аэрации и очистки сточных вод – здесь впервые в стране было использовано новейшее, единственное в своем роде, отечественное оборудование европейского уровня. В 1987 году Анатолий Дмитриевич был назначен заместителем управляющего трестом «Нижнеангарсктрансстрой», в 1990 году – управляющим, а в 1992 году коллектив предприятия выбрал его генеральным директором треста. После его реорганизации Анатолий Антипов стал генеральным директором ЗАО «Трансюжстрой», а в настоящее время является председателем Совета директоров компании.

В июле 2013 года подразделения «Трансюжстроя» начали работу на объектах программы «Развитие пропускной способности железнодорожной инфраструктуры БАМа». Сегодня ключевое место в генеральной схеме развития сети железных дорог РФ отводится развитию именно этой транспортной артерии страны. БАМ – колыбель ООО УК «Трансюжстрой», и историю «стройки века» невозможно представить без деятельности его прородителя – треста «Нижнеангарсктрансстрой». Сегодня БАМ для компании – это не просто объект или этап, это новая ветка ее истории, и спустя десятилетия она возвращается к своим истокам.

В середине ноября 2013 года компания начала укладку первых звеньев рельсошпальной решетки Нового БАМа, до конца года было уложено почти 40 км пути.

В ближайшее время УК «Трансюжстрой» предстоит осуществить значительный объем подготовительных работ, чтобы к 2017 году реконструировать 385 километров путей на участке Лена – Хани. Будут проведены земляные работы, осуществлена расчистка от лесонасаждений в полосе отвода, сооружены служебно-технические, временные здания, притрассовые дороги, построены системы водоснабжения и канализации. На объектах БАМ-2 будет задействовано около 300 единиц современной тяжелой техники и 2000 работников, включая инженерно-технический персонал. При строительстве объектов планируется использовать новейшие технологии, в частности анкерное рельсовое скрепление на ж-б. шпалах.

Фото | ❶ Участок электрифицированной железной дороге на БАМе. ❷ Кольцевая развязка, г. Белгород, ул. Губкина. ❸ Укладка стрелочного перевода на станции Сызрань. ❹ Поселок Звездный, Иркутская область.





Мысовые тоннели - комплекс железнодорожных тоннелей (четыре тоннеля с наличием эстакад и виадуков) на Байкало-Амурской магистрали, построенных на участке железной дороги, проходящей вдоль озера Байкал.

Предназначены для пропуска поездов сквозь отроги Байкальского хребта, вплотную примыкающие к озеру. Общая протяженность 5,3 км на участке 23-й км. Все четыре тоннеля строились под два пути, однако через них проложен только один путь.

Строительство комплекса тоннелей было начато в феврале 1978 года и закончено к ноябрю 1986 года. Проходка велась горным способом, разработка породы - буро-взрывным способом с применением опережающего защитного экрана из труб. Обделка выполнялась из монолитного железобетона. Комплекс был сдан в эксплуатацию в 1989 году.

Хронология событий

Сегодня все события тех лет – это уже история.
Для строителей Байкало-Амурской магистрали это история их жизни:
каждая дата, каждое событие связаны с именами сотен тысяч людей.



1977

Усенародности стройки есть своя отличительная особенность – союзные и автономные республики, края и области Советского Союза получили на БАМе свои подшефные участки, на которых они возвели города, поселки и станции или группу объектов на них. Такая работа велась в содружестве и при активном участии транспортных строителей, у которых подразделения республик и областей были на субподряде. Зачастую шефы станций показывали положительные образцы ведения дела, начиная от проектирования до сдачи объектов и станционных поселков под ключ.

Проектировщики всех работавших на БАМе республик, краев и областей, Москвы и Ленинграда разрабатывали генпланы городов и поселков, проекты отдельных объектов жилищно-гражданского назначения и коммунально-бытового обслуживания. Генеральными проектировщиками отдельных участков БАМа были проектные институты Москвы, Ленинграда, Томска, Новосибирска, Хабаровска, Киева. «В результате получился единый, но не единообразный архитектурный ансамбль магистрали», - отметили специалисты под занавес работы.

Если рассматривать каждый поселок БАМа, как единый градостроительный комплекс, то его главным элементом, безусловно, является здание железнодорожного вокзала. Именно в архитектуре вокзалов нашли наиболее полное выражение традиционные формы и черты национальных архитектурно-художественных школ союзных республик, участвующих в обустройстве БАМа: вокзал в Северобайкальске вызывает ассоциацию с парусником или набегающей байкальской волной; пассажирский зал станции Ангоя перекрыт конструкцией, напоминающей Бурятскую национальную юрту, и так далее.

В апреле почти одновременно на БАМ пришла энергия станций Ангарского каскада и Зейской ГЭС.

22 апреля открыто рабочее движение поездов от Тынды до станции Маревая.

12 мая бригадиру комплексной бригады В.С. Новику присвоено звание Героя Социалистического Труда.

15 мая на участке Тында – Беркакит рельсовый путь подошел к Нагорному тоннелю. Чтобы не сдерживать дальнейшее продвижение путеукладчика, принято решение построить временный обход тоннеля.

8 августа бригада В.Р. Толстоухова сделала врезку Байкальского тоннеля с восточной стороны.

10 сентября произведена сбойка 1240-метрового Нагорного тоннеля.

16 сентября завершено строительство 500-метрового железнодорожного моста через р. Амгунь.

8 октября строители Западного участка БАМа достигли плановой отметки года – 195-го километра. Бригада монтеров пути, возглавляемая Героем Социалистического Труда В. Лакомовым, уложила рельсы до реки Киренги.

24 октября в Тынде официально открыт Музей истории БАМа.

29 октября уложено последнее звено рельсов на линии Тында – Беркакит.

31 октября сдана в постоянную эксплуатацию железнодорожная линия Бам – Тында.

29 ноября на Нерюнгринском угольном разрезе начата добыча энергетического угля. В карьере работают автосамосвалы грузоподъемностью 180 тонн. Смонтирован первый экскаватор емкостью ковша 20 кубических метров.

23 декабря к Зейской ГЭС подключена новая ЛЭП протяженностью 400 километров. Она связала с источником энергии город Тынду и все населенные пункты, расположенные вдоль линии Бам – Тында.

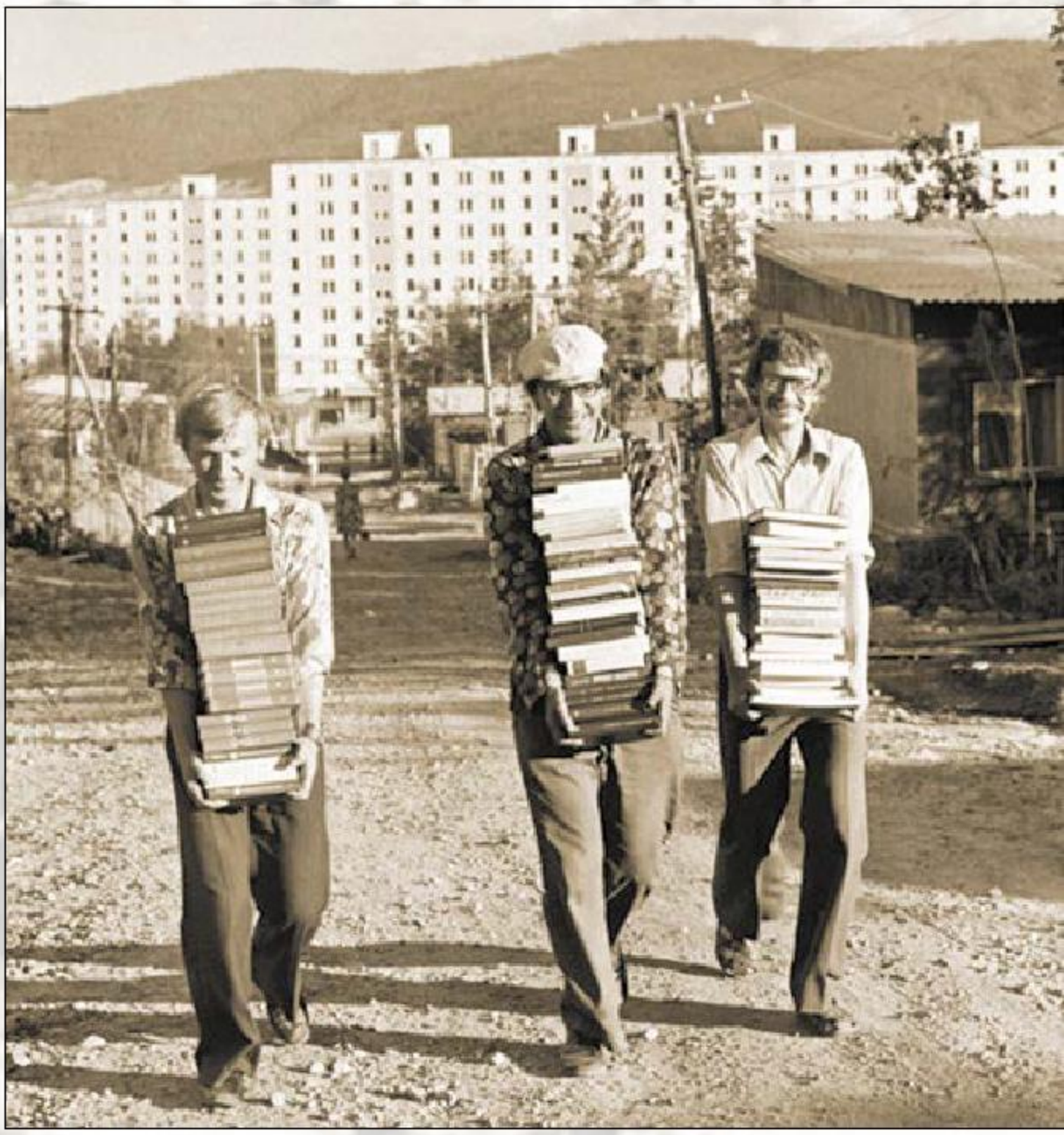
1978

В первые годы на БАМе родилось множество трудовых починов, которые вовлекали в свой оборот всех строителей. Одно из таких движений, ставшее массовым, известно по своему девизу: «Я – хозяин стройки!» Только появившись, оно за короткое время распространилось по всей магистрали, быстро переросло границы стройки и нашло поддержку на других ударных объектах страны, в первую очередь по цепочке рабочей эстафеты, в которую были включены поставщики материалов и конструкций для БАМа. Движение это пришлось по душе и бамовским железнодорожникам, которые стали работать под девизом: «Я – хозяин магистрали!»

Начало движению положило обращение механизаторов В. Курочкина из автобазы Бамстройпуть, Г. Запорожца и Н. Бороны из треста Бамстроймеханизация ко всем шоферам и механизаторам БАМа с призывом бережно, по-хозяйски использовать технику, работать под девизом: «На вверенной технике – до конца строительства БАМа».

Инициаторов, конечно же, было не трое – почти в каждом коллективе строителей называли своего. Например, у мостовиков это был автокрановщик Николай Барвинок. Н. Барвинок первым среди механизаторов-мостостроителей сказал: буду работать на своем кране до конца строительства БАМа.

Еще один из инициаторов движения – посланец комсомола Латвии Индулис Пелманис. Однажды зимой над графиком отсыпки железнодорожного полотна линии Тында – Беркакит нависла угроза срыва. Чтобы этого не случилось, бригаде землеройно-самосвального комплекса И. Пелманиса нужно было поднять производительность труда вдвое. Решение нашли в том, чтобы загружать самосвалы не экскаваторами а эстакадным способом. В бригаде механизаторы сами построили эстакады и в итоге увеличили производительность вчетверо.



На БАМе рождались девизы, которые наполнялись различным содержанием: «Здесь нам жить», «Сохраним березку» и многие другие. Люди своими поступками давали начало важному и большому делу. Так было, например, весной 1975 года, когда начальник СМП-571 Ангарстроя Анатолий Фролов издал первый приказ в поселке Улькан, краткий, всего два слова, и необычный: «Сохрани березку». В этом была позиция А. Фролова превратить не только Улькан, но и другие города и поселки БАМа в зеленые оазисы.

Массовое распространение на БАМе получило стремление выполнять конкретные задания раньше запланированных сроков, приурочивать к праздничным датам сдачу отдельных объектов или приход рельсов на очередную станцию.



Портал тоннеля, БАМ.
Холст, масло, 1978 г.



В мае на БАМ прибыл отряд имени 18-го съезда ВЛКСМ. Его командиром стал монтер пути Вячеслав Аксенов.

21 июля начата отсыпка земляного полотна под временный железнодорожный путь в обход строящегося Байкальского тоннеля.

9 августа в Чульмане вступил в строй действующих первенец стройиндустрии Южно-Якутского ТПК – завод по изготовлению стройматериалов.

23 сентября приказом Министерства путей сообщения оперативное руководство по осуществлению движения на линии Бам – Тында возложено на Дирекцию строительства БАМа, а с 27 декабря на новой линии начали работать первые бамовские железнодорожники – организовано Тындинское отделение дороги.

29 сентября на самой высокой точке Давана уложены рельсы обхода строящегося тоннеля. Здесь, на вершине горного хребта, эстафету укладки пути у Иркутской области приняла Бурятия.

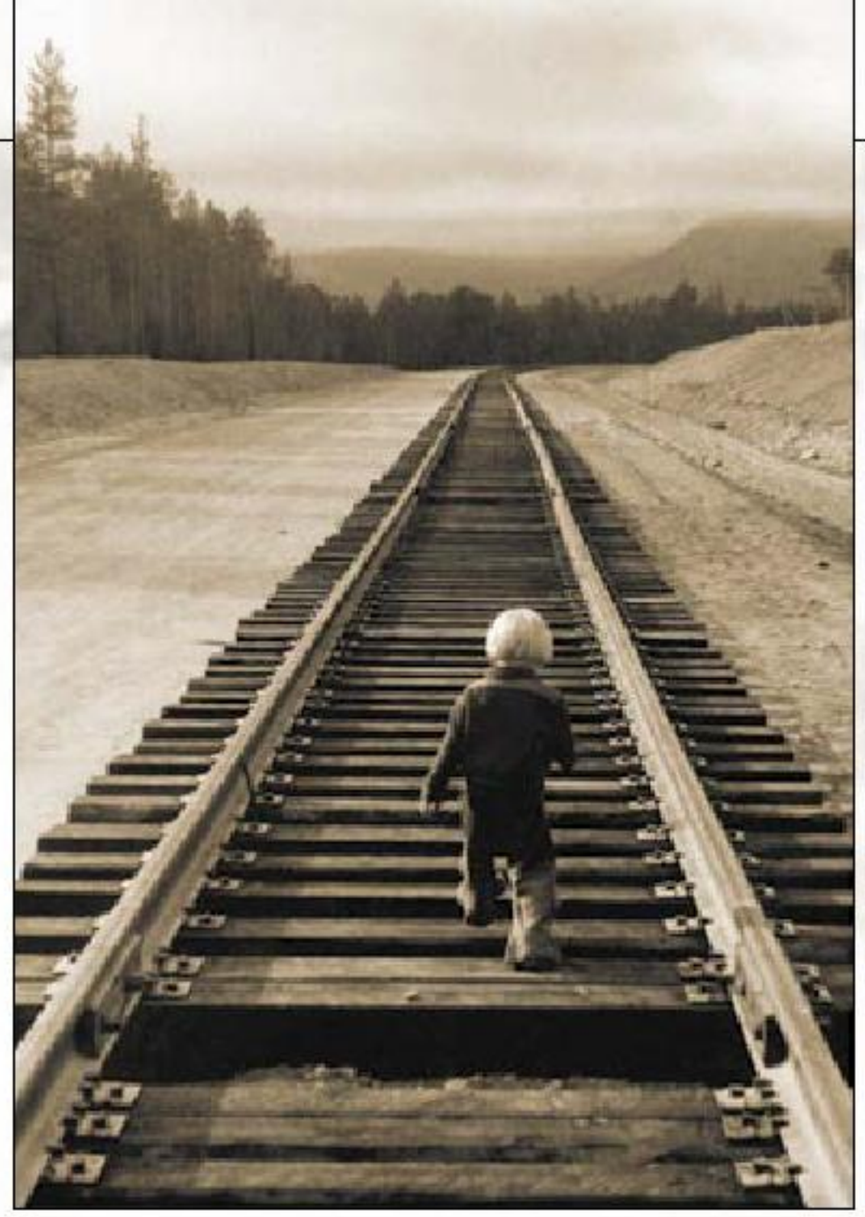
26 октября на станции Угольная уложено последнее звено рельсов подъездного пути от Беркакита к Нерюнгринскому угольному разрезу. Путь протяженностью 25 километров проложен по сложному горному рельефу. На этом участке пришлось соорудить 27 мостов.

7 декабря в Алонку пришел первый рабочий поезд: 60-километровый участок соединил поселок с Ургалом.

23 декабря шефы из Главновосибирскстроя приступили к строительству станционного поселка Постышево на Восточном участке БАМа.

25 декабря рельсы уложены на станции Ларба, расположенной в 132 километрах западнее Тынды.

30 декабря рельсовый путь вышел к станции Джамку в 300 километрах от Комсомольска-на-Амуре. В этот же день встречный путеукладчик пришел на 138-й километр к востоку от Ургала и достиг станции Сулук. Строителям Восточного участка БАМа осталось уложить 50 километров пути, чтобы замкнуть Дальневосточное кольцо.



1979

Для координации научных исследований, связанных со строительством магистрали и хозяйственным освоением зоны БАМа, в 1975 году был создан Научный Совет по проблемам БАМа под председательством известного академика А.Г. Аганбегяна. В состав Совета вошло 50 ведущих ученых и специалистов различных отраслей знаний. Совет координировал работу научных подразделений страны – как академических, так и ведомственных.

Советом исследованы и обсуждены с выработкой рекомендаций научно-технические проблемы строительства магистрали, стратегия и этапы хозяйственного освоения зоны БАМа, пути решения таких экономических и социальных проблем, как создание продовольственной базы и адаптация человека в экстремальных условиях, проблемы охраны окружающей среды. На его выездных сессиях обсуждались, например, проблемы формирования Южно-Якутского территориально-промышленного комплекса, промузла на базе Удоканского месторождения меди, проблемы строительства тоннелей. Всеми своими действиями Совет старался поддерживать определенное отношение к БАМу, координируя все ведущие исследования. Во многом благодаря Научному Совету в ходе строительства БАМа в несколько раз возросли объемы геологоразведки. Ученые отстояли вариант мысовых тоннелей на Байкале, встав на защиту озера.

Такое отношение к стройке (социальное, с человеческих позиций) развивалось в многочисленных работах и докладах ведущих ученых и однажды привело к тому, что одним из широких мероприятий на эту тему стала масштабная и даже не региональная, а Всесоюзная научно-практическая конференция «Человек на БАМе».

21 марта в Тынде прошла Всесоюзная научно-практическая конференция «Человек на БАМе».

11 апреля транспортные строители приступили к реконструкции станции Лена, где создается транспортный узел. Предстоит расширить действующее локомотивное депо и оснастить станцию новейшей техникой.

7 мая на правом берегу реки Тынды начато строительство крупнейшего в стране локомотивного депо, которое станет основой главного транспортного узла БАМа.

9 мая рельсы уложены на станции Дипкун в восточном направлении от Тынды.

22 июня Министерством путей сообщения принято решение организовать Тындинское отделение дороги, подчинив его Дирекции строительства БАМа. Отделению поручено эксплуатировать линию Бам – Тында – Беркакит.

30 июля замкнулось Дальневосточное кольцо, соединившее станции Известковая, Ургал, Комсомольск-на-Амуре и Хабаровск. Первый грузовой поезд с лесом, заготовленным на сырьевых базах вдоль Центрального участка БАМа, прибыл в порт Ванино. Это была трудная победа, путь к которой складывался порой из героических эпизодов. Один из них – взятие Туранского перевала, по-суворовски, умением. Ни одного кубометра экскаватор не мог взять без взрыва. Узкие дороги, обрывистые склоны не позволяли развернуть широкий фронт работ. Воины под руководством офицера Григория Когатько справились с задачей.

20 октября. Всего за один год эксплуатации в режиме рабочего движения по участку Тында – Беркакит доставлено более 1,5 млн. тонн грузов для формирования угольного комплекса.

29 октября из Москвы в Тынду и Ургал для работы на Байкало-Амурской магистрали выехал первый Всесоюзный отряд молодых железнодорожников – посланцев комсомольских организаций союзных республик, Москвы и Ленинграда. В этот же день открылось регулярное движение пассажирских поездов на линии Тында – Беркакит. На Западном участке первый рабочий поезд пришел на станцию Северобайкальск, где на месте будущего вокзала поставили вагончик с названием станции. Чтобы привести сюда рельсы, пришлось проложить труднейшие километры в обход Байкальского тоннеля по высокогорному перевалу Даван.



15 ноября первые эшелоны с углем, добытым на Нерюнгринском разрезе, отправлены предприятиям индустриальных центров Дальнего Востока. До сих пор топливо отсюда небольшими партиями транспортировалось только в зону Малого БАМа.

30 декабря сдана в постоянную эксплуатацию линия Тында – Беркакит.







ОАО «Мосгипротранс» – генеральный проектировщик БАМа

Идея строительства Байкало-Амурской магистрали возникла еще в конце XIX - начале XX века. Изыскания по развитию железнодорожной сети на востоке страны возобновились в конце 1920-х гг. – начале 30-х гг. В 1932 г. Совнарком принял постановление «О строительстве Байкало-Амурской магистрали», которое утвердило план строительства БАМа. Стройку планировалось закончить за 3 года: сквозное движение по всей магистрали в режиме рабочей эксплуатации планировали открыть к концу 1935 г.



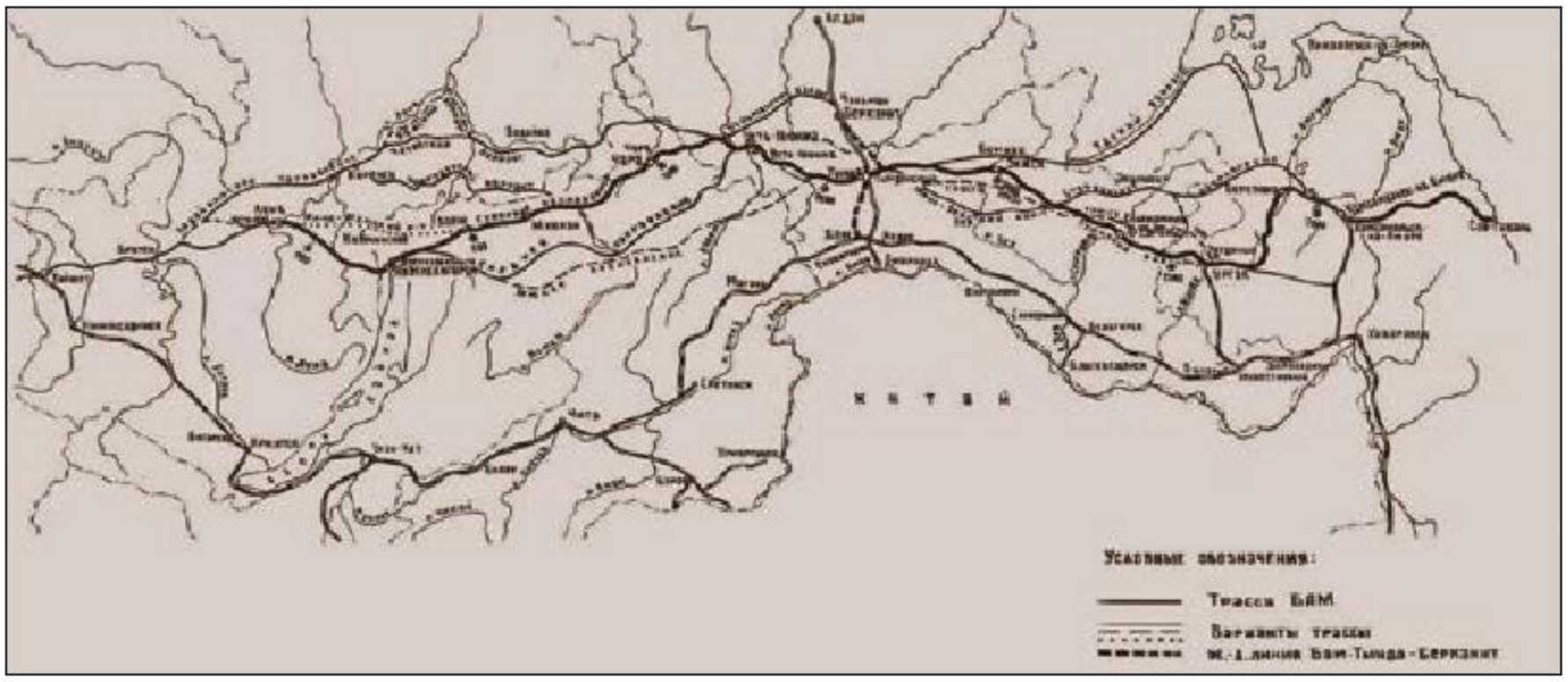
Изыскания и проектирование магистрали в 30-х гг. сначала велись под руководством Д.И. Джуся и А.П. Смирнова, с 1937 года – И.Н. Шамаева и сменившего его на посту начальника Бампроекта Ф.А. Гвоздевского.

В рамках исполнения Постановления СНК СССР и ЦК ВКПб к изысканиям и проектированию БАМа приступили еще в 1932 году силами нескольких экспедиций АН СССР и НКПС, одна из которых – «Востизжелдор» – была создана на базе экспедиции «Мэтизжелдора», родоначальницы «Мосгипротранса».

В 1933 году эта экспедиция («Востизжелдор») была передана из НКПС в БАМлаг ОГПУ и до 1954 года изыскания, проектирование и строительство БАМа велись силами ГУЛАГа НКВД. В этот период в сводном проекте БАМа («Бампроект», 1945 г.) было определено основное направление магистрали. Начальным пунктом была принята станция Тайшет Транссибирской ж.-д. магистрали, а конечным – Советская Гавань на берегу Татарского пролива. Промежуточными пунктами определились Усть-Кут, Северная оконечность Байкала, Чарская впадина, Тында, Ургал и Комсомольск-на-Амуре.

Особенностью этого периода было применение аэрофотосъемки и аэровизуальных обследований вариантов трассы, что позволяло охватить и изучить полосу местности шириной порядка 200 км и более. Это послужило надежной основой для выбора оптимального направления магистрали, а на головных участках помогло определить наилучшее положение ее трассы.

Фото | ❶ Институт ОАО «Мосгипротранс».



Главными инженерами комплексного проекта всей Байкало-Амурской магистрали, осуществляющими общее руководство изысканиями и проектированием, были назначены: И.С. Розанов (с 1967 по 1969 год), В.В. Шолин (с 1970 до середины 1971 года), М.Л. Рекс (с середины 1971 по 1979 год). Главными геологами БАМа были М.И. Карлинский, а затем А.А. Серов.

Уже в 30-х годах были построены подходные к БАМу железнодорожные ветки: ст. БАМ – Тында (180 км), ст. Известковая – Ургал (340 км), ст. Волочаевка – Комсомольск-на-Амуре (354 км). Позднее, в 50-е годы, было закончено строительство участков БАМа Тайшет – Усть-Кут (Лена) – на западе (протяженностью 720 км) и Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань – на востоке (протяженностью более 450 км), в стадии строительства находился участок Дуки (Березовка) – Комсомольск протяженностью около 200 км. Было начато строительство выхода со станции Тында на восток.

Во время Отечественной войны рельсы с ветви БАМ – Тында были сняты и использованы для нужд прифронтовых линий. В 1954 году все работы по БАМу были прекращены.

ТЕХНИЧЕСКИЙ ПРОГРЕСС

В 1967 году в соответствии с Постановлением Совета Министров СССР и ЦК КПСС «Мосгипротранс» вновь приступил к изысканиям и проектированию БАМа. Постановление регламентировало изыскательские и проектные работы по непостроенной части магистрали, а именно от Усть-Кута (Лены) до Комсомольска-на-Амуре, общей протяженностью более 3100 км.

Необходимость повторных изысканий и разработки нового проекта БАМа была вызвана рядом причин. Главная из которых – технический прогресс железнодорожного транспорта (переход на новые виды тяги поездов, применение новых систем энергоснабжения, СЦБ и связи, современных материалов и конструкций и др.), Следующие причины заключались в резко увеличенном расчетном грузообороте, который вызвал изменение мест размещения раздельных пунктов; в уточнении картографических и геологических материалов, учете сейсмичности, а также принципиальном изменении местных условий в связи с образованием водохранилища Зейской ГЭС. Все это повлекло за собой необходимость коренного пересмотра проекта трассы. Потребовалась также проверка целесообразности сохранения генерального направления магистрали.

«Мосгипротранс» был назначен Генеральным проектировщиком БАМа на совещании у министра транспортного строительства Е.Ф. Кожевникова с участием руководства Главтранспроекта и представителей проектно-изыскательских институтов.

ТЫНДА – УРГАЛ

Экспедициями «Мосгипротранса» из 3108 км общего протяжения БАМа изыскано и запроектировано 975 км на участке Тында – Ургал. Трасса здесь проходит по холмисто-увалистой и местами равнинной местности с широким распространением мари и отдельными грядами невысоких гор, прорезанной многочисленными водотоками, среди которых выделяются реки Зея, Селемджа, Нора, Гилюй, Утугай, Мульмуга, Бурея и др.

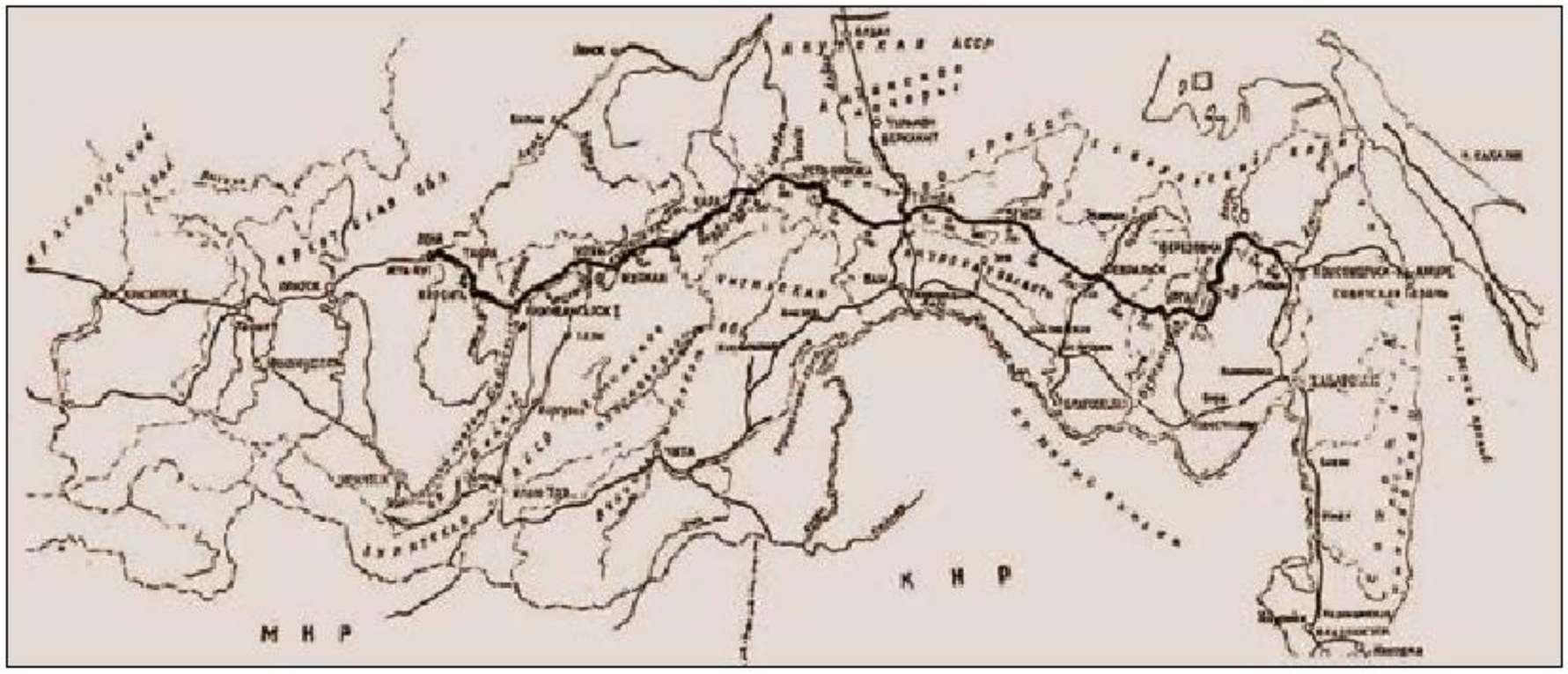
Образование Зейского водохранилища и ряд других факторов коренным образом повлияли на положение трассы магистрали. От ее прежнего проекта 1945 года пришлось отказаться полностью. Был найден ряд новых удачных решений, к числу которых относятся пересечение р. Зеи в зоне водохранилища в его «горле», ограниченном высоким скальным прижимом на правом берегу и холмистым рельефом на левом, что позволило резко сократить протяжение подтопляемой части насыпи; пересечение возвышенности Тукурингра в понижении близ озера Огорон, тогда как ранее этот ход считался нестроительным; бестоннельное пересечение Туранского хребта, считавшееся ранее невозможным в связи с ошибкой в высоте перевального седла на топографической карте. Такое решение позволило вынести трассу из Ниманского «коридора», представлявшего собой огромную сложность при строительстве; отказаться от применения уклона двойной тяги на всем протяжении участка при минимальном удлинении трассы и другое.

Проектирование всех сооружений и устройств (земляное полотно, искусственные сооружения, здания, инженерные сети) велось в зависимости от особенностей грунта и характера мерзлоты с учетом возможности ее сохранения (I принцип) или деградации в процессе эксплуатации (II принцип).



Генеральный директор ОАО «Мосгипротранс»
Владимир Борисович Скорняков:

- Наше предприятие прошло долгий путь становления, который начался в 1931 году с экспедиции технических железнодорожных изысканий. Сегодня мы являемся крупным специализированным проектно-изыскательским институтом в области транспортного строительства, который в значительной мере определяет инновационную техническую политику в транспортном строительстве и развитии железнодорожного транспорта всей нашей страны.



Основные показатели участка Тында – Ургал: 975 км строительной длины, 54 раздельных пункта, в том числе 13 станций с поселками, 100 млн. м^3 земляных работ, 1011 искусственных сооружений, в том числе 34 больших и 90 средних мостов, 3240 тыс. м^2 служебно-технических зданий, 315 тыс. м^2 жилых зданий. Стоимость строительства (в ценах 1969 г.) - 3 млрд. руб.

Для выполнения полевых изыскательских работ в 1967 году были организованы две экспедиции: Зейская – с базой в поселке Тындинский Амурской области и Селемджинская – с базой в поселке Ургал Хабаровского края.



Зейская экспедиция действовала на участке Тында – Дугда, а Селемджинская – на участке Дугда – Ургал. Главными инженерами проекта на участке Зейской экспедиции были С.К. Горбачев и В.В. Чепуркин, Селемджинской - Н.П. Егоров, Н.И. Хвостик. В дальнейшем на всем участке Тында – Ургал главными инженерами проекта поочередно были: Н.И. Хвостик, В.А. Позин, В.Б. Скорняков.

Многочисленные экспедиции с дислокацией баз в городе Зее, поселках Тындинский и Ургал проводились и действовали в последующие годы. В тот период полевые работы включали в себя: наземное геодезическое обоснование маршрутов аэрофотосъемки, собственно аэрофотосъемку, гидрологические, гидрогеологические и инженерно-геологические обследования для предварительной оценки водных режимов, грунтовых и мерзлотных условий в районах вариантов прохождения трассы.



ГРУППА БАМ

Для выполнения функций генерального проектировщика внутри «Мосгипротранса» была создана группа высококвалифицированных специалистов при главном инженере проекта БАМа - группа БАМ, в составе которой в разное время работали специалисты: В.С. Бочаров, И.И. Веденский, Н.Ф. Гейко, Г.К. Зотеев, Д.А. Иванов, В.А. Кобзев, Ю.Ф. Корчагин, Л.Е. Костюшко, В.И. Кузнецов, Г.В. Миленький, М.М. Новицкий, Б.А. Савин, Н.А. Сударев, Н.И. Хвостик.

Группой БАМ, с привлечением в необходимых случаях специалистов «Мосгипротранса» и других институтов Минтрансстроя, МПС, а также высших учебных заведений, были разработаны основные документы для производства изысканий и проектирования магистрали. К ним относятся: нормы проектирования, рекомендации по изысканиям и проектированию, указания по производству топографо-геодезических работ, тяговых расчетов, изысканий водоснабжения и канализации, по применению средств гидромеханизации, а также методические указания по инженерно-геологическим исследованиям на трассе БАМа.



Фото | ❶ р. Деп, 1969 г. ❷ Выезд на работу, Тында, 1970 г. ❸ Полевой лагерь изыскателей, Тында, 1969 г.



Методическое руководство по снеголавинным работам на трассе БАМа было составлено МГУ по заданию группы БАМ. Одновременно, на предпроектной стадии, были разработаны «Основные технические решения, общие для всей магистрали».

В числе «основных» для БАМа были приняты решения по административному делению, организации движения и тяговому обслуживанию магистрали, сортировочной работе станций, схемам связи и электроснабжения, размещению поселков железнодорожников, принципиальной схеме организации строительства, а также по составу и размещению предприятий производственной базы строительства. Кроме того, были рассмотрены основные принципы конструирования проектируемых сооружений и устройств объектов БАМа.

Основные технические решения имели большое организующее значение для институтов-исполнителей, так как они позволили вести проектирование магистрали сразу на всех ее участках различными институтами. В разработке «Основных технических решений», кроме «Мосгипротранса», участвовали институты МПС: «Гипротранстэи» (грузооборот), «Трансэлектропроект» (электроснабжение), «Гипротранссигналсвязь» (СЦБ и связь).



К решению отдельных вопросов и технически сложных проблем, связанных со спецификой природных условий строительства (вечная мерзлота, сейсмика, низкие температуры воздуха) и слабой изученностью районов прохождения трассы, были приглашены научно-исследовательские институты АН СССР, Госстроя СССР, Минтрансстроя и ряда других министерств, а также Московский и Ленинградский университеты и транспортные вузы Москвы, Ленинграда и Новосибирска. В последующем, в связи с привлечением к работам по строительству поселков на БАМе ряда республик, краев и областей Советского Союза, проектирование большинства поселков выполнялось проектными организациями этих республик, краев и областей.



Общее число институтов и проектных организаций, участвовавших в процессе проектирования и научных разработках отдельных вопросов для БАМа, превышало 150.

В связи с разворотом строительных работ, до разработки и утверждения технического проекта, отдел изысканий на месте строительства (в г. Тынде) создал группу рабочего проектирования, которой в разное время руководили: А.В. Крупенин, В.С. Кухарь, В.Е. Смирнов, С.И. Глазунов, Н.А. Михайлов.

Такая организация позволила более оперативно и своевременно обеспечить стройку проектной доку-





Фото | ❶ Воздушный помощник изыскателей. ❷ Рассмотрение вариантов прохождения трассы, р. Уркан, 1976 г. ❸ Проведение авторского надзора. ❹ Проложение оси трассы. ❺ На тахеометрическую съемку.





С 1974 года «Мосгипротранс» широко развернул полевые изыскательские работы по выбранному направлению для разработки технического проекта и выдачи рабочей документации на строительство магистрали.

ментацией, более детально учитывать местные условия строительства, оперативно вносить необходимые изменения или уточнения в рабочую документацию. Одновременно с изысканиями и выпусками рабочей документации выполнялись работы по разработке технического проекта.

Разработка комплексного технического проекта участка Тында – Ургал была завершена в 1975 году. Совет Министров СССР утвердил его с высокой оценкой.

ПАРАЛЛЕЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ

Одновременно с проектированием БАМа «Мосгипротранс» вел проектно-изыскательские работы на участках Амуро-Якутской железнодорожной магистрали (АЯМ). В их числе Бамовская – Тында (90 км), Тында – Беркакит (222 км) и в дальнейшем Беркакит – Томмот – Якутск (830 км). Кстати, последний может стать началом трансконтинентальной магистрали, связывающей Европу и Америку. Проектные соображения по строительству железной дороги, соединяющей континенты тоннелем под Беринговым проливом, были разработаны институтом еще в 1992 г.

В эти же годы «Мосгипротранс» подготовил технико-экономический доклад строительства новой железнодорожной линии Комсомольск-на-Амуре – Ноглики для соединения материка с о. Сахалин тоннелем под Татарским проливом. Эта линия рассматривалась как первый участок Трансконтинентальной магистрали, соединяющей Европу с Японскими островами. К слову, строительство этой ж/д линии включено в стратегическую программу развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 г.

НОВЫЙ ВЕК

В период 2000-2002 гг. «Мосгипротранс» проводил изыскания, разработку проекта и рабочей документации для строительства новой железнодорожной линии протяженностью 320 км от станции Улак ДВЖД на север, через Становой хребет к Эльгинскому месторождению углей в Якутии.

Для составления топографических планов впервые в стране была применена аэросъемка местности лазерным сканером, которая велась с использованием космической навигации. Космические навигаторы широко применялись и при производстве инженерно-геологических работ, в том числе буровых. Сегодня эти технологии усовершенствованы и обеспечены самым современным оборудованием. Аэросъемочный комплекс «Мосгипротранса», состоящий из лазерного сканера, цветной цифровой фотокамеры и системы управления, навигации и планирования, с успехом применяется институтом как при проектировании новых железнодорожных линий (Адлер – Красная Поляна, Яйва – Соликамск), так и при реконструкции существующих путей.

Для увеличения пропускной и провозной способности Котельниковского хода, обеспечивающего транзит грузов в морские порты Азово-Черноморского бассейна, «Мосгипротрансом» в





Фото | ❶ Утро на реке Уркан. Поверка инструмента, 1976 г. ❷ Отбивка оси трассы. ❸ Буровые работы. ❹ Разработка выемки буровзрывом.





2004–2007 гг. было разработано технико-экономическое обоснование (ТЭО) «Комплексная реконструкция участка Котельниково – Тихорецкая – Кореновск – Тимашевская – Крымская с обходом Краснодарского узла». В настоящее время на основании материалов ТЭО, а это 600 км линии в двухпутном исполнении, разрабатывается проектная документация.

Начиная с 2007 г. институт выполнял проектно-изыскательские работы для строительства двух небольших по протяженности, но сложных по топографическим и инженерно-геологическим условиям железнодорожных линий.

Первая – это Яйва – Соликамск, необходимость срочного строительства которой возникла в результате техногенной аварии на калийном руднике в г. Березники. В сжатые сроки институтом были выполнены изыскания по выбранному варианту обхода, разработаны основные разделы проекта и рабочая документация, и уже в декабре 2009 г. по новому железнодорожному участку Яйва – Соликамск протяженностью 53 км в обход техногенной аварии прошел первый поезд, и участок был введен в постоянную эксплуатацию.

Вторая – Адлер – Красная Поляна – линия для транспортного обеспечения зимних Олимпийских игр – 2014 в Сочи. Разработку проекта, как Генпроектировщик, «Мосгипротранс» выполнял в 2008-2009 гг. своими подразделениями на весь комплекс по железной дороге, за исключением тоннелей. В 2009-2011 гг. по чертежам института построен головной участок ст. Адлер – Имеретинский курорт и пограничный переход на ст. Веселое.

СОВРЕМЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

ОАО «Мосгипротранс» постоянно работает над внедрением в проекты новейших достижений науки и техники. Активно участвует в программах ОАО «РЖД» по использованию современных систем связи, средств железнодорожной автоматики и телемеханики, обновлению систем энергосбережения и электрификации, выполняя более трети общего объема проектных работ. Завершается проектирование и строительство ВОЛП на участке Беркакит – Томмот – Якутск (Нижний Бестях) Республики Саха протяженностью 810 км, которая в дальнейшем будет продлена до Магадана.

Кроме того, институтом осваиваются новые DWDM-технологии, позволяющие увеличить пропускную способность оптических каналов в сотни раз. Запроектирована и построена линия связи DWDM на участке Дальневосточной железной дороги Тында – Комсомольск-на-Амуре – Хабаровск протяженностью 2 тыс. км, входящей в состав магистральной сети DWDM ЗАО «Компания ТрансТелеКом».

Модернизация магистральной цифровой системы связи позволила высвободить дополнительные ресурсы для технологических нужд ОАО «РЖД», увеличить объемы внедрения в железнодорожной отрасли современных информационных технологий, обеспечить более высокий уровень безопасности движения поездов.

По проектам «Мосгипротранса» сегодня строится «Единая система мониторинга и администрирования сети ОАО «РЖД» с главным центром управления в Москве и региональными центрами при 17 управлениях железных дорог.

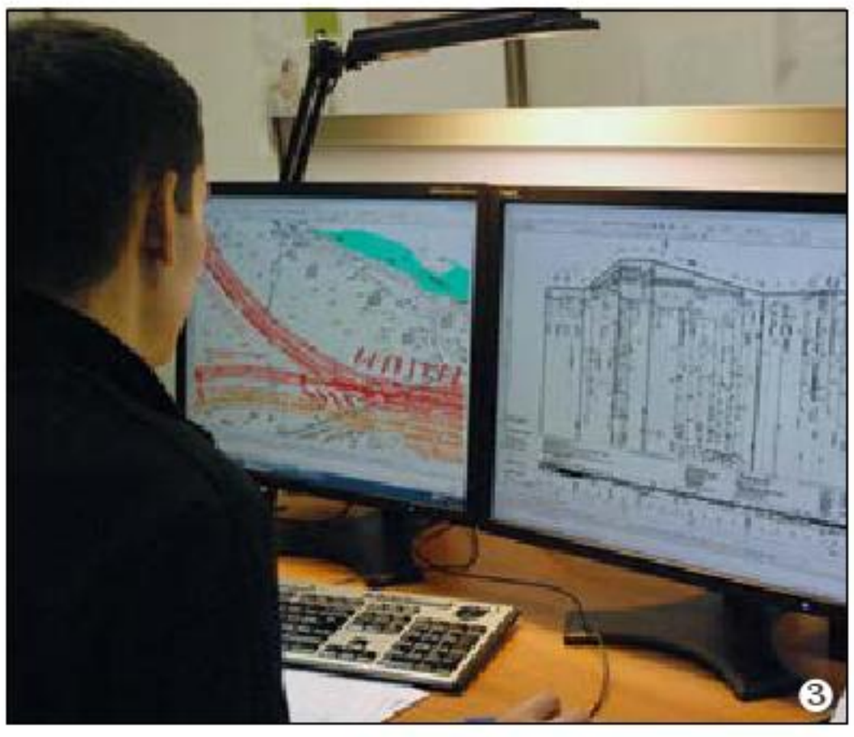




Фото | ❶ Изыскатели выходят на трассу. ❷ Гидромеханизированные работы. ❸ Проектирование Адлер - Красная Поляна. ❹ Монтаж аэросъемочного сканирующего оборудования.

Хронология событий

Сегодня все события тех лет – это уже история.
Для строителей Байкало-Амурской магистрали это история их жизни:
каждая дата, каждое событие связаны с именами сотен тысяч людей.



1980

Большую работу по строительству Восточного участка БАМа выполнили военные железнодорожники. Перед тем как высадить свои подразделения на опорных пунктах Большого БАМа, им было предложено принять участие в строительстве линии Бам – Тында между участками работ Горем-28 (от которого они приняли укладку пути) и СМП-567 (которому они передали укладку), что составляло часть перегона между станциями Аносовсая и Беленькая.

Здесь стоит отметить, что военные городки на БАМе были хорошо обустроены, командиры понимали, что от этого зависит многое и главное. Труд военных железнодорожников состоял из множества подобных героических эпизодов, когда приходилось выполнять задачи на пределе возможностей. И они всегда побеждали – упорством и смекалкой. Среди военных железнодорожников нередкими были случаи, когда после окончания срока службы ребята оставались на стройке.

10 января состоялась официальная передача железнодорожникам оперативного руководства движением поездов на линии Тында – Беркакит. Началась постоянныя эксплуатация Малого БАМа.

5 февраля в Тынде вступил в строй больничный комплекс. В этот же день, преодолев тысячи километров тайги, ЛЭП от Усть-Илимской ГЭС достигла района сооружения Северо-Муйского тоннеля.

20 марта в Тайшете вступила в строй первая очередь завода по ремонту дорожно-строительных машин для БАМа.

18 апреля на строительстве Байкальского тоннеля произведена сбойка транспортно-дренажной штольни. Две встречные штольни сошлись с ювелирной точностью. Полностью проходка штольни завершена 26 октября.

21 апреля в западном от Тынды направлении путеукладчик пришел на станцию Чильчи.

24 апреля первый тяжеловесный состав пришел в порт Ванино. На Восточном участке БАМа открыто постоянное движение поездов по маршруту Ургал – Комсомольск-на-Амуре. Это позволило на 450 километров сократить расстояние перевозки грузов, доставляемых к берегам Тихого океана.

20 июня добыта и отправлена со станции Угольная миллионная с начала разработки Нерюнгринского разреза тонна угля.

9 июля началось сооружение важнейшего объекта БАМа – железнодорожного моста через реку Витим.

8 августа первый рабочий поезд пришел по временному пути в обход мысовых тоннелей на станцию Нижнеангарск.

15 сентября на Западном участке БАМа открылось пассажирское движение поездов от Лены до Кунермы.

6 октября на территории Хабаровского края рельсовый путь пришел на станцию Этеркан.

14 октября в Усть-Куте началось строительство автодорожного моста через реку Лену.

5 ноября на участке Ургал – Березовка началось регулярное движение пассажирских поездов.

25 декабря линия Комсомольск-на-Амуре – Березовка принята в постоянную эксплуатацию.

28 декабря на Западном участке БАМа в Кичеру прибыл первый рабочий поезд.

1981

В январе образована Байкало-Амурская железная дорога с отделениями Северобайкальским, Тындинским и Ургальским. В состав БАМ ж.д. включены линии Бам – Тында – Беркакит, Известковая – Ургал – Чегдомын, Ургал – Березовка – Комсомольск-на-Амуре, Усть-Кут – Северобайкальск – всего протяженностью 1600 километров.

В первые годы отделения железнодорожников стыковались между собой через отделения временной эксплуатации строителей. И после стыковки в 1984 году между Тындинским и Северобайкальским отделениями участок протяженностью более тысячи километров находился во временной эксплуатации двух строительных трестов Главбамстроя.

23 января первые тяжеловесные составы с углем и лесом пошли по маршруту Ургал – Комсомольск-на-Амуре. Открыто постоянное движение грузовых поездов по Восточному участку БАМа.

5 февраля. Звание Героя Социалистического Труда присвоено А.Д. Гусеву – бригадиру управления строительства Главмосстрой в Тынде, Л.Д. Казакову – бригадиру треста ЛенаБАМстрой и В.Р. Толстоухову – бригадиру тоннельного отряда №12 Бамтоннельстроя.

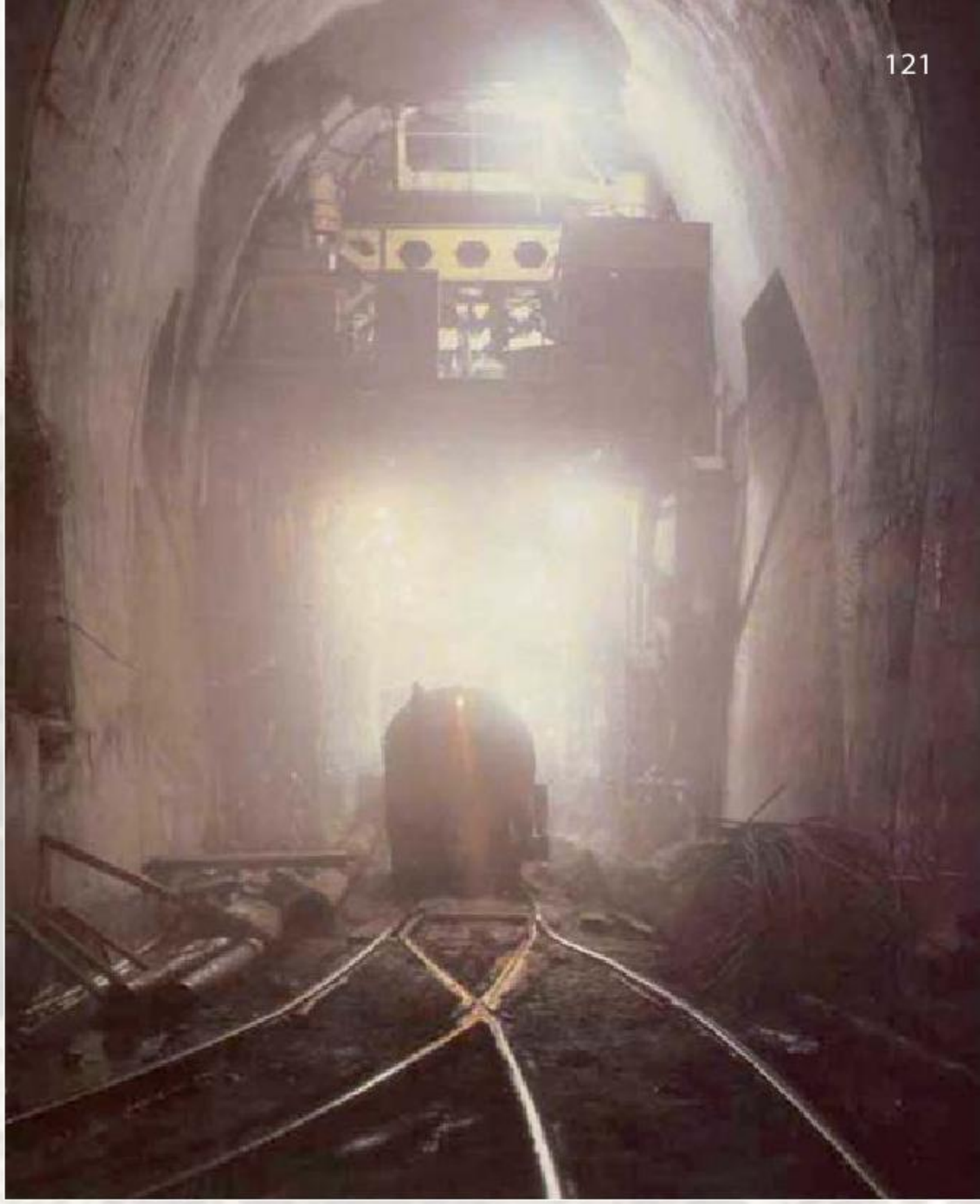
6 февраля завершена проходка Байкальского тоннеля.

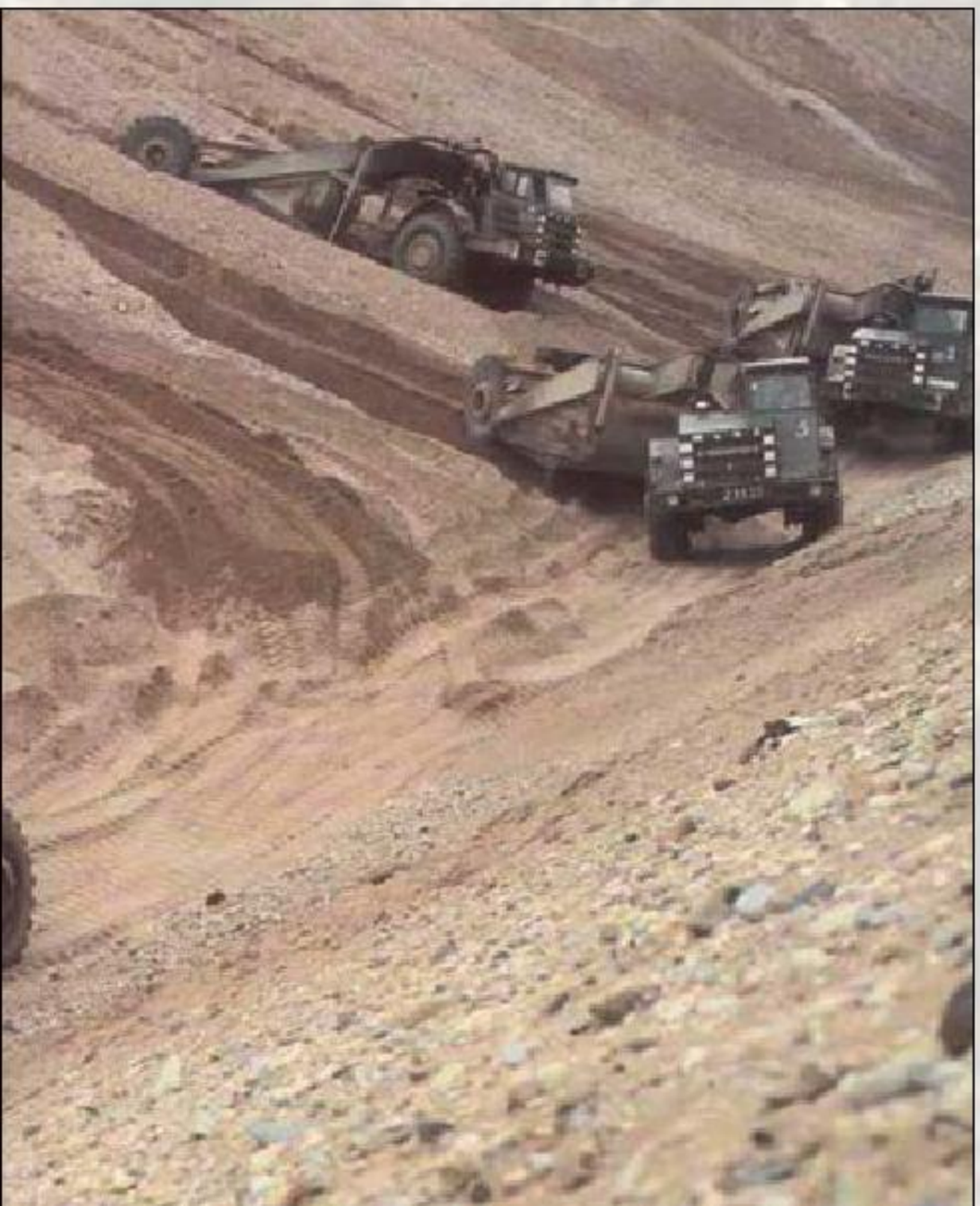
21 февраля в Усть-Нюкжу пришел первый рабочий поезд.

6 июня на северном побережье озера Байкал завершена проходка первого мысового тоннеля.

17 июня начато строительство передельного металлургического завода в Комсомольске-на-Амуре. Площадка под него отведена рядом с Амурсталью.

25 августа на Нерюнгринский угольный разрез поступила первая партия углевозов грузоподъемностью 120 тонн производства БелАЗ.





29 августа институт Мосгипротранс приступил к проектированию железной дороги от Беркакита до Томмота.

25 сентября началось сооружение железнодорожного пути в обход Северо-Муйского тоннеля.

25 сентября закончена установка опор автодорожного моста через реку Витим – одного из самых сложных и протяженных на трассе. Уровень воды в реке во время паводка поднимается на 17 метров.

10 октября после двухлетнего перерыва на западном портале Северо-Муйского тоннеля возобновились проходческие работы.

10 октября завершено строительство моста через реку Олекму.

20 октября 250 старшеклассников Северобайкальска получили возможность вместе с аттестатами о среднем образовании приобрести профессии шофера, электрослесаря и другие. В этом им помогают шефы из треста Нижнеангарсктрансстрой, открывшие специальные курсы на своем учебно-производственном комбинате.

28 октября в постоянную эксплуатацию приняты 262 километра БАМа от Лены до Кунермы. С высоким качеством сданы станции Лена, Таюра, Ния, Улькан, Киренга, Кунерма.

5 ноября открыто пассажирское движение поездов на участке Тында – Усть-Нюкжа.

1982

Крылатая фраза: «Тоннели – ключи от БАМа» не преувеличение. Гранитная твердь Байкальского, Северо-Муйского, Кодарского, Станового хребтов – сложная преграда на пути магистрали. На тоннели приходится меньше сотой части общей протяженности дороги – всего 30 километров, но шестая часть общей трудоемкости строительства магистрали, подсчитано экономистами.



На БАМе девять тоннелей, и каждый из них оказался таким крепким орешком для строителей, что к моменту укладки «золотого» звена в 1984 году работал только один Нагорный тоннель. Но на всех этих сооружениях упорно пробивались через горы лучшие метростроевцы Москвы и Ленинграда, Харькова и Тбилиси, горняки Донбасса и Караганды, тысячи специалистов, ученые - и в итоге они победили.

По сути, вся Байкало-Амурская магистраль состоит из искусственных сооружений. Это тоннели и мосты, виадуки и эстакады, водопропускные трубы и фильтрующие насыпи. И если бамовские тоннели не вписались в академическое тоннелестроение, но обогатили и расширили его, то подобное можно сказать и о мостах. Ни один из них не является стопроцентным воплощением типового проекта, ни одному из них не планировался нормативный срок возведения. Все бамовские мосты нужны были срочно, и все они – результат инженерного творчества непосредственно на строительных площадках.

Великие реки Лена и Амур до БАМа не знали мостов, и их строительство ознаменовало особую страницу в мостостроении. БАМ диктовал направление научного поиска, которое должно было отвечать требованиям времени.

Если первые бамовские мосты строились зачастую дедовским методом с большой долей монолитного бетона и ручного труда, то на последующих повышалась степень сборности, а в дальнейшем многие мосты собирались, словно конструкторы. Степень сборности многих мостов на завершающем этапе строительства магистрали достигала ста процентов.

Если первые бамовские мосты зависели от поставок железобетонных и металлических конструкций от заводов-изготовителей, то на последующих мостах строители применяли свои конструкции, которые они изготавливали сами, на своих базах и полигонах.

Именно бамовское мостостроение окончательно вычеркнуло кессонный метод при сооружении фундаментов опор во всем отечественном мостостроении. Именно бамовское мостостроение обеспечило научно-технический рывок в своей отрасли.

26 января знак «Первооткрыватель месторождения» Мингеологии СССР вручен главному гидрологу Удоканской экспедиции Юрию Скляревскому за открытие крупного месторождения пресных вод, гарантирующих строительство вдоль трассы поселков и горнопромышленных объектов.

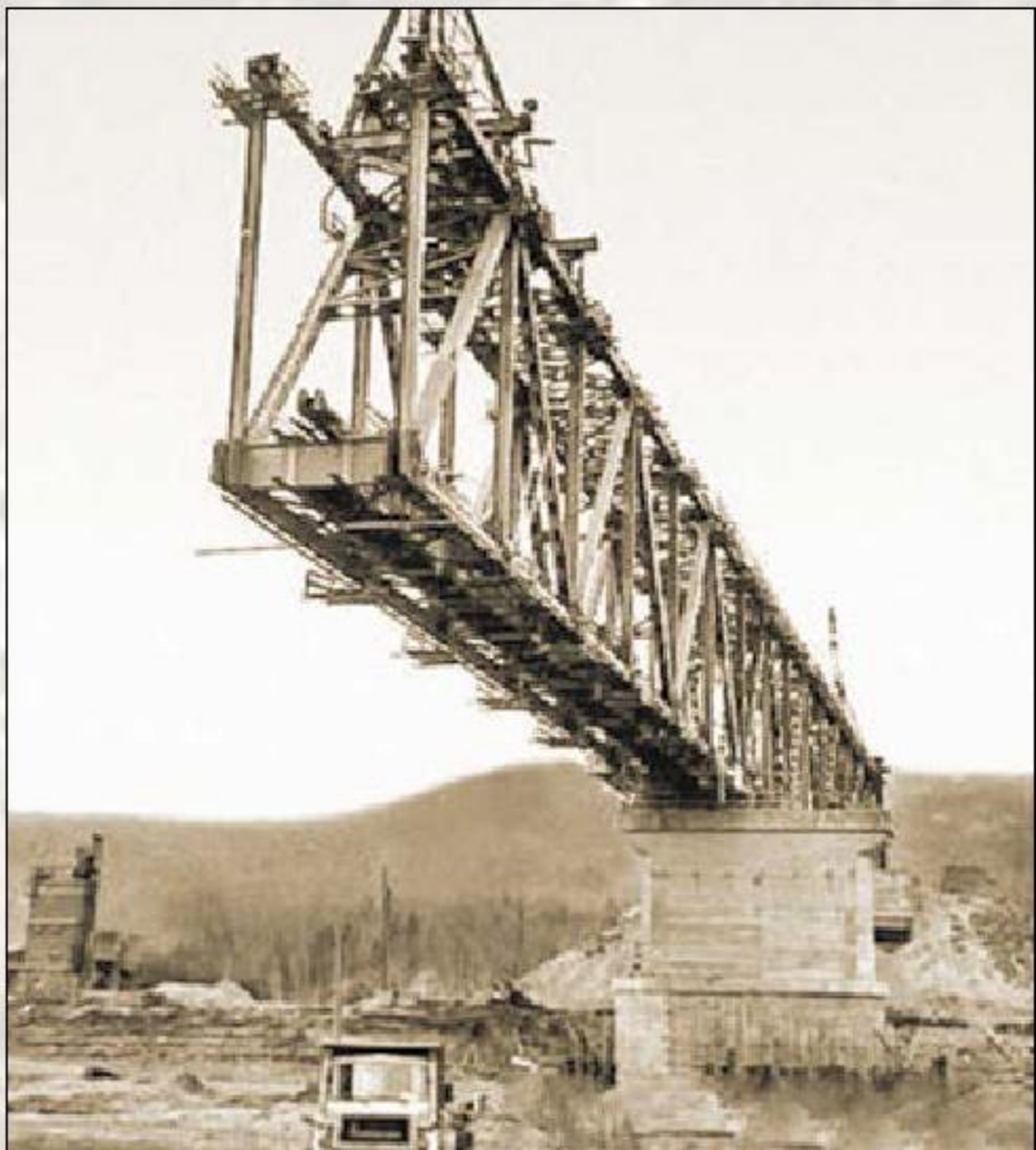
1 февраля начата разработка восточного портала Кодарского тоннеля.

1 марта. В список личного состава подразделения лейтенанта А. Петренко, которое ведет укладку станционных путей и установку стрелочных переводов на разъезде Федькин Ключ, включен Герой Советского Союза сержант Виктор Мирошниченко, погибший в октябре 1941 года в боях под Москвой. Воины-железнодорожники решили отрабатывать задание за отважного однополчанина.

17 апреля по мосту через реку Витим прошли первые колонны автомобилей с грузами для строителей Кодарского тоннеля.

4 мая завершен монтаж автодорожного моста у Комсомольска-на-Амуре. Берега большой реки соединены теперь и автомобильным, и железнодорожным переходами.

Май. XIX съезд ВЛКСМ констатировал: на БАМ отправлено 4 Всесоюзных ударных отряда, 29 отрядов союзных и автономных республик, краев и областей. 19-й съезд также отправил отряд на БАМ – 350 юношей и девушек выехали в Сюльбан на Читинский участок, где еще предстояло выполнить огромный объем работ.





9 мая рельсы уложены на станции Зейск.

12 мая трест Тындатрансстрой привел рельсы на станцию Хани. Здесь сходятся границы Амурской и Читинской областей и Якутской АССР. Отсюда эстафету укладки приняло управление Бамстройпуть, а Тындатрансстрою предстояла эксплуатация своего 500-километрового и растущего вместе с движением головы укладки участка, подготовка дороги к сдаче в постоянную эксплуатацию, строительство станционных комплексов.

19 мая. Воины-железнодорожники, уложив более 300 километров пути, привели рельсы до берегов Зейского водохранилища, через которое по мосту прошел первый поезд.

27 мая первый пассажирский поезд пришел на станцию Кунерма из Красноярска. Новый железнодорожный маршрут соединил Западный участок БАМа с сетью железных дорог страны.

27 мая началось сооружение мостовых переходов на перевале в обход Северо-Муйского тоннеля. Здесь предстоит построить 20 искусственных сооружений.

9 июня в Комсомольске-на-Амуре открыто автомобильное движение по мосту через Амур.

14 июня на станцию Таксимо прибыла первая группа строителей из Латвии.

20 июня завершена отсыпка земляного полотна притрассовой автомобильной дороги на всем протяжении БАМа.

2 июля завершено строительство моста через реку Селемджу.

5 июля началась укладка пути на 27-километровом участке в обход Северо-Муйского тоннеля.

6 июля. Пятимиллионная тонна нерюнгринского угля перевезена по Малому БАМу с начала его эксплуатации.

26 июля на будущую станцию Куанда отправилась первая группа шефов-строителей из Узбекистана.

11 августа. Подразделения управления строительства «Бамстройпуть» передислоцировались на станцию Чара.

18 сентября геологи передали эксплуатационникам Денисовское месторождение коксующихся углей, которое расположено неподалеку от Нерюнгринского разреза.

25 сентября первый рабочий поезд пришел на станцию Янчукан. Впереди Северо-Муйский хребет.

15 октября завершена проходка второго мысового тоннеля у Байкала.

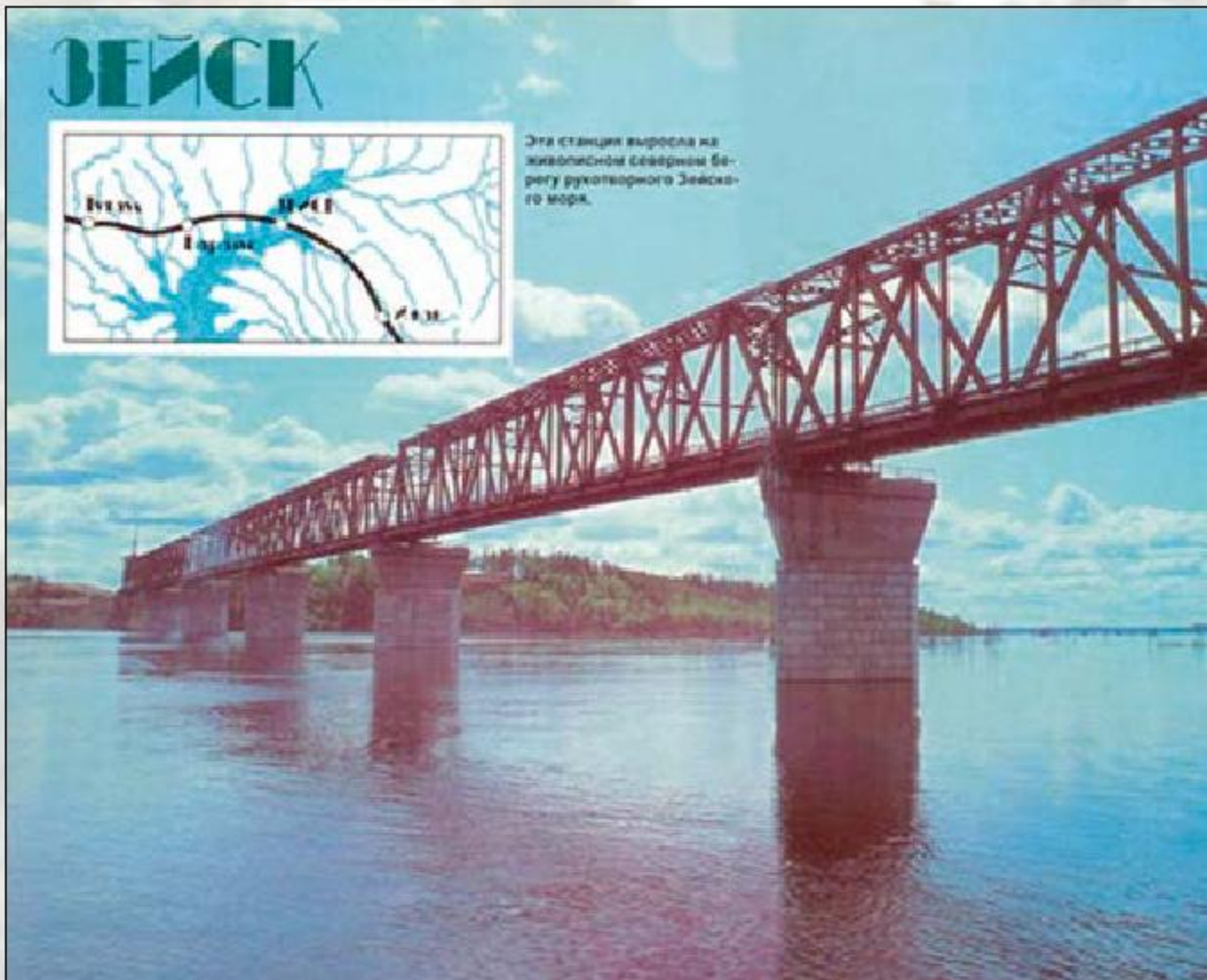
21 октября на строительстве Северо-Муйского тоннеля преодолена 400-метровая зона Ангараканского размыва.

4 ноября открыто постоянное движение поездов на участке Ургал – Постышево. Приняты в эксплуатацию более 315 километров главного пути и 68 километров станционных путей, Дуссе-Алиньский тоннель и 12 больших мостов, семь железнодорожных станций и разъездов, локомотивное депо.

4 ноября на станцию Хани прибыл первый пассажирский поезд.

4 ноября под укладку пути сдан Байкальский тоннель.

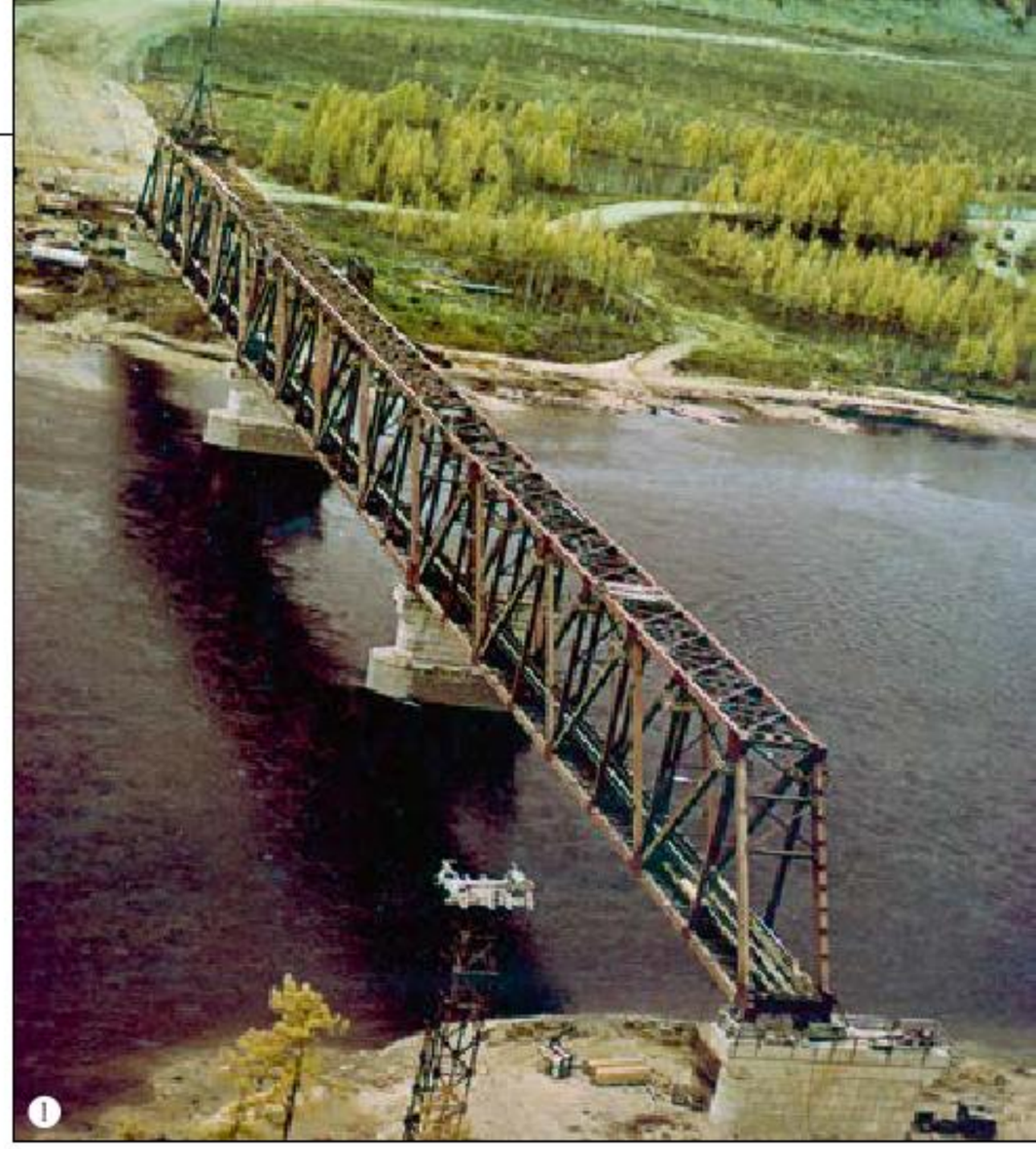
1 декабря. Первый рабочий поезд прибыл на станцию Февральск. Рельсы вели сюда военные строители подразделения офицера А. Алексеева.



За последние пять лет компанией ОАО «Трансмост» построены в России и за рубежом: автодорожный мост через реку Енисей на обходе г. Красноярска; совмещенный мост через реку Ангару в Красноярском крае; совмещенный метро/автодорожный мост через реку Оку в г. Нижнем Новгороде; совмещенный железнодорожный/автодорожный мост через реку Амур в г. Хабаровске (2-я очередь); вантовый трехпилонный автодорожный мост через реку Оку на обходе г. Мурома; пролетные строения совмещенного метро/автодорожного моста через реку Иртыш в г. Омске; совмещенный железнодорожный/автодорожный мост через реку Днепр в г. Киеве (Украина); автодорожный мост через реку Эмайыги в г. Тарту (Эстония); ряд автодорожных мостов через реки Западную Двину и Днепр (Беларусь);автодорожный путепровод в г. Риге (Латвия); ряд автодорожных и железнодорожных мостов, эстакад и путепроводов к Олимпийским играм в Сочи.

Мосты – важнейший элемент БАМа

В годы строительства Байкало-Амурской магистрали сложилась поговорка: «БАМ – это мосты, соединенные рельсами». И она имеет право на существование: всего на магистрали протяженностью более 3100 км было построено 3184 искусственных сооружения, то есть чуть больше одного сооружения на 1 километр линии. Большой вклад в строительство мостов и малых искусственных сооружений магистрали внесли специалисты одной из ведущих проектно-изыскательских организаций России – ОАО «Трансмост», которая в те годы носила название Государственный институт по изысканиям и проектированию мостов «Ленгипротрансмост». По проектам института на БАМе построен 21 большой мост.


1

Наиболее интересным из них является мостовой переход через р. Амур у г. Комсомольска-на-Амуре. По сложности природных условий строительства, техническим характеристикам, общей протяженности этот мост может быть отнесен к категории уникальных не только среди больших мостов БАМа, но и среди других внеклассных мостов России.


2

В конце 1965 года «Ленгипротрансмост» получил задание провести окончательные изыскания и осуществить проектирование моста через Амур с совмещенным автомобильным и железнодорожным движением. Авторами проекта стали К.С. Шаблий и Г.Л. Катранов.

При рассмотрении и утверждении проекта заказчик – Министерство путей сообщения – настаивал на ведении работ кессонным способом. Но после длительной дискуссии был принят предложенный специалистами «Ленгипротрансмост» вариант с использованием при сооружении опор свай-оболочек – длинных полых железобетонных труб диаметром три метра. Пять таких оболочек устанавливали друг на друга – получался столб. Для одной опоры моста требовалось соорудить 12 таких столбов.


3

Секции столбов изготовляли на берегу, а потом транспортировали к строящимся опорам и устанавливали в проектное положение подъемным краном. Внутренние полости оболочек заполнялись армированным бетоном.

При сооружении фундаментов опор из свай-оболочек впервые в истории отечественного мостостроения было использовано реактивное подводное бурение скального грунта – дна реки. В результате испытаний было рекомендовано использовать агрегат реактивно-турбинного бурения РТБ-2600, который показал наибольшую производительность в скальных породах.

Все 13 опор были сооружены в октябре 1973 года. Учитывая воздействие на опоры мощных ледовых полей с толщиной льда до 1,5 м, опоры было решено облицевать не бетоном, а гранитом, обладающим более высокой морозостойкостью и прочностью на истирание.



По проектам института на БАМе был построен 21 большой мост. Крупнейшими объектами являются железнодорожный мост через Лену на западном участке и совмещенный мост через Амур на восточном участке. Также на восточном участке БАМа реконструирован Дуссе-Алинский тоннель протяженностью 1,7 км. В течение всего периода строительства магистрали институт являлся ведущей проектной организацией по малым мостам и водопропускным трубам, а также по разработке типовых и опытных конструкций для суровых климатических условий.

Русловая часть моста перекрыта 8-ю стальными сквозными фермами длиной по 159 м.

Для соединения металлических конструкций было использовано 500 тысяч высокопрочных болтов. На мосту уложили безбалластное железнодорожное полотно. Новый тип мостового полотна обеспечил надежную изоляцию электрических цепей при автоблокировке железнодорожного участка, уменьшил динамические воздействия подвижного состава и значительно снизил эксплуатационные расходы. Монтаж больших пролетов осуществлялся полунавесным способом без устройства временных промежуточных опор.

Движение по железнодорожному мосту было открыто 26 сентября 1975 года. Окончательно же мостовой переход был сдан в эксплуатацию 9 июня 1982 года, в дни празднования полувекового юбилея Комсомольска-на-Амуре.

На участке Чара – Тында наиболее крупными были мосты через реки Олекму– на 1386 км, Нюкжу– на 1441 км и 1461 км, а также через Кованту – на 1698 км. При проектировании этих сооружений учитывалось, что районы строительства мостов имеют ряд характерных особенностей: наличие вечномерзлых грунтов различных видов как на поймах рек, так и в русле; сейсмичность интенсивностью девять баллов; мощные ледоходы с расчетной толщиной льда 2,6-2,8 м и значительные скорости течения воды в реках, достигающие при расчетных горизонтах четырех и более метров в секунду.



Генеральный директор ОАО «Трансмост»
Евгений Геннадьевич Агафонов:

- Мы проектируем искусственные сооружения любой сложности – под железную и автомобильную дороги, под совмещенные виды нагрузок – от изысканий до технического сопровождения и разработки проектов содержания и эксплуатации сооружений. ОАО «Трансмост» уделяет серьезное внимание архитектурно-эстетическому облику сооружений и их гармоничному сочетанию с окружающим ландшафтом. И нас очень радует, что с 2000-х годов эта тема не остается без внимания многих заказчиков.

При проектировании этих мостов использовались действующие типовые проекты пролетных строений сверного исполнения. Опоры мостов были запроектированы под два железнодорожных пути в сборно-монолитном исполнении с применением гранитной облицовки.

На западном участке Байкало-Амурской магистрали, около города Усть-Кут, расположен мостовой переход через реку Лену. В 1967 году для него были произведены изыскания и составлено проектное задание, содержащее в себе три варианта мостового перехода: по старой трассе БАМа 1949 года, по Верхне-Якуримскому и Нижне-Якуримскому створам. После тщательного изучения был выбран последний вариант по схеме 88+132+88 м с металлическими неразрезными пролетными строениями с ездой понизу под один железнодорожный путь для северной климатической зоны «Б», сварной конструкцией, с коробчатыми поясами и раскосами главных ферм из стали 10ХСНД, с включением проезжей части в совместную работу с главными фермами. Такое пролетное строение впервые было применено в практике отечественного мостостроения. Строительство моста осуществлялось в течение 18 месяцев и было завершено в 1975 году.



С целью повышения конкурентоспособности ОАО «Трансмост» в последние три года освоены новые направления деятельности: проектирование дорог, обследование и диагностика сооружений, разработка проектов эксплуатационного содержания сооружений.

Фото | ❶ Мост через р. Нюкжа. ❷ Мост через р. Амур у Комсомольска-на-Амуре. ❸ Мост через р. Бысса. ❹ Мост через р. Амур в г. Комсомольске-на-Амуре . ❺ Мост через руч. Кычаранкы.



По результатам конкурса «Самый красивый мост России» первое, второе и четвертое места заняли мосты, построенные по проектам ОАО «Трансмост»: через Оку на обходе Мурома, через Иртыш в Ханты-Мансийске и через Амур в Хабаровске.



К началу строительства БАМа «Ленгипротрансмост» добился значительных успехов в области проектирования типовых конструкций малых искусственных сооружений (малых мостов, железобетонных пролетных строений, водопропускных труб и др.). Поэтому руководство Минтрансстроя назначило «Ленгипротрансмост» ведущей организацией по проектированию малых искусственных сооружений на всей трассе БАМа.

Значительная протяженность магистрали, сложнейшие природно-климатические условия (вечная мерзлота, сейсмика, наледные явления, болота, мари и т.п.) потребовали от специалистов института создания для малых искусственных сооружений, которые являются наиболее массовыми типами сооружений, принципиально новых конструкций и технологий.

В тесном сотрудничестве с другими научно-исследовательскими организациями (ЦНИИС Минтрансстроя, СибЦНИИС, Тындинская мерзлотная станция и др.) в сжатые сроки были разработаны типовые решения столбчатых опор малых и средних мостов (главный инженер проекта В.Б. Брусиловский), специальные конструкции водопропускных труб для вечномерзлотных грунтов (главный инженер проекта Р.С. Клейнер), конструкции железобетонных пролетных строений северного исполнения (руководитель проекта Н.А. Махновская). Всего по проектам «Ленгипротрансмоста» на БАМе было построено более 3000 малых искусственных сооружений.

Сегодня ОАО «Трансмост» является одним из российских лидеров в области изысканий и проектирования мостов, тоннелей и других искусственных сооружений на автомобильных и железных дорогах. Только в Санкт-Петербурге по проектам компании построены или реконструированы девять из 12 существующих мостов через главное русло Невы. Кроме того, по разработкам специалистов ОАО «Трансмост» возведены все искусственные сооружения, включая подводный тоннель и разводной мост, входящие в состав Комплекса сооружений по защите Санкт-Петербурга от наводнений.

В 2013 году по результатам организованного РОСАВТОДОР конкурса «Самый красивый мост России» первое, второе и четвертое места заняли мосты, построенные по проектам ОАО «Трансмост»: через реку Оку на обходе Мурома, через реку Иртыш в Ханты-Мансийске и через реку Амур в Хабаровске.

В последние годы по проектам ОАО «Трансмост» построен ряд железнодорожных и автомобильных мостов и эстакад к Олимпийским играм в Сочи. Сейчас возводятся мосты через реки Вах и Надым в Западной Сибири, сооружения четвертого транспортного кольца в Москве, четвертый автодорожный мост через реку Енисей в Красноярске. Также компания разработала проекты строительства совмещенных мостов через реку Обь с Салехарде, через реку Лену в Якутске, автодорожного моста через реку Енисей у поселка Высокогорский и многие другие объекты.

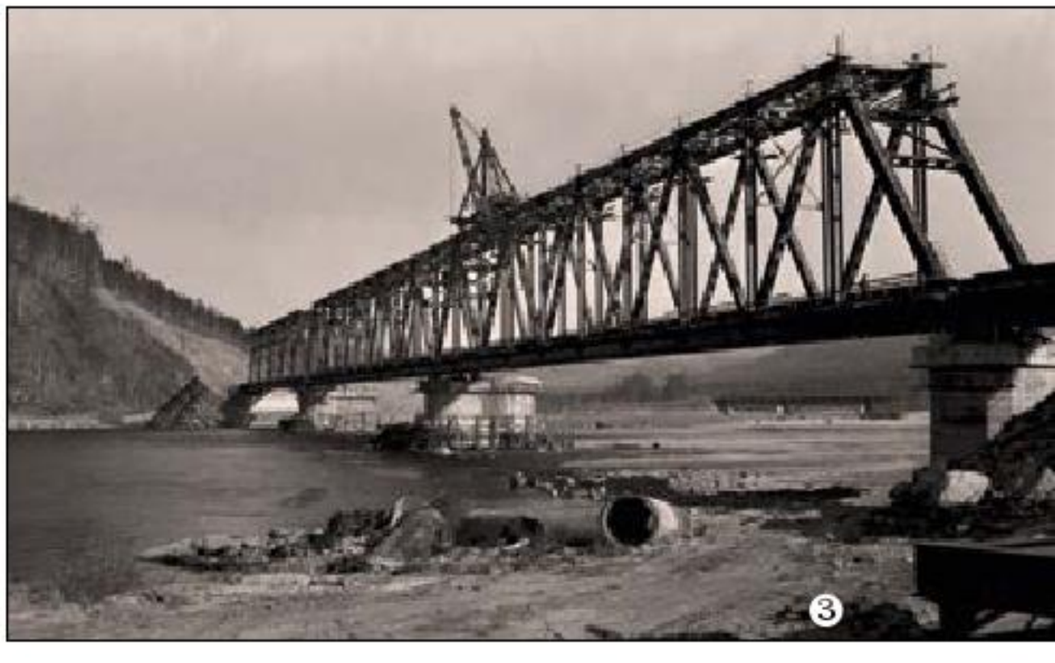


Фото | ❶ Мост через р. Селемджа. ❷ Мост через р. Нюкжа. ❸ Мост через р. Олекма.

Хабаровский мост
(до 1917 года «Алексеевский мост») – совмещенный мостовой переход через реку Амур возле г. Хабаровска с раздельным железнодорожным двухпутным (по нижнему ярусу) и двухполосным автомобильным (по верхнему ярусу) движением.

Является частью Транссибирской магистрали и федеральной автотрассы М58 «Амур» Чита-Хабаровск. Длина совмещенной части – 2599 м, с подъездными эстакадами – 3890,5 м. Общая длина мостового перехода по проекту составила 13,6 км.

Рабочее проектирование по реконструкции однопутного железнодорожного моста на совмещенный мостовой переход и строительство было поручено ОАО «Трансмост», ОАО «Институт «Гипростроймост», ОАО «Дальгипротранс», ОАО «Трансмост», ОАО «Дальмостострой», ЗАО «Улан-Удестальмост» и др.

Все строительные работы выполнялись при непрекращающемся движении поездов по существующему мосту и судоходстве на реке.

Реконструкция проводилась в три этапа. Первый начат в 1999 году, последний был завершен в 2009 году. Современный мост – абсолютно новый, заново построенный. Одну «царскую» ферму оставили как экспонат музея.

Хабаровский мост изображен на пятитысячной купюре билета Банка России.



Хронология событий

Сегодня все события тех лет – это уже история.
Для строителей Байкало-Амурской магистрали это история их жизни:
каждая дата, каждое событие связаны с именами сотен тысяч людей.



1983

Есть на БАМе значительные впадины и долины. Самыми большими являются Нижнеангарская, Муйская и Чарская. В Чарской котловине знойные пески соседствуют с ледниками. Много наледей, есть такие, которые достигают площади нескольких квадратных километров. На этом же пространстве много озер – более 2,5 тысячи. На протяжении всей долины Кодар обрывается в нее крутой стеной. Самый благодатный климат в Муйской долине – высокий Северо-Муйский хребет надежно закрывает долину от холодных северных хребтов и он же задерживает в долине массы теплого южного воздуха. Этот климат и плодородные земли оценили еще в 19-м веке русские переселенцы – так здесь возникли села Муя, Неляты, Усть-Муя, Баргалино. Здесь, да и не только здесь, а на всем протяжении от Нижнеангарска до Чары, бьют горячие ключи, изливаются минеральные воды. Такие ключи и источники создают условия для будущих парниковых хозяйств, дешевого отопления, лечебно-оздоровительных учреждений.

17 января на Забайкальском севере создан совхоз «Чарский». Ученые своевременно обратили внимание специалистов сельского хозяйства и строителей на ранее осваиваемые плодородные земли уникальной Муйско-Куандинской котловины. Приход магистрали к Витиму позволил начать их комплексное использование. Вновь ожило селение Догопчан – оно и стало центральной усадьбой совхоза. Шефы из МО-97, СМП-670 и Муйского леспромхоза помогли возвести жилье, объекты соцкультбыта, ферму. Местные механизаторы готовятся к распашке нескольких сотен гектаров северной целины.

21 февраля первое звено рельсов уложено на Читинском участке магистрали. Пройдя мост через р. Олондо на границе Якутии и северного Забайкалья, путеукладчик продолжил движение к станции Чара.



2 марта. 500 километров разделяют идущие навстречу друг другу бригады монтеров пути, возглавляемые И.Н. Варшавским и А.В. Бондарем.

17 марта. Молдавские строители, завершив работы на станции Алонка, начали строить еще один поселок – Дугда.

27 марта завершена укладка рельсов в обход Северо-Муйского тоннеля. На отдельных участках перепад высот составляет 40 метров на одном километре.

25 мая завершена проходка третьего мысового тоннеля по берегу Байкала протяженностью 1230 метров.

5 сентября сдан в эксплуатацию железнодорожный мост через реку Бурею.

19 октября началась электрификация БАМа. Первые опоры контактной сети установлены до Байкальского тоннеля.

25 октября. На Нерюнгринском угольном разрезе начали работать первые в стране автосамосвалы БелАЗ грузоподъемностью 180 тонн.

1 ноября рельсы БАМа уложены на станции Ижак в восточном направлении от Тынды.

1 ноября состав путейцев Восточного участка БАМа пополнили бойцы Всесоюзного отряда молодых железнодорожников – 150 посланцев комсомольских организаций городов страны.

6 ноября бригада И.Н. Варшавского уложила рельсы на станции Чара. Эта станция была тем рубежом, к которому рвались транспортные строители с 1974 года.

17 ноября. Для разработки Чагоянского месторождения известняка начато строительство 50-километрового подъездного пути Шимановск – Чагоян.

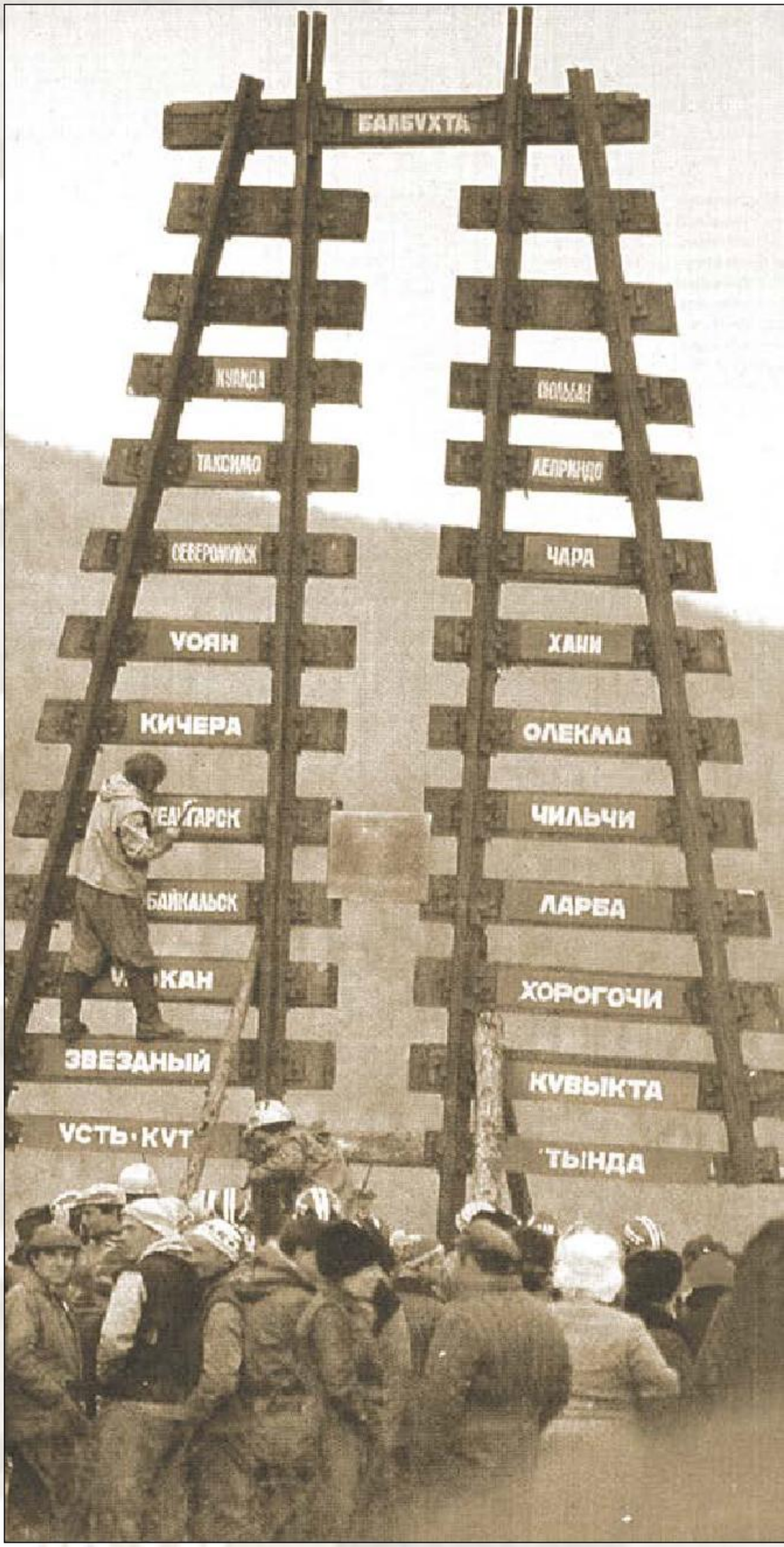
12 декабря. К штурму последнего 100-километрового перегона на Восточном участке БАМа приступили воины-железнодорожники.

22 декабря вступил в строй первый агрегат Нерюнгринской ГРЭС. С пуском энергоблока обеспечивается стабильное электроснабжение объектов Южно-Якутского ТПК.

25 декабря. Рельсы главного железнодорожного пути с запада уложены на 472-м километре – до станции Таксимо, а с востока – до разъезда Сакукан. Идущие навстречу друг другу путеукладчики разделяют 230 километров. Определено время и место стыковки БАМа – станция Куанда, 29 декабря 1984 года.

За период с 1974 по 1983 год вышло 12 Указов Президиума Верховного Совета СССР о награждениях строителей БАМа орденами и медалями. Четверым присвоено звание Героя Социалистического Труда. Ими стали В.Г. Новик, Л.Д. Казаков, В.Р. Толстоухов и А.Д. Гусев.





Полвека работы в экстремальных условиях

В феврале этого года одна из ведущих компаний Сахалинской области ООО «Сахалинская механизированная колонна № 68» отметила полувековой юбилей своей деятельности.



С самого начала строительства БАМа Механизированная колонна № 68 активно участвовала в сооружении линий электропередачи для энергоснабжения городов и поселков Байкало-Амурской магистрали.

За прошедшие годы предприятие выполнило огромный объем работ по электрификации и электроснабжению. В последнее время компания активно занимается жилищным и промышленным строительством. По итогам общенационального конкурса мехколонна вошла в число 100 лучших предприятий РФ.

История возникновения ООО «Сахалинская механизированная колонна № 68» связана с началом строительства Вахрушевской ГРЭС. В то время в каждом городе, поселке потребители получали электроэнергию от установленных там энергопоездов, дизельных генераторов либо других источников электричества. Это были так называемые изолированные системы электроснабжения, которые не сообщались между собой. Чтобы передать потребителям электроэнергию, вырабатываемую на Вахрушевской ГРЭС, а затем и на Южно-Сахалинской ТЭЦ, нужно было построить тысячи километров магистральных воздушных линий электропередачи напряжением 220 – 110 кВ, десятки распределительных подстанций 220\110\35\10\6 кВ, расположенных через 50-80 км: от Ноглика до Корсакова, от Бошнякова до Невельска. Эта трудоемкая работа, в которой самое активное участие принимала Механизированная колонна № 86, продолжалась почти три десятилетия и была завершена только в начале 90-х годов прошлого столетия.

Основанная в 1964 году Мехколонна № 68 до 1976 года входила в состав треста «Востокэлектросетьстрой», который располагался в Иркутске. С самого начала строительства БАМа механизированная колонна активно участвовала в сооружении линий электропередачи для энергоснабжения городов и поселков магистрали. В 1974 году мехколонна силами одного линейного участка приступила к строительству ВЛ 220 кВ Тыгда – Магдагачи –Сковородино. Были прорублены просеки, сделаны временные дороги в тех местах, где это оказалось возможным. Затем специалисты установили сборные железобетонные фундаменты под опоры и осуществили монтаж металлических опор линии передач. После монтажа провода и троса на установленные опоры подстанция начала передавать электроэнергию, и ее включили в строй действующих. Произошло это в канун профессионального праздника энергетиков – 21 декабря 1976 года.

В 1976 году в Хабаровске был создан трест «Дальэлектросетьстрой», в подчинение к которому в числе других дальневосточных механизированных колонн перешла и Мехколонна № 68. В 1980-1981 годы она уча-





ствовала в создании ВЛ 220 кВ Хабаровск –Комсомольск на Амуре. Трасса от Хабаровска до Комсомольска-на-Амуре была тогда в грунтовом исполнении, а линию электропередачи приходилось местами прокладывать в 10-20 километрах от дороги в условиях заболоченной местности. Там, где возможно, все необходимое для ведения работ доставлялось грузовыми автомобилями ЗИЛ-131 и ЗИЛ-157. С машины снимался кузов и устанавливалась металлическая площадка, на которую устанавливали собранную опору или ее фрагмент. Внешне это очень напоминало установку «Катюша». Местами приходилось прибегать и к помощи «малой» авиации. Хотя вертолет и дорогое удовольствие, но иного выхода, кроме как с его помощью, осуществить отдельные монтажные работы не было.

Во второй половине 80-х годов предприятие проводило строительство линии электропередачи Новокиевка – Февральск и Лондоко – Ургал. Здесь происходило поперечное «запитывание» бамовских подстанций.

Как и для большинства предприятий, постперестроечные годы для Механизированной колонны № 68 выдались нелегкими. Но она смогла в труднейших условиях сохранить свой потенциал, в том числе и за счет расширения видов производственной деятельности.

В 2003 году предприятие сменило собственника и стало называться ООО «Сахалинская механизированная колонна № 68». И довольно быстро компания вышла в число ведущих компаний Сахалина.

В 2000-е годы мехколонна выполняла большой объем работ по заказам железнодорожников. Летом 2006 года компания приступила к строительству 26-километрового участка воздушной высоковольтной ЛЭП между железнодорожными станциями Чехов и Новоселово, который был сооружен за полтора года. Основную трудность в ходе работ представлял сложный рельеф, поэтому приходилось использовать мощную автомобильную и тракторную технику. Кроме того, из-за крутых прибрежных откосов и постоянных в этом районе штормовых ветров пролеты между бетонными столбами пришлось сократить до 35 метров. Особенностью данной ЛЭП стало то, что для ее возведения компанией впервые был применен «самонесущий» (без стальной жилы внутри) изолированный провод. После сдачи линии в эксплуатацию железнодорожные переезды были оснащены приборами автоматической сигнализации, что обеспечило необходимый уровень безопасности на этих участках.

ООО «Сахалинская механизированная колонна № 68» было генеральным подрядчиком при реализации проекта по введению в строй новой схемы энергос-

Строительство воздушных линий на БАМе проходило на территории, где отсутствовали дороги, а местность была заболоченная. Материалы завозились вертолетами МИ-6 и МИ-8. К помощи «малой» авиации приходилось прибегать и в процессе монтажа фундамента и опор, потому что в некоторые места было невозможно доставить подъемные краны. Металлические и железобетонные конструкции, служившие фундаментом под опору, доставлялись трелевочными тракторами ДТ-4, которые леспромхозы используют при заготовке леса.







набжения Южно-Сахалинска. В его рамках осуществлялось развитии сети линий электропередачи и обновление действующих подстанций.

В настоящее время ООО «Сахалинская механизированная колонна № 68» в рамках программы «Развитие электроэнергетики Сахалинской области до 2020 года» выполняет строительно-монтажные работы резервной высоковольтной ЛЭП напряжением 110 кВ, которая соединит подстанции «Петропавловская» и «Невельская» и позволит значительно повысить надежность электроснабжения жителей Невельского района. Протяженность новой ЛЭП составит порядка 58 километров.

Помимо строительства линии электропередачи, с 2007 года компания занимается жилищным и гражданским строительством. Предприятие участвовало в реализации проекта «Сахалин-2». На компенсаторных станциях осуществлялся монтаж запорной арматуры, а также на отдельных участках происходила варка нефтегазовых трубопроводов.

В 2007 году компанией был построен первый в ее истории жилой многоэтажный дом. Позднее по программе «Переселение из аварийного и ветхого жилья» было возведено несколько жилых домов в поселке Новотроицкий. А в поселке Троицкий предприятие построило два дома для жителей Невельска, пострадавших в ходе разрушительного землетрясения.

Сейчас ООО «Сахалинская механизированная колонна № 68» в областном центре острова ведет работы по реконструкции и расширению онкологического диспансера. Предприятие получило заказ на строительство многоэтажной пристройки хирургического корпуса. Инженерные сети уже проведены, а полностью объект планируется сдать к концу нынешнего года.

Также в настоящее время предприятие участвует в возведении жилого комплекса «Восход» в Южно-Сахалинске. Там строится девять 12-этажных домов со встроенными помещениями общественного назначения: предприятиями здравоохранения, торговли, общественного питания, офисными площадями.

На сегодняшний день ООО «Сахалинская механизированная колонна № 68» выполняет более 40 видов работ, на которые получены лицензии и свидетельства о допуске. Это земляные и свайные работы; устройство скважин; укрепление грунтов; устройство и монтаж бетонных, железобетонных и металлических конструкций; устройство наружных сетей водопровода и канализации, теплоснабжения, газоснабжения, наружных сетей электрических сетей и линий связи; устройство объектов нефтяной и газовой промышленности; монтажные и пусконаладочные работы; устройство автомобильных дорог. Также компания занимается перешивкой железнодорожных путей сообщения. Раньше на острове ко-









лея имела размеры, принятые в Японии. Последние лет пять идет перешивка путей под российские стандарты.

Большое внимание руководство компании уделяет качеству выполняемых работ, поэтому систематически обновляет и расширяет технический парк предприятия. В настоящее время он насчитывает порядка 150 единиц. В прошлом году было приобретено два экскаватора японского производства, которые отличаются высокой надежностью и производительностью, а также 90-тонный швейцарский кран Liebherr.

Чтобы не отвлекать значительные суммы из оборота компании, для модернизации оборудования Механизированная колонна № 68 использует лизинговое финансирование, наладив с 2005 года тесное сотрудничество с «Сименс Финанс». С тех пор было совместно реализовано более 30 проектов по приобретению различных транспортных средств, техники и оборудования на сумму свыше 130 миллионов рублей.

Сегодня в компании работает около 350 человек, а временами численность штата достигает 400 человек. Среди сотрудников немало опытных специалистов, для которых нет секретов в профессиональной деятельности.

Со дня основания предприятия трудится Василий Васильевич Герилович. Он уже разменял восьмой десяток лет, но по-прежнему остается в строю, работая сантехником на базе. Много лет ветеран возглавлял бригаду электролинейщиков, и эту работу знает от «А» до «Я». Он имеет правительственные награды: медали «За доблестный труд» и «За трудовое отличие».

Заслуженный работник ЕЭС России Николай Григорьевич Куклин пришел в мехколонну в 1972 году. Он работал бригадиром, начальником производственно-технического отдела, главным инженером. Некоторое время находился в служебной командировке в Монголии и там за добросовестный труд был награжден «Почетной медалью Монгольской Республики». Российское правительство отметило его медалью и орденом «За заслуги перед Отечеством II степени».

После службы в армии, во время которой выполнял интернациональный долг в Афганистане, с 1980 года в мехколонне мастером, затем прорабом трудится Николай Евтихеевич Макаров. Секреты мастерства он, как и многие другие, познавал еще у одного ветерана, стоявшего у истоков предприятия, Николая Ивановича Луговика, который является профессионалом высшего класса в своей области. Николай Иванович – кавалер ордена Трудового Красного Знамени (дважды), ордена Трудовой Славы третьей степени, а в 1985 году получил высшую награду СССР – орден Ленина.

На городской Доске Почета Южно-Сахалинска висит фотография главного инженера компании Юрия Федоровича Неверова. Придя на предприятие в сере-

Помимо строительства линии электропередачи, с 2007 года компания занимается жилищным и гражданским строительством. Предприятие участвовало в реализации проекта «Сахалин-2». На компенсаторных станциях осуществлялся монтаж запорной арматуры, а также на отдельных участках происходила варка нефтегазовых трубопроводов.











дине 90-х годов, он работал начальником цеха металлоконструкций, а сейчас трудится главным инженером.

Путь от простого рабочего до начальника мехколонны прошел Анатолий Щербицкий. В 1970 году его приняли на работу электролинейщиком третьего разряда. Трудовую деятельность он совмещал с учебой в филиале Хабаровского института инженеров железнодорожного транспорта. В течение восьми лет он был механиком участка, прорабом и начальником участка. В 1986 году Анатолий Федорович возглавил Механизированную колонну №86 и руководил ее без малого 16 лет. В настоящее время работает заместителем генерального директора по общим вопросам.

С 1970 года на предприятии трудится Ударник XI пятилетки, Ударник Коммунистического Труда, Отличник энергетики и электрификации СССР Валентин Чумаченко. Вначале он работал водителем автомобиля, потом бригадиром электролинейщиков, прорабом, сейчас возглавляет участок. Добросовестный труд Валентина Константиновича отмечен орденом Дружбы народов, медалью «За ударный труд на строительстве ЛЭП 220 кВ Хабаровск – Комсомольск-на-Амуре», медалью «За ударный труд на строительстве ЛЭП 500 кВ Зейская ГЭС - Хабаровск» в 1982 году». В 1980 году он стал победителем Социалистического соревнования.

Работоспособная команда сложилась у строителей компании. Александр Васильевич Николайчук, выпускник факультета ПГС, руководит гражданским строительством. С самой лучшей стороны зарекомендовал себя Сергей Железнов. Он еще не относится к ветеранам, но за его плечами уже солидный опыт возведения жилья. Сергей Николаевич строил самый первый дом компании, а сейчас принимает активное участие в строительстве жилого комплекса «Восход».

Свои перспективы ООО «Сахалинская механизированная колонна № 68» связывает с благоприятным инвестиционным климатом на Сахалине. Сейчас в регионе быстрыми темпами развивается инфраструктура и потребность в подрядчиках, которые на высоком профессиональном уровне выполняют практически любые виды строительных работ, а также являются ведущим предприятием в сфере энергетики, с каждым годом возрастает.

Учитывая, что Сахалин находится в сейсмически опасной зоне, специалисты ООО «СМК № 68» ведут жилищное строительство по технологиям, которые позволят домам выстоять при землетрясении силой до восьми баллов по шкале Рихтера. Для этого используется значительное каркасное усиление. Большое внимание уделяется эстетическому виду возводимых объектов и их современной отделке. На смену традиционным ранее на острове плоским крышам пришли двух-, трех- и даже четырехскатные крыши.



Капитан команды единомышленников

Вся трудовая деятельность Эдуарда Витальевича Яркина связана с Механизированной колонной № 68.



После окончания Дальневосточного энергетического техникума во Владивостоке Эдуард Яркин пришел на предприятие молодым специалистом, работая сначала электромонтером-линейщиком, затем - мастером линейного участка, инженером производственно-технического отдела. С 2003 года Эдуард Витальевич – генеральный директор ООО «Сахалинская механизированная колонна № 68».

Пройдя все этапы производственного процесса и получив бесценный практический опыт, уже в начале рабочего пути в качестве управленца Эдуард Яркин направил усилия своего предприятия на улучшение технико-экономических показателей и одновременно на снижение себестоимости строительно-монтажных работ. На протяжении многих лет в основу организации труда коллектива закладываются современные технологии и последующее применение их на практике. Такой подход позволяет добиться и лучших качественных характеристик, и роста объема производства. При формировании кадровой политики особенное значение имеют социальные гарантии, материальные стимулы, ценятся заслуженные ветераны и поощряется инициативная молодежь. Многих специалистов генеральный директор знает лично и всегда готов уделить внимание личным проблемам работников.

По мнению коллег, генерального директора мехколонны отличают высокая работоспособность, целеустремленность, принципиальность, требовательность не только к подчиненным, а прежде всего к себе. Лидер по натуре, он всегда ориентирован на конечный результат и на конкретное дело, не боится трудных задач и умеет грамотно обозначить приоритеты для своей команды.

ООО «Сахалинская механизированная колонна № 68» всегда востребовано на отраслевом рынке, но для его руководителя это не повод для самоуспокоения. Яркин лично контролирует все объекты, уделяет огромное внимание качеству, соблюдению сроков и всех договорных обязательств. За плечами специалистов мехколонны такие значимые объекты для Сахалинской области, как подстанция 220 кВ Ноглики, ВЛ-10кВ в рамках проекта «Сахалин-2», жилой дом со встроенным магазином в 13-м микрорайоне Южно-Сахалинска.



Сегодня мехколонна это стабильно работающее и рентабельное предприятие, полностью загружены производственные ресурсы и нет кадрового простоя. Вместе с тем наряду с выполнением основных работ коллектив Мехколонны № 68 принимает активное участие в ликвидации последствий стихийных бедствий на Сахалине. В ноябре 2013 года бригада специалистов и рабочих под непосредственным руководством Эдуарда Яркина восстановила поврежденную ЛЭП для жителей Невельска, которые в течение недели находились без света и тепла.

Обладая большим авторитетом среди коллег-строителей, в 2013 году Эдуард Яркин был выбран председателем правления НП «СРО «Сахалинстрой», в которое входит более 200 строительных организаций Сахалинской области, Хабаровского края, Еврейской автономной области и Магаданской области. На этом посту Эдуард Витальевич проводит большую работу по сохранению традиций строительной отрасли на Дальнем Востоке. Он прекрасно знает проблемы, с которыми сталкиваются его коллеги в своей профессиональной деятельности, и большие усилия НП СРО «Сахалинстрой» направляет на защиту интересов строителей, добиваясь, чтобы именно местные производители выполняли основной объем работ.

В 2004 году Эдуард Витальевич Яркин награжден Почетной грамотой администрации Сахалинской области. В 2009 году за вклад в развитие строительной отрасли на Сахалине отмечен Почетной грамотой Министерства регионального развития Российской Федерации.

Хронология событий

Сегодня все события тех лет – это уже история.
Для строителей Байкало-Амурской магистрали это история их жизни:
каждая дата, каждое событие связаны с именами сотен тысяч людей.



1984

В ходе строительства БАМа его этапами были уложенные на новых станциях символические «серебряные» звенья, на которые тут же в торжественной обстановке въезжал первый рабочий поезд. Были и «золотые» звенья, их – четыре. Первое было уложено на границе Амурской области и Якутской АССР, расположенной на одном из перевалов Станового хребта. Следующее соединило Ургал с Комсомольском-на-Амуре, замкнув тем самым Дальневосточное кольцо. Два других уложены в 1984 году.

На разъезде имени Виктора Мирошниченко встретились путеукладчики, двигавшиеся навстречу друг другу со стороны Тынды и Ургала. Было это в апреле.

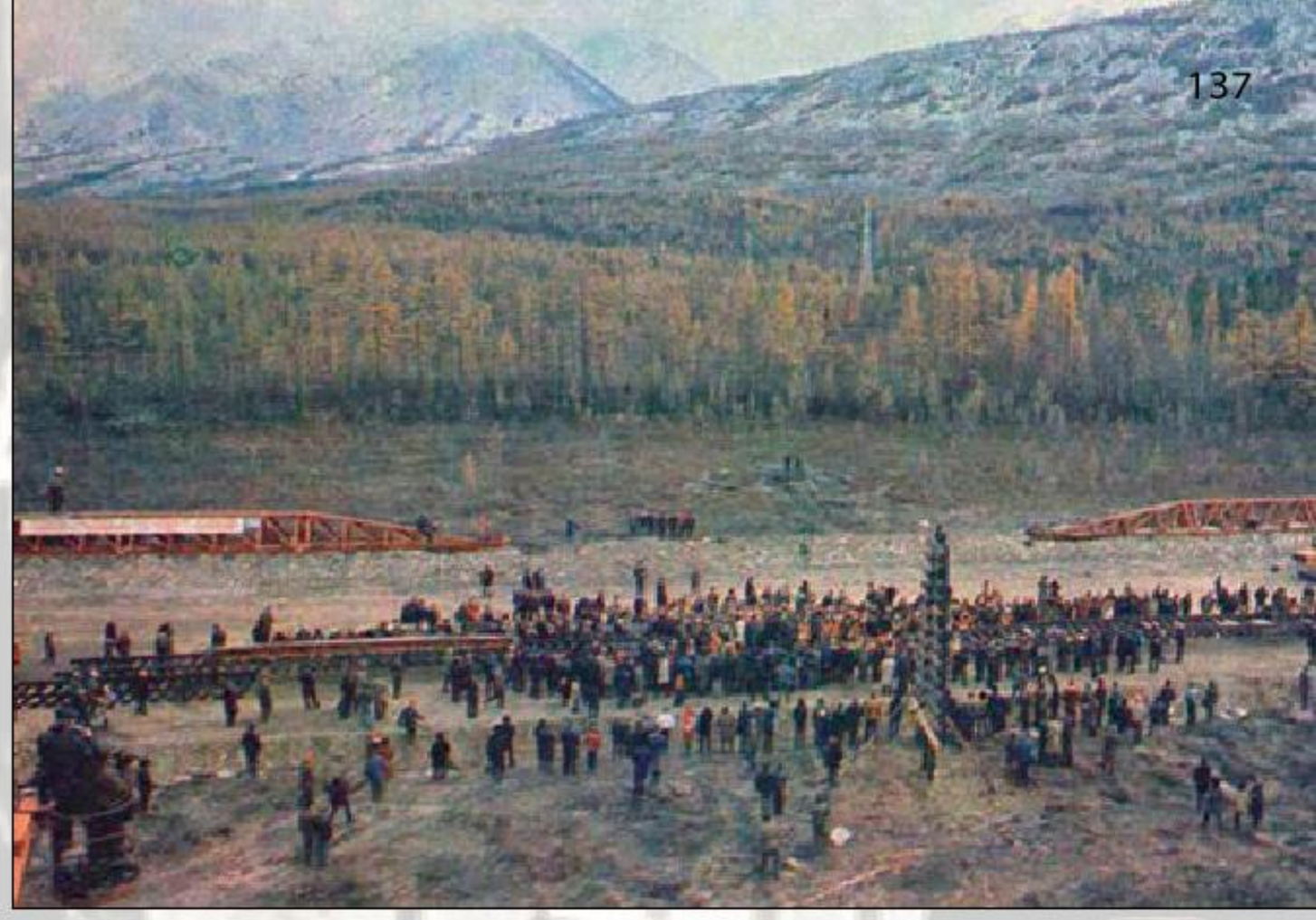
Но последняя и главная стыковка на разъезде Балбухта символизировала окончание укладки главного пути всего БАМа, поэтому и привлекла к себе всеобщее внимание еще задолго до того, когда два путеукладчика вышли на визуальный контакт.

С бригадами И. Варшавского и А. Бондаря навстречу друг другу продвигались и две половинки символического ключа от БАМа, разделенного в Тайшете 10 лет назад на развилке маршрутов двух частей главного комсомольского отряда.

А теперь проследим краткую хронику года главных «золотых» звеньев БАМа.

4 января шефские организации Таджикистана завершили строительство станции Солони.

4 января в Тынде заложены фундаменты первых 16-и этажных домов.



17 января произведена сбойка последнего, самого протяженного мысового тоннеля. Проходка сквозь прибрежные скалы над Байкалом всех четырех мысовых тоннелей протяженностью 5400 метров завершена. Ведутся работы по бетонированию и окончательной доводке сооружений.

20 января открыто рабочее движение грузовых составов по Байкальскому тоннелю.

20 января в Москву на Ярославский вокзал точно по расписанию прибыл первый пассажирский поезд №13, сформированный в Тынде.

17 марта. Проходка Кодарского тоннеля со стороны восточного портала приостановлена, так как в результате оттаивания многолетнемерзлых пород произошел обвал на законченном проходкой участке в 120 метров.

17 апреля. Воины-железнодорожники завершили укладку главного железнодорожного пути на восточном направлении магистрали. На разъезде имени Виктора Мирошниченко встретились два путеукладчика. 28 апреля здесь в торжественной обстановке уложено «золотое» звено магистрали, соединив Центральный и Восточный участки БАМа. Данной стыковкой открыто сквозное движение поездов от Тынды до Комсомольска-на-Амуре и далее – до порта Ванино.

17 июля. Бригада монтеров пути И.Н. Варшавского продолжила укладку рельсов в западном направлении. Решение транспортировать бригадную технику через перевал с восточного портала Кодарского тоннеля к западному позволило продолжить выполнение задачи по дальнейшей укладке рельсов. Но для этого пришлось заменить путеукладчик – через хребет можно было перебросить его тракторный вариант, а не тот, на платформе с тепловозом в комплексе. Так же доставлялись и рельсошпальные решетки.

Многое из того, в чем нуждались строители на объектах, расположенных между продвигающимися навстречу друг другу путеукладчиками, оставалось за Кодарским хребтом. А это десятки тысяч тонн грузов, среди них мостовые конструкции, запчасти к экскаваторам и самосвалам. Машины большой грузоподъемности и высокой проходимости не успевают доставлять все это за перевал, потому что нужно все и сразу. Им помогают вертолеты.

Свои трудности оказались и у тех, кто непосредственно обеспечивал фронт работ для путеукладчиков. На этом отрезке между Витимом и Куандой были сосредоточены большие механизированные силы, отсыпку полотна вели несколько сотен самосвалов одновременно. Механизаторы набрали темп 50 тысяч кубометров грунта в сутки.

В этих условиях взаимопомощь между разноподчиненными организациями приобрела невиданный ранее характер. Считанные минуты уходили на согласование того, чтобы генподрядчик восточного плеча передал мостовикам свой растворобетонный узел, а механизаторы выделили транспорт путейцам для ускорения балластировочных работ.

19 июня. Проходка Кодарского тоннеля со стороны западного портала приостановлена, так как произошло оттаивание и обрушение пород. Со стороны восточного портала проходка продолжена. В короткий срок здесь решена сложная инженерно-техническая задача – пробурены вертикальные скважины, и 120-метровый участок вывала заполнен бетоном, что дало возможность повторной проходки этого участка.

22 июня. Посчитав свои возможности, строители магистрали приняли повышенные обязательства завершить укладку главного пути к 1 октября.



1 июля. После ликвидации последствий аварийной ситуации началась проходка Кодарского тоннеля со стороны западного портала.

1 июля уложено последнее звено главного железнодорожного пути на Бурятском, самом трудном участке БАМа. Здесь на всем протяжении трассы рельсы уложены в зоне многолетнемерзлых грунтов повышенной сейсмичности, через Байкальский хребет, в обход мысовых тоннелей на северной оконечности озера Байкал, с большим уклоном на обходе через Северо-Муйский хребет.

27 июля. Принято решение о строительстве железнодорожного обхода Кодарского тоннеля. Здесь транспортным строителям за месяц предстоит переработать и уложить в полотно восьмикилометрового обхода 500 тысяч кубометров скальных пород. Создание обхода обеспечит открытие сквозного движения по БАМу в новые, сокращенные сроки.

На оставшемся до стыковки 90-километровом участке развернулся настоящий штурм огромных объемов работ. Здесь предстояло за короткое время отсыпать более 3,5 миллиона кубометров грунта, закончить и сдать под укладку рельсов 31 мост. На завершающем участке в работе задействовано только на этих километрах свыше 30 тысяч человек, 2500 большегрузных автомобилей. И все это кипит круглосуточно. Механизаторы, уже давно ставшие двадцатитысячниками, похоже, не справляются с огромным объемом работ – три мехколонны работают за четыре. Все перешли на «казарменное» положение. Техника не простаивала ни одной лишней минуты. Бывало, экскаваторщика выносили на руках из кабины и укладывали в палатку спать,







тогда за рычаги садился механик, его сменял начальник колонны.

1 сентября в эвенкийском селе Старый Уоян дети охотников и оленеводов получили в подарок от строителей магистрали одну из лучших в Бурятии среднюю школу.

6 сентября на БАМ отгружены последние тонны рельсов для предстыковочной укладки и «золотого» звена, изготовленных на Кузнецком металлургическом комбинате.

12 сентября построен последний мост на БАМе. Им стал 176-метровый двухпролетный через р. Куанду.

14 сентября. Завершено строительство временного железнодорожного обхода Кодарского тоннеля.

17 сентября. Завершены работы по отсыпке земляного полотна на всем протяжении магистрали.

29 сентября. По обе стороны от разъезда Балбухта застыли путеукладчики. Между ними всего несколько сотен метров. Рабочая пауза. Бригадиры-механики Павел Бушмакин с одной стороны и Виктор Лопухов с другой – довольны. Их укладочные машины в отличном техническом состоянии. Здесь же и коллективы бригад Александра Бондаря и Ивана Варшавского. И вот звучит команда одновременно для обоих коллективов, как в спорте. И вскоре – все. На 1607-м километре от Тайшета и в 877 километрах от Усть-Кута состоялась рабочая стыковка.

Но перед этим была пауза. Надо было подогнать длину последних звеньев точно под то расстояние, которое для них останется.

Праздник состоялся 1 октября в поселке Куанда. Именно здесь было уложено символическое «золотое» звено. Командир Всесоюзного ударного комсомольского отряда имени 17-го съезда комсомола Виктор Лакомов и комиссар отряда Владимир Мучицын соединили половинки символического ключа от БАМа и передали его заместителю министра транспортного строительства, начальнику Главбамстроя К.В. Мохортову.

23 октября. Первые пассажирские поезда из Комсомольска-на-Амуре и Усть-Кута вышли навстречу друг другу, чтобы доставить почетных пассажиров – проектировщиков, ученых, строителей – в Тынду.

27 октября в 4 часа 40 минут по московскому времени на станцию Тында прибыли два встречных поезда – с Западного и Восточного участков. Разрезана красная лента – движение поездов на всем протяжении БАМа открыто, пока по схеме временной эксплуатации.




ОБЕСПЕЧИВШИМ СКВОЗНОЙ ПРОЕЗД ПОЕЗДОВ ПО БАМУ!
1974



Подводя промежуточный итог на стройке, ее руководитель К.В. Мохортов отмечал:

«За прошедшее десятилетие транспортными строителями Главбамстроя вместе с субподрядными организациями переработано около 400 миллионов кубометров грунта, построено 3839 километров притрассовых автодорог, 2237 мостов, 1525 водопропускных труб, уложено 3509 километров главного железнодорожного пути, включая линию Бамовская – Беркакит, возведено 58 временных и 29 постоянных станционных поселков. Построены предприятия стройиндустрии и заводы по ремонту дорожно-строительных машин, многие сотни тысяч квадратных метров жилья, школы, больницы, клубы. Объемы сделанного колоссальны. А если учесть, что выполнялись они в необжитых, лишенных транспортной связи местах, в сложнейших природных условиях, то станет ясно, с какими трудностями справились строители».

Стыковка главного пути – начало нового этапа сооружения и эксплуатации магистрали. На «золотом» звене с символическим ключом от БАМа в руках К.В. Мохортов говорил о том, что сделана только половина дела: «Впереди у строителей огромный объем работ по подготовке магистрали к открытию постоянного движения поездов…»



Тында: город-история, город будущего

Тында – перекресток,
и им она была всегда.



Даже в те времена, когда здесь не было ни одного дома и даже юрты, здесь пересекались тропы. Одна – оленья, санно-нартовая зимой и пешеходно-конная летом – вела от Усть-Нюкжи к Гилюю, соединяя эвенкийские селения и текущие в разные океаны воды Нюкжи и Гилюя. Другая, такая же, соединяла Приалданье с Приамурьем. По ней шли не только эвенки, но и золотоискатели, а также те, кто на них охотился, - разбойники. На берегу Тынды был промежуточный пункт на чьем-то далеком пути. Встречаясь, тропы разбегались каждая в свою сторону.

Бывало, невдалеке появлялись белые кочевые юрты эвенкийского стойбища, которые периодически исчезали. Стояло и зимовье, где после революции жило несколько стариков, которые пекли хлеб, ловили рыбу, принимали и кормили путников. Для переправы через речку действовала паромная переправа. Когда все это здесь появилось, сведений не нашлось – скорее всего, ближе к началу века.



Мэр г. Тынды Евгений Петрович Черенков:

- Эффективность работы администрации города наши граждане обычно оценивают не с позиции политических и экономических реформ и инноваций, а по конкретным делам и конкретным результатам: теплу в домах, наличию мест в детских садах, состоянию здравоохранения, образования, жилья, уровню коммунальных услуг. А также по тому, насколько власть умеет не только видеть перспективы, но и воплощать их в жизнь. Конечно, большие надежды и планы мы связываем с БАМом. Это наша история, это наше будущее.

В 20-е годы здесь построили первые дома, среди которых контора первого участка строителей Амуро-Якутской магистрали, которая должна была связать станцию Большой Невер на Транссибе с Якутском. АЯМ и в последующем играл важную роль в жизни нового населенного пункта, а дорожники составляли его основное население. Они же валили лес и даже распахивали землю. Постепенно поселок расширялся, появилась и своя школа-интернат.

В 1928 году здесь поселилась приехавшая из Ашхабада семья Марии Ивановны Смирновой, которая через полвека прислала письмо в Тындинский музей:

«Получив приглашение из далекого северного края, мы не колебались. В пункте Тында нам сразу понравилось. Небольшую поляну живительно окружал



Город Тында расположен в 840 километрах от Благовещенска - областного центра Приамурья, в долинах рек Тында и Геткан на высоте 900 метров над уровнем моря. Зона вечной мерзлоты, мощность вечномерзлых пород на территории муниципального образования измеряется от 100 до 200 метров, сейсмичность – 7-9 баллов. Площадь города составляет 124 кв. километра. Численность населения – 35,5 тысячи человек.

лес, а на ней стояло 5-6 домов барачного типа. В них располагалась контора первого участка и жили сотрудники. Были у нас красный уголок, больница, а на другой стороне дороги – магазин кооперации, который снабжал предметами первой необходимости охотников, сдававших туда пушнину, оленьи рога. Мы же снабжались непосредственно с базы. Большинство мужчин охотилось в свободное время – питание было нормальным… У нас не было радио, не было даже электрического освещения… Радовало постоянное тесное общение с живой природой».

Кормила и река Тында – приток Гилюя. В ее прозрачных чистых водах водились в изобилии хариусы,



ленки, таймени. На протяжении сотен километров ее берега долго оставались безлюдными, и только ближе к устью рос поселок Тындинский, а ниже по течению позже стало заселяться эвенками новое село - Первомайское.

Когда в 1935 году поселок Тындинский стал центром Джелтулакского района, казалось, что это была вершина его исторического взлета – численность населения начала расти и быстро перевалила за четыре тысячи.

В эти же годы в поселке стали появляться изыскатели и геологи, и все они говорили о железной дороге. Только появившись со своим походным имуществом и снаряжением, они тут же исчезали в тайге.

Изыскательская партия № 36 Э.А. Нормана расположилась в районе Тынды весной 1933 года. Перед партией была поставлена задача изучить территорию площадью около пяти тысяч квадратных километров, включая большой участок Станового хребта, найти место его пересечения с трассой БАМа, выбрать место для постройки железнодорожной станции и города Тынды, определить местопрохождение стокилометрового участка магистрали от Тынды на запад до реки





Нюкжи. И это надо было сделать при полном отсутствии топографических карт.

Что касается места расположения станции Тында, то в целом с этим все казалось понятно и однозначно. Подобно тому, как с самого начала было ясно, что первые километры пройдут от Тайшета, а последние уткнутся в Совгавань, все называли Тындинский, расположенный у водораздела Лены и Амура, наилучшим пунктом середины пути. На всем остальном пространстве, над высокогорной местностью, не знавшей достоверных карт, два с половиной года кружили гидросамолеты - велась аэрофотосъемка, менялось местоположение



трассы на многих участках, но все конкурирующие варианты приводили к этой точке у гужевого тракта, к поселку Тындинский.

Новая история Тынды началась одновременно с БАМом. Организаторам стройки нужно было разместить строительные подразделения по трассе, выдать им для этого проекты временных поселков, а в последующем и рабочие чертежи на сооружение самой дороги и постоянных поселков на станциях. Этой работой занялись все службы Мосгипротранса. Перед главным архитектором В.Ф. Борисовым и главным инженером проекта Г.Д. Шапиро стояла задача запроектировать поселок железнодорожников Тындинский сначала на 12 тысяч человек на пологом и сухом склоне восточнее существовавшего поселка Тындинский. Временный поселок строителей предполагалось разместить ближе к реке, на пологой местности. Именно здесь и начал расти поселок строителей в 1972 году.

Но строители в Тынде с самого начала опережали и теснили проектировщиков, и уже к осени 1974 года поселок было не узнать. Со всех концов страны сюда стали прибывать многочисленные отряды строителей,



для размещения которых приходилось срочно сооружать временные поселки, все более плотным кольцом опоясывавшие существующий райцентр, они раскинулись и на окрестных сопках. В результате к началу разработки генерального плана Тынды Ленгипрогором и проекта детальной планировки и застройки Моспроектом значительная часть территории будущего города оказалась уже фактически заполненной разнообразными временными постройками. Число их непрерывно увеличивалось и уже с трудом поддавалось учету. Поэтому схема размещения временных поселков строителей разрабатывалась уже по факту.



И все это пространство представляло собой один большой муравейник: в отделы кадров контор стояли очереди, в кабинетах сотрудников повсюду были рюкзаки, казалось, что все передвигаются только бегом. На дорогах и улицах сновали тысячи автомашин и тяжелая техника. Отсюда уходили отряды в тайгу, на будущие станции и другие объекты магистрали. Уже в первую зиму отсюда ушли отряды в Могот, чтобы, не ожидая окончания постройки линии Бам – Тында, развернуть работы дальше на север, к южно-якутским углям. Одновременно на западной окраине Тынды вырос поселок Новотындинский, откуда московские комсомольцы отправляли десанты и разворачивали работы на западном направлении. За один год население поселка Тындинский более чем утроилось, здесь в одночасье разместились десятки контор, дирекций, трестов.

И в этой кутерьме приятно было видеть первые капитальные объекты будущего города – их создавали транспортные строители. Кирпичные пятиэтажки, общежитие гостиничного типа на 386 мест – дело рук каменщиков СМП-544.

8 мая 1975 года сюда пришли рельсы, по которым в тот же день прибыл первый поезд. Этот день стал праздником не только для строителей. Первый поезд сопровождала группа всадников на оленях, эвенки озорно кричали: «Тепловоз – хорошо, а оленя – лучше!» - и размахивали шапками.

БАМ, пройдя по судьбам строителей, вошел в жизнь коренных народов Восточной Сибири и Дальнего Востока. Эвенки следили за ходом стройки, приходили на объекты, а при встречах в тайге обязательно спрашивали: ну как, сколько опор поставили, когда пролеты смонтируете? А те, которые на оленях задорно обогнали поезд, и вовсе в Тынде свои – проживая на берегу



Гилюя в 12 километрах от райцентра, они говорили: мы умеем жить и по-эвенкийски, и по-русски.

С этого самого мая на правом берегу реки начал создаваться и расти крупный железнодорожный комплекс, который своими объектами, цехами и протяженностью станционных путей оставляет далеко позади многие другие крупные железнодорожные станции страны. Первые станционные пути, последовавшие за «серебряным звеном», здесь начала укладывать бригада Ивана Варшавского, сформированная на базе звена бригады Григория Гуреева, приведшей сюда рельсы. В начале 1976 года первые грузовые поезда приняла новая станция Тында-2, построенная рядом с главным железнодорожным узлом магистрали Тындой-1. Это позволило многократно увеличить доставку грузов в первую очередь строителям Центрального участка БАМа. Оригинально выполнено и по архитектурной композиции, и по функциональному решению здание железнодорожного вокзала. Его проект отмечен как один из лучших на международном конкурсе в Софии – авторы-архитекторы Р. Гудков и А. Козлов.

Станция Тында стала классическим железнодорожным перекрестком с рабочей профессией принимать,





распределять и отправлять грузы. И если в начале 70-х население поселка составляло не более пяти тысяч человек, то уже в начале 80-х, с созданием БАМ, численность населения достигла 50 тысяч, а в год стыковки БАМа в городе проживало уже 56 тысяч человек.

Тогда же, в мае 1975 года, в Тынду прибыли московские отряды специальной строительной организации – управления строительства Главмосстроя. Первыми были 358 специалистов механизированного участка, потом к ним присоединились еще дважды по столько же монтажников и других специалистов из подразделений столичного Главмосстроя. Тем самым Москва применила свой опыт строительства Набережных Челнов, командировав сюда большой отряд строителей. Они привезли с собой экскаваторы, бульдозеры, автокраны, передвижные электростанции, другую строительную технику и быстро наладили поточное домостроение, которое довели до суточного графика поставки железобетона, металлоконструкций, столярных изделий напрямую из Москвы.

Наиболее оптимальным вариантом жилых домов для нового города были признаны девятиэтажные 72-квартирные с одно-, двух- и трехкомнатными квартирами, в которых были просторные кухни с электроплитами. Каждая квартира была оборудована сушильным шкафом, стены представляли собой трехслойные панели с полистирольным пенопластным утеплителем. В полярном варианте выполнены также окна и балконные двери – в них было по три стекла. Чтобы надежно противостоять вечной мерзлоте и сейсмичности, специалисты предложили сделать фундаменты монолитными в виде перекрещивающихся лент. Детские сады москвичи строили в три кирпича, в подъездах домов устанавливали по три двери. И эти дома по своей стоимости оказались дешевле, чем ближние, из Шимановска.

Фундамент первой девятиэтажки бригада А. Гусева заложила в сентябре 1975 года, а уже в феврале 76-го завершила монтаж двух таких домов. Всего же за первые пять лет эта бригада возвела 35 девятиэтажек, школу, сеть коммуникаций. Потом были другие объекты, и самые яркие из них – 16-этажные жилые дома.

Посланцы Москвы придали городу Тынде столичный ритм, столичную культуру, столичные наименования улиц и микрорайонов. Не все из них получили официальный статус, но жители знают, например, где находится Арбат. Понравилась горожанам и Красная Пресня, которая прижилась официально. Ее главному строителю Анатолию Дмитриевичу Гусеву было присвоено звание Героя Социалистического Труда.

Много нужных людям объектов построила в Тынде бригада Мусаиба Аюбова. Почти все школы и детские сады – дело рук этой бригады. И почти всегда ситуация складывалась так, что требовалось сокращать графики работ. Показателен в этом отношении пример возведения второй по бригадному счету школы. На ее строительство отводилось 11 месяцев. И вот когда до завершения оставалось 180 дней, то есть сделано было менее половины, бригадиру сказали: школу нужно сдать к 1 сентября, что означало сокращение оставшегося времени почти в два раза. И сделали же! Время экономили на всем: приходилось местами менять кир-

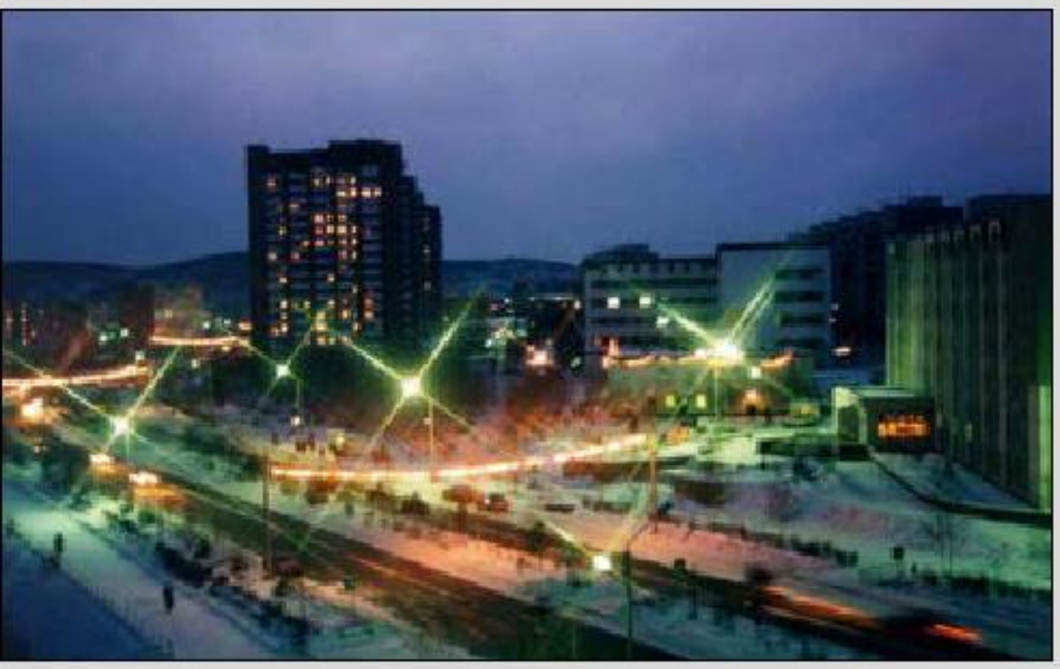


пичную кладку на панели, защищать и внедрять другие рационализаторские предложения.

Все стройки Тынды были стройками трудовых рекордов. Это были ритмы и скорости, неподвластные обычному течению времени. Одновременно с московскими строителями городские объекты постоянного назначения строили и транспортные строители.

Улица Красная Пресня имеет свою замечательную историю.

В июне 1975 года в Тындинский райком партии пришло письмо от совета ветеранов музея истории комсомола и молодежи Краснопресненского района города Москвы. Участники революции 1905 года П.М. Касаткин, А.Н. Литвейко, И.В. Крылов, В.П. Любимов и большая группа комсомольцев обратились к жителям столицы БАМа с просьбой назвать одну из улиц Тынды Красная Пресня. Они мотивировали свою просьбу тем, что перед трудящимися Краснопресненского района 30 раз выступал В.И. Ленин, от Красной Пресни он всегда избирался депутатом Моссовета (40 лет назад это были аргументы). И главное: по путевкам Краснопресненского райкома комсомола молодежь разных поко-



лений работала на строительстве Днепрогэса, Магнитки, Комсомольска-на-Амуре, на освоении целинных земель. Московская Красная Пресня направляла и на БАМ свои строительные молодежные отряды, многие участники которых влились в отряд «Московский комсомолец», на базе которого в Тынде был сформирован строительно-монтажный поезд № 573, награжденный орденом Знак Почета.

И вот 29 июля 1975 года, когда город был еще поселком, Тындинский исполком поссовета рассмотрел





предложение московских ветеранов и принял решение улицу во вновь построенном районе назвать Красная Пресня. К тому времени на ней стоял корпус общежития «Пионер», в котором проживали главным образом бойцы ударного отряда имени 17-го съезда ВЛКСМ, были уже первые четырехэтажные дома, готовилась строительная площадка под профтехучилище, рядом рос первый 9-этажный дом столичной серии, но большее пространство занимали объекты временного поселка Бамстройпути. Среди этих объектов были любимые всеми танцевальная площадка «Орфей» и Дом культуры «Юность».

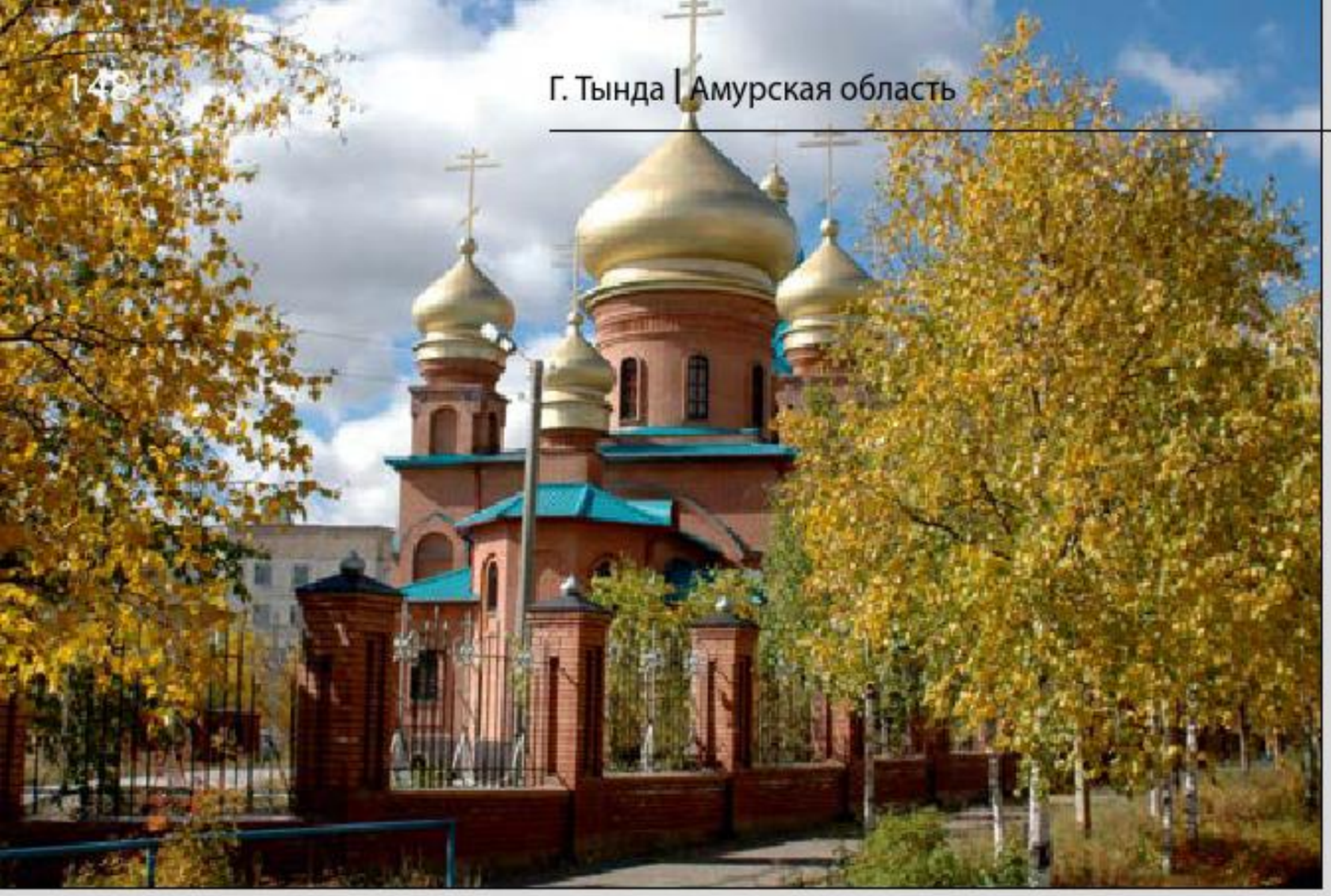
А потом на Красной Пресне выросли целые кварталы 9-этежных домов, школы, детские сады, дома быта, кафе, торгово-общественный центр, баня точно такая же, как в Москве. Москвичи принесли в облик города и некоторые элементы разнообразия: здесь можно увидеть арку, башенку, неожиданный силуэт. А вскоре на главной улице выросли четыре 16-этажки, четко обозначившие центр города.

Традиция отмечать праздник улицы Красная Пресня родилась в 1980 году. На празднике перед жителями с воспоминаниями выступают первостроители, юным тындинцам вручаются паспорта, молодоженам – свидетельства о браке, подводятся итоги конкурса на лучший по содержанию дом, поют и танцуют самодеятельные артисты. Такой праздник имеет свой день – это первое воскресенье сентября.

Почти третья часть капитально исполненных объектов в городе – заслуга транспортных строителей, которые наиболее активно занимались благоустроенным жилищным и социальным, а также промышленным строительством в 80-е годы. Мосты и путепроводы, объекты железнодорожной станции, производственные корпуса, котельные и инженерные коммуникации, пяти- и девятиэтажные жилые дома, которые можно увидеть в разных уголках города, – дело рук различных организаций Минтрансстроя, которые вносили свою лепту в постоянный, ставший современным облик города.

Хорошим и даже образцовым участником строительства города стали мостостроители. Предыдущий мэр города Марк Борисович Шульц в 2012 году, в связи с 40-летием Мостоотряда-43, говорил: «Тында без мостовиков не была бы таким благоустроенным городом,

Город Тында был основан как один из опорных пунктов строительства БАМа. Сегодня Тында – крупный транспортный узел. Здесь проходит Амуро-Якутская автодорога, располагаются участок Дальневосточной железной дороги и аэропорт.



в котором мы сегодня живем и работаем. Конечно, нам многого не хватает – тем ценен вклад мостостроителей. МО-43 построил в Тынде множество объектов, которые обеспечивают жизнедеятельность города, да и украшают его».

Дальновидные руководители городских хозяйств поручали мостостроителям возводить фундаменты самых ответственных сооружений (мостовые фундаменты выносливее и долговечнее любых других) и сами эти сооружения, включая жилые дома. И теперь наряду с московской серией город украшают несколько девятиэтажек мостостроевской серии.

Суммируя, можно сказать, что в строительство и благоустройство города внесли вклад многие. Самые достойные стали Почетными гражданами столицы БАМа. Среди них Анатолий Гусев, Владилена Данилова, Галина Костенко, Павел Кузин и Александр Лобынцев.

В год стыковки БАМа жилой фонд Тынды достиг 600 тысяч квадратных метров, из которых благоустроенными была одна треть. Общее число созданных в городе объектов – предприятий, жилья и других – достигло двух сотен. Работали школы, Дома культуры, приличный больничный комплекс, большая библиотека – все это было создано усилиями многих организаций, расположенных в городе. Тында благоустраивалась. Реконструированный в 1981 году асфальтовый завод увеличил производство дорожного покрытия с шести до 20 тысяч тонн в год. Многие тындинцы уже и не подозревали, что под ногами у них кристаллический лед.

И все же на финише шефства москвичей во временных зданиях располагалось 5 из 10 школ, 19 из 31 детских сада и так далее по другим объектам. Также и по жилью. Всем было ясно, что стыковка рельсов БАМа не означает сворачивания стройки, что проблема обустройства строителей продолжает оставаться актуальной.

В середине 80-х в стране началась перестройка, в ходе которой по всем направлениям работы составлялись программы. Тында также имела и «Жилье», и «Образование», и другие – все было расписано в квадратных метрах, рублях, штуках. В соответствии с программами того времени предполагался рост численности населения до 70 тысяч человек к 1990 году и до 100 тысяч – к 2000-му (взято из программ). Соответственно на бумаге выглядели и цифры планируемого строительства.



Реальность оказалась другой. Понятно, что никто не ожидал политических событий начала 90-х годов. Но также никто не ожидал, что сбудутся научные прогнозы академика-экономиста А.Г. Аганбегяна, сделанные им еще в середине 70-х: «Временное жилье в Тынде будет стоять до 2000 года».

С годами данная проблема не только не решалась, но и усугублялась. К 90-м годам столица БАМа подошла с огромным дефицитом социальной инфраструктуры в капитальном исполнении. А ведь можно было ожидать, что строительство «с чистого листа», кроме естественных трудностей, имеет и преимущества – возможность создания среды обитания по законам разума и красоты. Но был выбран другой путь, который принес Тынде ее собственную градостроительную историю.

Сегодня Тында – динамично развивающаяся территория. Однако сдерживающим фактором для полномасштабной реализации возможностей является статус моногорода. Градообразующим предприятием является Тындинский регион Дальневосточной железной дороги (филиал ОАО «РЖД»), здесь трудится основная часть (27,4%) трудоспособного населения города. После реорганизации железнодорожного ве-



домства отделение перешло в статус подразделения ДВЖД с администрацией в городе Хабаровске. Если до недавнего времени ОАО «РЖД» формировало основную часть бюджета Тынды, сегодня городская казна теряет доходы.

Собственные ресурсы муниципалитета не позволяют самостоятельно диверсифицировать экономику - создать на территории города практически одномо-





ментно несколько градообразующих предприятий разного профиля. Единственной реальной возможностью, по мнению городских властей, является участие в федеральной целевой программе поддержки моногородов, которая предусматривает преференции для таких территорий, а главное – государственное финансирование.

Комплексный инвестиционный план модернизации монопрофильного муниципального образования города Тынды до 2015 года был разработан в 2010 году, в 2012 -м в него были внесены коррективы.

Среди наиболее значимых инвестиционных проектов, вошедших в Комплексный инвестиционный план, - строительство деревоперерабатывающего комплекса на базе ЗАО «Туранлес». Компания активно участвует в строительстве жилья в рамках федеральной программы переселения бамовцев из ветхого и аварийного жилья, поставляет комплекты одноквартирных домов в зоны, пострадавшие от паводка 2013 года.

Результатом строительства мусороперерабатывающего завода по инновационной технологии переработки твердых бытовых отходов станет рациональное использование земельных ресурсов, формирование автоматизированного учета городских отходов, реализация проекта поможет решить проблему охраны окружающей среды за счет переработки вторичного сырья.

Еще один социальнозначимый проект - реконструкция очистных сооружений, что с учетом строящихся микрорайонов становится особенно актуально: старые сооружения, построенные еще во времена БАМа, работают на пределе нагрузки.

Формируя приоритетные инвестиционные проекты, городские власти учли и такой нюанс, как статус притаежной территории: в Комплексный инвестиционный план включен проект по сбору и переработке дикоросов и мяса диких зверей. Такая продукция, как правило, пользуется спросом не только на внутреннем, но и на иностранных рынках.

По предварительным оценкам, реализация мероприятий КИПа позволит создать около 1000 рабочих мест и привлечь на территорию города более 4 млрд. рублей инвестиций. Дополнительное поступление НДФЛ в городской бюджет прогнозируется в размере 12,5 млн. рублей.

Кроме того, выход города из статуса монотерритории может положительно сказаться на демографической ситуации – создание условий для развития многопрофильного бизнеса, по расчетам муниципалитета, должно приостановить отток местного населения и привлечь в город дополнительные трудовые ресурсы.

Второе направление, которое в Тынде всегда было традиционно сильным, - развитие социальной сферы и строительство объектов социальной инфраструктуры.

Самый масштабный за последние годы социальный проект ликвидации ветхого жилья, получивший статус президентского, – строительство микрорайона «Таежный». «Мотором» реализации программы являются губернатор Амурской области Олег Николаевич Кожемяко и мэр Тынды Евгений Петрович Черенков.

Тында - одно из немногих муниципальных образований, где рождаемость превышает смертность: впервые за 15 лет в городе фиксируется естественный прирост населения. Тем не менее два года назад городским властям удалось ликвидировать очередь в детские сады. Сегодня на первый план выдвигается другая задача - здания детсадов нуждаются в капитальном ремонте. В городе разработана программа поэтапного капремонта детских дошкольных учреждений, продолжается строительство школы искусств. В 2013 году в связи с 40-летием БАМа из федерального бюджета были выделены средства на строительство крытого ледового катка и городского стадиона.

Сегодняшние жители Тынды – это те, чьими усилиями город не только активно исправляет ошибки прошлого, но и успешно решает множество современных проблем, сохраняя при этом традиции и не забывая славные страницы своей истории.

На территории Тынды реализуется программа по переселению людей из ветхого и аварийного жилья. В микрорайоне «Таежный» будет возведено 66 жилых малоэтажных быстровозводимых домов - это 1870 квартир общей площадью 90 тысяч кв. метров. Это позволит улучшить жилищные условия 788 семей.



Железнодорожный вокзал станции Тында был открыт 26 мая 1986 года. Его строили работники предприятия «Главмосстрой» по проекту столичных архитекторов. Здание возводили из мрамора, гранита и алюминия. Оно во многом является уникальным: имеет сложную ломаную форму, изображающую лебедя. В центре расположены две башни высотой 48 метров. Железнодорожники отправляют и принимают поезда на высоте 14-этажного дома. В башнях находятся лестничные марши и лифт.

Здание является самым высоким железнодорожным вокзалом на Дальнем Востоке. По площади вокзал считается самым большим в Приамурье – 4000 м^2. В 1984 году проект вокзального здания был удостоен третьего места на международном архитектурном конкурсе в Софии.

Внутри вокзал имеет многоуровневую планировку. В крыльях расположены рабочие места полиции, связистов, камеры хранения, зал ожидания на 400 посадочных мест, 13 комнат отдыха, магазины, кафе. В 1999 году около касс установили фонтан «Весенняя красота».

Патриоты своего города

Первое заседание представительного органа власти Тынды состоялось 20 лет назад, в октябре 1994 года.

За 20 лет в Тындинскую городскуюй Думу было избрано 60 депутатов. Пятерым тындинцам - А.В. Джунковскому, А.Н. Козлову, М.В. Михайловой, И.Н. Монаховой, Л.Б. Шестак - горожане трижды выражали свое доверие.



Тогда это был еще Муниципальный Совет, вопросы развития городской территории решали 9 депутатов, которые избирались по одномандатным округам и работали на неосвобожденной основе. В течение трех созывов Совет возглавлял Марк Борисович Шульц, руководивший Тындой в общей сложности 16 лет (с 1992 по 2004 и с 2008 по 2012 годы), человек – легенда, всю жизнь посвятивший служению городу.



Председатель Тындинской городской Думы Ирина Николаевна Монахова:

- Для нас очень важно, чтобы депутаты могли решать не только задачи, имеющие значение для города в целом, но и вопросы, которые волнуют каждого жителя. Баланс между нормотворчеством и решением проблем конкретного человека – это то, к чему мы постоянно стремимся.

Тындинские депутаты первых созывов сравнивают себя с первопроходцами: приходилось осваивать азы правотворческой деятельности и формировать муниципальную правовую базу города Тынды в условиях, когда законодательная база самого государства еще находилась в стадии становления.

Два десятилетия - срок, достаточный для того, чтобы подвести некоторые итоги. Практически каждый депутатский созыв отметился важными для города и горожан решениями. Но главным условием эффективной работы депутаты Тындинской городской Думы считают конструктивное взаимодействие с населением города.

Депутаты третьего созыва стали авторами первой городской конституции – Устава Тынды. Тындинские власти первыми в Амурской области зарегистрировали и геральдические символы – флаг и герб города.

С 2005 года в составе городской Думы работает 20 народных избранников, в том числе представители от политических партий. Выборы в Думу шестого созыва (2013-2018 г.) проходили по смешанной избирательной системе.

С ноября 2006 года Тындинскую городскую Думу возглавляет Ирина Николаевна Монахова - депутат трех созывов. За последние пять лет заметно усовершенствовалась структура представительного органа власти: сформирован аппарат Думы из числа квалифицированных специалистов, два депутата (председатель и заместитель председателя Думы) стали работать на профессиональной основе, что



Фото | ❶ Депутаты Тындинской городской Думы» VI созыва. ❷ Заседание постоянной депутатской комиссии.



сразу же сказалось на эффективности работы, обеспечило преемственность и системность.

Приоритетным направлением Думы четвертого созыва (2005-2009 годы) стало создание правовых механизмов оживления экономики города, повышения эффективности управления городским имуществом: было разработано Положение об управлении муниципальной собственностью, утвержден Реестр объектов муниципального имущества. Учрежден орган, осуществляющий внешний финансовый контроль.

Отличительной чертой деятельности Думы пятого созыва (2009-2013 годы) стала работа над усилением социальной направленности городского бюджета – при формировании расходной части городской казны представительный и исполнительный органы власти смогли увеличить финансирование социально значимых отраслей. В частности, было принято Положение, дающее право на бесплатное питание в школьных столовых детям из неблагополучных семей, оказавшимся в трудной жизненной ситуации. В этот же период времени депутатами городской Думы принят еще один важный документ – Правила благоустройства города.

Успешное развитие городской территории в значительной степени зависит от того, насколько грамотно сформулирована стратегия развития.

Развитие Тынды долгое время сдерживалось тем, что город жил по старому Генеральному плану, отставшему от современных реалий. В 2010 году депутаты Тындинской городской Думы приняли новый Генплан и Правила землепользования и застройки, определившие векторы движения на предстоящие десятилетия.

Депутатским корпусом пятого созыва проведена большая работа по приведению Устава города в соответствие с действующим законодательством. На сегодняшний день решениями Думы четко определен статус органов местного самоуправления, закреплены его правовые, территориальные, финансово-экономические основы, формы участия жителей в осуществлении городского самоуправления, создана муниципальная правовая база по вопросам функционирования территориальных органов общественного самоуправления.

Власть должна быть максимально доступна и понятна, она должна уметь слушать и слышать, ведь от того, как решаются вопросы повседневной жизни горожан, в том числе и с их непосредственным участием, зависит благополучие каждого человека – считают тындинские депутаты.

По инициативе городской Думы в Тынде создана система правового мониторинга: депутатам важно знать, как работают муниципальные нормативные правовые акты, к каким социальным и экономическим последствиям приводят принятые Думой решения.

Среди тындинских депутатов всех созывов немало тех, кто участвовал в строительстве БАМа и награжден медалями «За строительство Байкало-Амурской магистрали». Тындинский депутатский корпус вообще богат на личности.

Среди тындинских депутатов всех созывов немало тех, кто участвовал в строительстве БАМа и награжден медалями «За строительство Байкало-Амурской магистрали».



В сегодняшнем составе Думы - известные и уважаемые в городе люди: заслуженный учитель Российской Федерации и Почетный гражданин города Шестак Любовь Борисовна, отличник народного просвещения Горожанкин Юрий Александрович.

Директор ООО «Сигикта» Колотов Александр Михайлович награжден орденом Красной Звезды за участие в миротворческой миссии в Республике Афганистан. Заслуженным авторитетом среди горожан пользуются главные врачи Козлов Андрей Николаевич, Путинцев Александр Александрович, директор МУП «Автотранссервис» Геращенко Сергей Иосифович, руководители управляющих компаний Эпштейн Павел Борисович, Шкарбан Наталья Федоровна.

Условия для эффективной нормотворческой деятельности и работы с населением депутатов создают работники аппарата Думы: Е.Е.Мокрякова, В.В.Железнякова, Ю.Н.Леонтьева, М.С.Бенгарт.

Постоянное развитие, новые подходы к управлению городской территорией, активное общение с горожанами, общественными организациями – таковы основные принципы деятельности тындинских депутатов.



Фото | ❶ Чествование горожан за заслуги перед городом Тындой. ❷ Открытие избирательного участка имени первых строителей БАМа. ❸ Депутаты и аппарат Тындинской городской Думы.

«Тында-ТВ»: вчера, сегодня, завтра

Тындинское телевидение создают романтики-энтузиасты.



❶



❷

Канал Тында-ТВ выпускал программы: «Голос православия» (о религиозных праздниках), «Меркурий» (по имени бога торговли), «Короче» (первая рекламная программа канала, ставшая лучшей на областном конкурсе в 1999 году), «В субботу вечером» (развлекательная программа), ежегодные «Новогодние ассорти» из нескольких часовых частей.

Во времена строительства БАМа в Тынде сконцентрировался не только весь промышленный и технический потенциал страны, но и лучшие представители отечественной интеллигенции. Эти люди на много лет вперед определили вектор культурного и интеллектуального развития столицы Байкало-Амурской магистрали.

В конце 80-х годов Советский Союз жил настроениями перестройки: люди хотели вырваться за пределы имеющихся границ, в том числе с помощью телевидения. То, что в 1989 году в Тынде вместо привычных двух центральных телеканалов появился третий – местного производства, – стало событием не только городского - регионального масштаба. Восьмой канал (будущий «Тында-ТВ») был одним из пионеров частного телевещания на территории всего СССР.

Организатором этой смелой затеи стал Валерий Гончаров – тындинский предприниматель. Тогда вместе с единомышленниками из ТУСМ-3 (территориальный узел магистральных связей) собрали телевизионный передатчик буквально на коленках. Опыта в подобной работе почти ни у кого из этих «первопроходцев» не было, зато энтузиазма – через край. Тындинское телевидение делали настоящие романтики. Конечно, больших денег это не приносило, а некоторые, особенно молодежь, работали, что называется, за идею.

23 декабря 1989 года телевизионщики получили свидетельство о регистрации СМИ от местного горисполкома. Хотя их передачи можно было увидеть уже с февраля. Короткий текст, напечатанный на машинке, и синяя печать дали право выходить в эфир на законных основаниях.

Без всяких объявлений и рекламы новый канал получил своего зрителя – территория вещания покрывала всю Тынду. Постепенно компания обрастала новой, и не очень, аппаратурой. Помогали в этом руководитель ТУСМ-3 А. П. Чернышев и в то время второй секретарь горкома партии Ю.Л.Сакович. В 1991 году редакция телеканала переехала из тесной комнатушки при ТУСМе в просторное (200 кв. м) помещение в центре города. С тех пор новые программы стали появляться чаще.

На тот момент огромной популярностью среди тындинцев пользовались выпуски концертов-поздравлений. Поначалу, чтобы привлечь зрителя, телевизионщики сами «придумывали» несуществующих именинников. Но вскоре редакцию завалил шквал заявок - в письменном и устном виде. Концерты длились по несколько часов. Своеобразный рекорд был установлен 8 марта 1994 года – поздравления шли 11 часов 50 минут!

Позже канал начал выпуск новостей. Старожилы до сих пор помнят первую студию: самодельная тумбочка да жалюзи с надписью: «Новости». Своей главной задачей телевизионщики считали освещение событий, значимых для города и строительства БАМа.

Никаких рейтинговых таблиц тогда не было и в помине, но на телеканале знали, что их смотрят тысячи



❸

Фото | ❶ Нынешний состав редакции телевидения и радио. ❷ Ведущая «концерта поздравлений» Лукьянова Анжела. ❸ Операторы Эдуард Горборуков и Олег Карцев , посередине Андрей Дюкарев.





Главный редактор НУ Редакции «Тында-ТВ» Александр Валерьевич Еремеев:

- Телевидение - это навсегда. Это не работа, а скорее образ жизни и состояние души. Так утверждают почти все, кто когда-либо имел отношение к телевещанию. Причем абсолютно неважно, был ты в кадре или за кадром. Наши архивные записи хранят не только строительство первых высоток, но и интервью тех людей, что приехали их строить со всего Союза. Людей интересных, творческих и необычных. Они тоже были лицами нашего канала. Я думаю, что Тында вскоре вновь будет развиваться. А значит, здесь вновь откроются новые яркие личности, которые войдут в историю нашего города и нашего телевидения.

тындинцев. Ночью, когда сотрудники редакции возвращались после очередной смены (работали с двух часов дня и порой далеко за полночь), в окнах многоэтажек с одинаковой частотой мелькал голубой свет. Так как центральные каналы заканчивали эфир уже к полуночи, было ясно, что в эти поздние часы горожане смотрят местное телевидение.

В 90-х о соблюдении авторских прав и пиратстве никто не задумывался, поэтому новые зарубежные боевики и комедии с кассет, которые брали напрокат у тогда еще немногочисленных владельцев видеомагнитофонов, крутились на «Тында-ТВ» каждый день.

Первых ведущих узнавали на улицах – они были популярны. Самый первый тележурналист, он же уч-



редитель Андрей Дюкарев (ныне директор киностудии «БАМ»), ведущая концерта-поздравлений, она же впоследствии и журналист, и редактор Лариса Кондратенко (сейчас главный редактор газеты «Север-Телепорт»), Павел Бакин – опытный журналист, вел передачи об известных людях Тынды.

Кстати, в 90-х именно Тында задавала тон всему приамурскому телевидению – учились у них. Тогда на «Тында-ТВ» открыто проходили прямые эфиры с представителями власти и просто интересными людьми. В Благовещенске об этом еще и не мечтали.



Канал выпускал множество собственных передач, которые были ориентированы на самого разного зрителя: от школьников до пенсионеров. Авторскую передачу «Люди и судьбы» вел замечательный амурский поэт, член Союза писателей России Владимир Гузий.

Тындинская телекомпания нередко становилась призером федеральных и региональных конкурсов. Одним из дипломантов всероссийского состязания стала программа «Вперемешку» - о школьной жизни. Вели ее ученики местной гимназии под руководством своего учителя.

Сегодня «Тында-ТВ» - это технически и профессионально оснащенный телеканал, который по-прежнему любим тындинским зрителем. Толь-



ко здесь можно увидеть новости о жизни столицы БАМа в телевизионном формате. Программа «Наши новости» - одна из немногих, которая продолжает выходить на канале.

В мае 2003 года редакция Тындинского телевидения вышла на волну «Авторадио» с собственными выпусками новостей и музыкальных поздравлений. Все в прямом эфире.

В декабре 2013 года «Тында-ТВ» открыла собственный сайт. Необходимость этого была продиктована живым интересом бывших тындинцев (уехавших из города) к тому, что сегодня происходит на родном когда-то клочке земли. Теперь у них есть возможность получить эту информацию самым доступным способом – через Интернет. У многих из них в Тынде прошла молодость: здесь они заводили семьи, рожали детей, трудились ради светлого будущего. Романтики, которые приезжали сюда 30-40 лет назад, и сейчас гордятся тем, что работали на БАМе.

За Интернетом – будущее, а потому сайт телеканала может перерасти в настоящий новостной портал, который продолжит сильные традиции тележурналистики столицы БАМа.

В 1999 году канал впервые получил сетевого партнера - «Рен-ТВ». С этой телекомпанией они сотрудничают и по сей день.



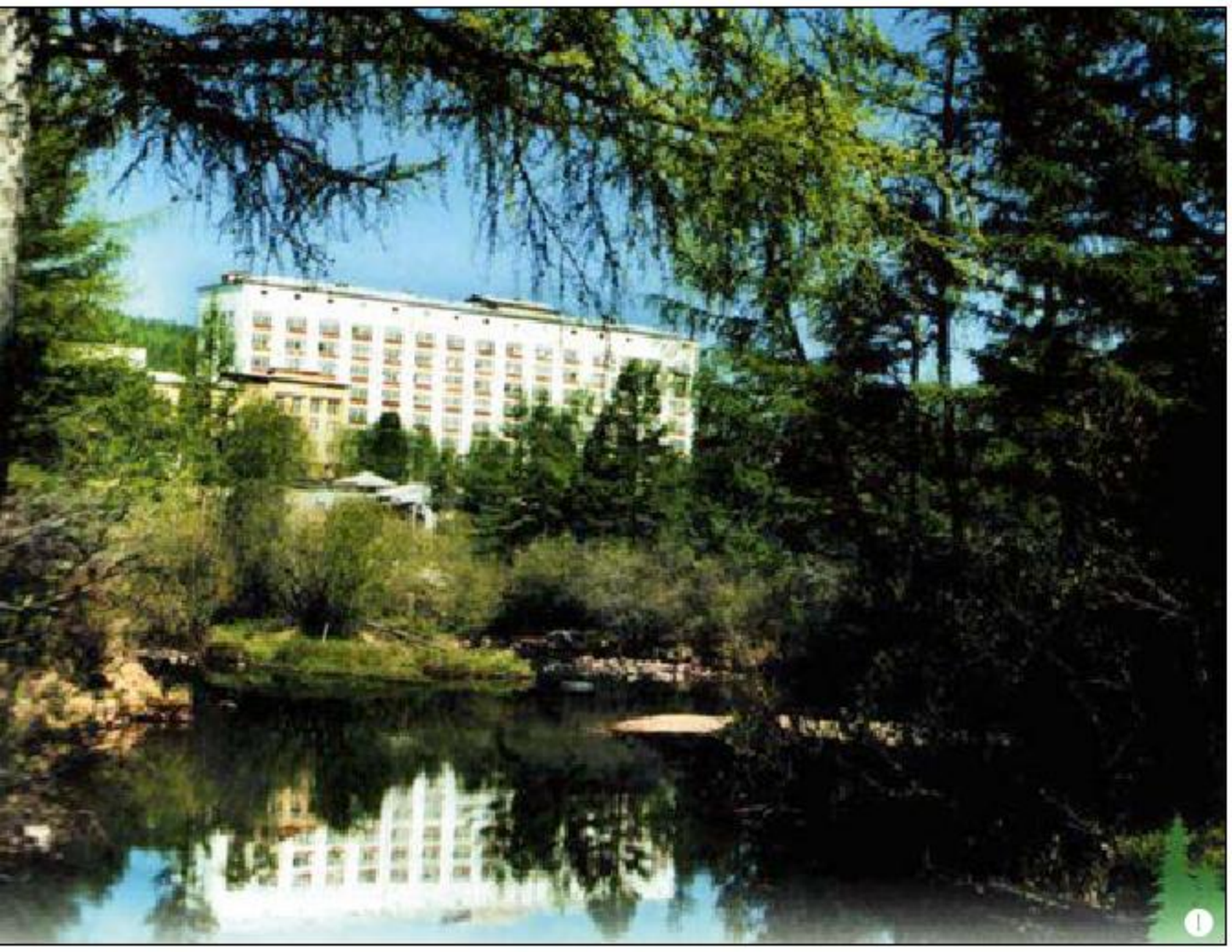
Тындинское телевидение воспитало немало хороших кадров. Некоторые, набравшись профессиональных навыков, позже находили себя в других телекомпаниях или киноиндустрии. Ольга Сагадиева сегодня работает в ТК «Югра», Анна Портян - в Благовещенске, Андрей Джунковский стал кинорежиссером.



Фото | ❶ Верхний ряд: Д. Занфиров, Л. Кондратенко, С. Радченко, Е. Гончарова, Г. Караганов, О. Карцев. Нижний ряд: В. Пудинов и А. Дюкарев, 1995 г. ❷ О. Титомир, А. Водопьянов, Д. Сагадиев, О. Сагадиева, А. Портян, А. Еремеев, А. Гончарук, В. Пудинов, Ю.Алексеенко. ❸ Елена Петухова ведет новости. ❹ Алексей Сухушин снимает панораму города. ❺ Работаем на камеру, О. Титомир и Д. Белокерницкий. ❻ Сейчас поедем работать на концерт В.Леонтьева.

Надежное здравоохранение Тынды

История НУЗ «Отделенческая больница на ст. Тында ОАО «РЖД» тесно переплелась с историей БАМа, когда в октябре 1972 года для медицинского обеспечения работ в поселок Тындинский Амурской области был переведен фельдшерско-акушерский пункт Сковородинской отделенческой больницы Забайкальской железной дороги, работавший при СМП-544.



Ежегодно в поликлиниках мощностью 750 посещений в смену выполняется более 250 000 посещений, в стационаре мощностью 120 коек получают лечение более 3600 больных. Здравпунктами ПРМО проводится более 158000 предрейсовых и послерейсовых медосмотров.
За все время работы в стационаре больницы было пролечено более 320 тысяч больных, а в поликлинике выполнено более 12 млн. посещений.

В марте 1973-го здравпункт был преобразован во врачебную амбулаторию, которую возглавил Владимир Бутов. Впоследствии Владимир Валерьянович многие годы проработал в больнице в должности врача–рентгенолога.

Для строительства дороги в тяжелых климатических и бытовых условиях, в необжитой местности требовалось хорошее здоровье, и медицинская комиссия должна была тщательно осматривать каждого. При этом медики работали в условиях, приближенных к фронтовым: здравпункт размещался сначала в вагончике, затем в сборно-щитовом доме.

Центральная районная больница пос. Тындинский, рассчитанная на 60 коек, была перестроена из общежития для водителей АЯМтранса и обслуживала 10-тысячное население Джелтулакского района. Небольшое медицинское учреждение не могло справиться с резко возросшим объемом работы, особенно по оказанию экстренной стационарной хирургической помощи. 25 января 1974 года открылся первый временный стационар для строителей БАМа – санитарный поезд. Сначала в нем было размещено 50 коек, к августу их количество увеличилось до 150.

Санитарный поезд был лишь промежуточным этапом развития медицинской службы БАМа, так как он не мог решить вопросы оказания качественной медицинской помощи в необходимом объеме.

В сентябре 1976 года на северо-восточной границе поселка Тындинский началось строительство отдельного медицинского комплекса – Дорожной больницы Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. Новое медицинское учреждение проектировалось и строилось как головное лечебное учреждение БАМа. Первым объектом, сданным в эксплуатацию, стала поликлиника для взрослых. Весной 1980 года было завершено строительство стационара (хирургического корпуса), он размещался в 7-этажном здании – первой тындинской «высотке». Стационар был рассчитан на 350 коек, однако долгое время размещал более 500.

БАМ набирал обороты, поэтому быстрое и качественное восстановление здоровья и трудоспособности строителей требовало немалых усилий и знаний персонала, а также надлежащего материального обеспечения. По уровню оказания медицинской помощи, квалификации медиков, темпам роста населения (Тындинский к тому времени стал столицей БАМа и получил статус города) больница была одной из лучших в стране.

Развивалась инфраструктура больничного городка: были поочередно введены в эксплуатацию здания детской поликлиники с соматическим отделением, дет-



Фото | ❶ НУЗ «Отделенческая больница на ст. Тында ОАО «РЖД». ❷ Голубой Дунай.



«БАМ строит вся страна!» - это был не просто лозунг. Все самое современное медицинское оборудование поступало в тындинскую больницу.

ского инфекционного отделения, пищеблока, административного корпуса, гаража, патологоанатомического отделения, открыты диагностические подразделения. Постепенно учреждение выходило на плановую мощность. Специалисты больницы выезжали на трассу для оказания практической помощи линейным лечебным учреждениям. Своевременно проводились медосмотры, консультации, плановые операции. То, что Байкало-Амурская магистраль была построена своевременно, коллектив Дорожной больницы считал и своей заслугой.



Главный врач Отделенческой больницы на ст. Тында ОАО «РЖД» Юрий Иосифович Коршняк:

- В 2013 году больница отметила 40-летие своей деятельности - это возраст зрелости и силы. Наше лечебное учреждение постоянно развивается, идет в ногу со временем, адаптируется к быстро изменяющимся условиям современной жизни. У Отделенческой больницы на ст. Тында большие перспективы в будущем. Мы готовы применять и внедрять новые технологии и оборудование, а значит, качество медицинского обслуживания города будет только расти.

ШКОЛА ЖИЗНИ

В связи с открытием сквозного движения на всем протяжении дороги Дорожная больница получила статус базового лечебного учреждения, основным направлением деятельности которого стало оказание квалифицированной и специализированной медицинской помощи работникам железнодорожного транспорта, членам их семей, ветеранам и пенсионерам железнодорожного транспорта, а также медицинское обеспечение безопасности перево-зочного процесса.

Больница стала подлинной кузницей кадров: выпускники медицинских учебных заведений быстро становились высококвалифицированными специалистами, на базе учреждения было выпол-



Первое время тындинское медицинское учреждение размещалось в вагончике на ул. Таежной. В 1974 году его перевели в сборно-щитовой дом на улице Торговой. Тогда прием велся всего по 5 врачебным специальностям, но количество посещений в день превышало 500-600.

Фото | Санитарный поезд в г. Тынде, 1974 г.



ХИРУРГИЧЕСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

Формирование хирургической службы больницы началось в далекие 70-е годы. В 2008 году, после реорганизации лечебного учреждения, сформировано единое хирургическое отделение на 50 коек, которое включило хирургические, урологические, травматологические, оториноларингологические, гинекологические койки и операционный блок на четыре операционных. Медицинская помощь оказывается высококвалифицированными врачами и медсестрами высшей и первой категории. Ежегодно в отделении проходят лечение более 1500 пациентов.



Отделение регулярно расширяет виды медицинских услуг, внедряет новые методы лечения. Операционный блок в настоящее время является одним из самых оснащенных современным оборудованием подразделений больницы.

РЕАНИМАЦИОННО-АНЕСТЕЗИОЛОГИЧЕСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ



История отделения началась с палаты интенсивной терапии, которая находилась еще в первом больничном помещении. Но официальной датой открытия реанимационно-анестезиологического отделения считается 7 апреля 1980 года. Именно в этот день открылись оперблок и отделение реанимации в новом 7-этажном здании Дорожной больницы. С самого начала здесь работали опытные специалисты.

Сегодня в реанимационно-анестезиологическом отделении трудится сплоченный коллектив, большинство сотрудников которого имеют высшую и первую квалификационную категорию.

Отделение оснащено современной наркозно-дыхательной, следящей аппаратурой, позволяющей кон-

За годы существования клинико-диагностическая лаборатория обрела крепкую материально-техническую базу и встала на более современный уровень обследования пациентов. На смену старому оборудованию пришло современное, более точное: гематологические и иммуноферментые анализаторы.



нено большое количество научных работ. Медикам удалось добиться главного – снижения заболеваемости строителей и эксплуатационников БАМа.

В разное время больницу возглавляли Владимир Бутов, Виктор Суровцев, Элеонора Деркач, Виктор Щербаков, Виктор Лебедянцев, Владимир Сухоруков, Николай Прокудин, Анатолий Пономарев, Александр Быканов. Всех их объединяло одно – они были талантливыми организаторами здравоохранения, незаурядными личностями и настоящими патриотами БАМа.

В 2001 году главврачом больницы был назначен Юрий Коршняк. Юрий Иосифович прибыл в Дорожную больницу в 1982 г. молодым специалистом, после окончания медицинского института. Работал врачом-травматологом. В настоящее время Юрий Коршняк является организатором здравоохранения высшей квалификационной категории, имеет звание «Почетный железнодорожник ОАО «РЖД».

Первыми «Отличниками Здравоохранения» стали Татьяна Намоконова, Мария Трошкова, Тамара Жога, Ирина Асмолова, Лариса Фомина, Людмила Салимова.

Больница прошла становление от маленького врачебного здравпункта при строительно-монтажном поезде № 544 «БАМстройпуть» до крупного лечебного учреждения ведомственного здравоохранения – Отделенческой больницы на ст. Тында ОАО «РЖД». С 1 августа 2002 года приказом начальника ДВЖД Дорожная больница переименована в Отделенческую больницу, а 1 февраля 2005 года Отделенческая больница была включена в структуру ОАО «РЖД».



Фото | ❶ Взрослая поликлиника. ❷ Врачи-хирурги Алферов Г.И., Судинов П.П. ❸ Зав. отделением реанимации Горобец И.А. ❹ Главная медсестра больницы Лопаткина Е. ❺ Амбулатория на ул. Торговой, 1973 г.





Дорожная больница являлась головной на Байкало-Амурской железнодорожной магистрали – на востоке от ст. Хурмули, где БАМ граничил с Дальневосточной железной дорогой, до ст. Лена Восточная, на западе, где он соприкасался с Восточно-Сибирской дорогой.

тролировать показатели жизненно важных функций организма и своевременно их корригировать. В арсенале отделения, помимо давно зарекомендовавших себя, имеются и современные средства для наркоза, включая ингаляционные, которые позволяют минимизировать побочные реакции организма, проводить более управляемую анестезию, улучшают так называемое «качество жизни» в послеоперационном периоде.

ТЕРАПЕВТИЧЕСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ СТАЦИОНАРА

С учетом заболеваемости и спроса в настоящее время в терапевтическом отделении развернуты специализированные койки по трем профилям: кардиологический, неврологический и терапевтический. Внедрены современные организационные технологии, новейшие методы аппаратного и инструментального обследования и лечения. В повседневную практику оказания медицинской помощи отделения прочно вошло телемедицинское консультирование с медвузами региона и специализированными отделениями Дорожной Клинической Больницы г. Хабаровска.

ПОЛИКЛИНИКА

Поликлиника открылась в октябре 1977 года. После включения в состав ОАО «РЖД» на нее была возложена сложнейшая задача: обеспечение безопасности движения поездов, т.е. врачебной экспертизы профессиональной пригодности работников железнодорожного транспорта, проведение предрейсовых медицинских осмотров локомотивных бригад и водителей самоходного подвижного состава, психологический отбор и комплексная реабилитация работников железнодорожного транспорта, непосредственно обе-





Фото | ❶ Первые работники больницы, получившие медаль «За строительство БАМа», 1980 г. ❷ В санитарном поезде, 1974 г. ❸ Зам. главного врача по экономике Смелянец Н. ❹ Выездной цикл ЦОЛИУВ, г. Тында, 1990 г.

В настоящее время штат НУЗ «Отделенческая больница на ст. Тында ОАО «РЖД» составляют 89 врачей, 208 средних медработников, младших – 103, прочих – 130. Всего 530 человек, из них более 150 проработали в отрасли более 20 лет. Более 60% врачей и более 78% средних медработников имеют квалификационные категории.



спечивающих перевозочный процесс. С этими задачами персонал поликлиники справляется отлично.

Кабинеты предрейсовых медицинских осмотров оснащены автоматизированной системой. Эта технология исключает «человеческий фактор» и позволяет осуществлять мониторинг с целью выявления лиц с признаками повышенного риска ухудшения состояния здоровья. С помощью специальных программ проводится групповой анализ, совершенствуется диспансеризация, оценивается эффективность профилактических и лечебных мероприятий.

ДЕТСКАЯ ПОЛИКЛИНИКА

Особое внимание руководство больницы, заведующая детской поликлиникой Татьяна Решетникова уделяют охране материнства и детства, которую обеспечивает служба педиатров. Основным принципом работы и по настоящее время остается: «Все лучшее - детям». Врачи БАМа получали «зеленую дорогу» для подготовки в лучших медицинских Центрах страны.

За 40 лет детская поликлиника приняла около 4 млн. и госпитализировала более 50 тыс. детей, выполнила более 4 тыс. выездов на трассу. Опыт работы педиатров неоднократно освещался в медицинских научных сборниках и журналах. Из 9 врачей-педиатров все имеют квалификационную категорию, в том числе 5 - высшую.

Специализированная помощь оказывается детям по 14 специальностям (нефрология, гастроэнтерология, кардиология, хирургия, ортопедия, эндокринология, гинекология, ортодонтия и т.д). Ближайшее лечебное учреждение, имеющее такой набор специалистов, - это областная детская консультативная поликлиника.

ЛАБОРАТОРИЯ ПСИХОФИЗИОЛОГИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ



Психологическая служба на Дальневосточной железной дороге была создана в 1995 году. В это время появились первые лаборатории психофизиологического обеспечения. Их основной задачей стало обеспечение профессионального здоровья, высокой работоспособности и психофизиологической надежности работников локомотивных бригад в целях повышения безопасности движения поездов. Лаборатория оборудована тремя психодиагностическими комплексами для проведения тестирования работников. В комнате психологической разгрузки и мобилизации проводятся реабилитационные мероприятия, способствующие повышению уровня психической адаптации, устойчивости к стрессовым ситуациям.

Комната оснащена удобными релаксационными креслами, аудиовизуальным комплексом. В наличии большая фонотека аудио- и видеопрограмм, психокоррекционных методик. Психологи проводят беседы, лекции, обучение навыкам саморегуляции.



МЕДИЦИНСКИЙ ПУНКТ ВОКЗАЛА СТ. ТЫНДА

Это подразделение больницы оказывает медицинскую помощь пассажирам железнодорожного транспорта, следующего через станцию Тында, проводит медицинское освидетельствование водителей железнодорожного узла ст. Тында, медицинское обеспечение проведения аварийно-спасательных работ при

Фото | ❶ Фельдшеры медпункта вокзала Борисова Е.С., Савватеева Д.А. ❷ Первый главный санитарный врач БАМа Попова Г.И. ❸ Первый отоларинголог Рудин К.И.



аварии на железнодорожном транспорте, в составе восстановительного поезда. В медпункте работает 6 человек, в том числе фельдшеры высшей и первой квалификационной категории. Долгое время отделением руководит Галина Экомасова.

СЛУЖБА КАДРОВ

С открытием амбулатории на ст. Тында в 1973 году возникла необходимость приема работников - молодых специалистов, прибывших на работу для медицинского обслуживания строителей БАМа. В марте 1975 года, в связи с тем что количество поступающих на работу увеличивалось, в штате больницы была открыта кадровая служба, ее первым работником стала Валентина Новокрещенова.

2000-е стали для больницы эпохой перемен как в структуре, наименованиях, так и в функциях и обязанностях кадровой службы. С 2010 года отдел кадров НУЗ «Отделенческая больница на ст. Тында ОАО «РЖД» стал работать под руководством Светланы Нечитайло. Сегодня в отделе работают 4 специалиста. Круг их обязанностей постоянно расширяется: ведение автоматизированного кадрового делопроизводства, работа с НПФ «Благосостояние», поиск, подбор и сохранение квалифицированного кадрового потенциала больницы, устранение дефицита кадров, повышение трудовой мотивации с использованием современных механизмов материального и морального стимулирования работников и, как следствие, повышение качества работы – оказание качественной медицинской помощи железнодорожникам, членам их семей и жителям города.

ФИНАНСОВАЯ СЛУЖБА

С момента образования Врачебно-санитарной службы Байкало-Амурской железной дороги летом 1974 года бухгалтерия больницы была представлена финансовыми работниками ВСС. По мере разрастания лечебного учреждения образовывались отдельные структурные подразделения, возникла необходимость учета материальных ценностей, учета и контроля использования бюджетных средств, начисления заработной платы работникам и т.д.

В настоящее время коллектив финансовых работников состоит из 20 человек, многие из них проработали в больнице более 20 лет. Грамотное планирование и распределение денежных ресурсов, управление эффективностью их расходования, развитие доходных источников, определение правильных цен на медицинские услуги - такие непростые задачи стоят перед финансистами в настоящее время.

Сегодня НУЗ «Отделенческая больница на ст. Тында ОАО «РЖД» в структуре Дальневосточной железной дороги выполняет одну из главных задач, стоящих перед ведомственным здравоохранением, – оказание первичной медико-санитарной и специализированной медицинской помощи работающим железнодорожникам, членам их семей, пенсионерам отрасли, жителям города и района. В поликлинике ведется прием по 39 специальностям. В последние годы широко внедряются новые технологии в оперативной гинекологии, хирургии, расширяется компьютеризация отделений, особенно диагностических. Основные качественные показатели деятельности поликлиники и стационара соответствуют сетевым и дорожным показателям. Коллектив НУЗ «Отделенческая больница на станции Тында ОАО «РЖД» с уверенностью смотрит в будущее.



Начальник отдела по управлению персоналом НУЗ «Отделенческая больница на ст. Тында ОАО «РЖД» Светлана Ивановна Нечитайло:

- Наша больница обладает отличным кадровым потенциалом: из врачей со стажем работы более 5 лет – свыше 78% имеют квалификационные категории. Для того чтобы привлекать новых и, что важно, молодых сотрудников, мы сотрудничаем с ведущими медицинскими вузами Дальнего Востока: ДВМГУ и АГМА. Также разработали специальную программу. В течение 5 лет «новички» получают определенные льготы и гарантии. Это действительно стимулирует: ежегодно мы принимает по 2-3 новых специалиста. И сегодня у нас почти нет дефицита квалифицированных кадров – мы этим гордимся!







На базе физиотерапевтического отделения проводятся более 30 разнообразных лечебно-восстановительных и профилактических методов лечения.

Фото | ❶ Первый главный врач - Бутов В.В. ❷ Зав. гинекологическим отделением с 1998 по 2008 гг. Будаев А.И. ❸ Ветераны больницы, первые работники. ❹ Первый врач – Сычев Г.Л.

Возможности – ключ к перспективе

ООО «Мостоотряд-43» - одно из немногих предприятий г. Тынды, коллектив которого десятилетиями активно принимает участие во всех крупных транспортных стройках Дальнего Востока и Республики Саха (Якутия).



Майстренко Петр Владимирович в строительстве с 1973 года. Трудовую деятельность на строительстве Байкало-Амурской магистрали начал в 1976 году, где прошел путь от рабочего до руководителя предприятия. За плечами законченные с отличием Киевский строительный техникум транспортного строительства, Дальневосточный государственный университет путей сообщения.

С 2001 года - генеральный директор ООО «Мостоотряда-43». Осуществляя руководство передовым мостоотрядом, избран советом директоров генеральным директором ООО «Мостостроительная компания-10».

В совершенстве владея вопросами планирования, экономического анализа и благодаря колоссальному опыту в мостостроении, Майстренко П.В. удалось воплотить в жизнь множество проектов, необходимых и востребованных жителями северных территорий региона.

Славная трудовая биография Мостоотряда началась 17 декабря 1971 г. с образования в поселке Тындинский Амурской области Мостопоезда-489. Мостопоезд строил мосты на Малом БАМе от Транссиба к поселку Тындинский.

После создания треста «Мостострой-10» 1 июля 1974г. Мостопоезд-489 и преобразовался в Мостоотряд-43.

К концу 1974 года Мостоотрядом сдана в эксплуатацию большая группа мостов, обеспечив укладку пути к Тынде в намеченные сроки. Это была первая и большая победа бамовских мостостроителей, завершившаяся пропуском путеукладчика к станции Тында весной 1975 года.

Уже на первых мостах здесь сложились коллективы, которые научились строить мосты не по теоретическим технологиям и нормативным срокам, а с обязательным техническим творчеством.

За годы строительства БАМа через мостоотряд прошли тысячи человек, сотни из которых становились профессионалами высокого уровня и составляли ядро специалистов новых мостостроительных подразделений. Десятки из них прославили отечественное мостостроение, освоив новые методы – от возведения фундаментов опор до монтажа пролетов; полносборное, поточное и скоростное мостостроение.

Славу отряду сложили инженерно-технические работники и руководители: А.В. Розанов, Н.Н. Бутов, Ю.К. Севастьянов, Н.В. Голубев, В.Ю. Мирошниченко, А.И. Алексеев, А.Л. Шаповалов, В.Н. Мурыгин, В.Г. Фрайндт, Б.З. Ясман, А.П. Балаба, Н.П. Косолап, С.А. Осмонов, А.И. Акулов, Ю.А. Одинцов, П.В. Майстренко и другие. Они



Фото | ❶ Мост через р. Гилюй.



внедряли новое там, где надо было работать особенно быстро и качественно. Они становились легендарными личностями, известными далеко за пределами Мостоотряда.

Владимир Юрьевич Мирошниченко организовывал участки на первых мостах, между Штурмом и Муртыгитом, заменяя монолитные фундаменты на свайные.

Анатолий Иванович Алексеев разворачивал работу своего участка таким образом, что одновременно строились несколько мостов, между которыми были многие десятки километров. Он был генератором рационализаторской работы в отряде и лучшим в техническом творчестве на всем Центральном участке БАМа.

Юрий Кузьмич Севастьянов успешно применил на мерзлых грунтах БАМа приморский опыт вибропогружения оболочек большого диаметра.

Николай Владимирович Голубев сооружал мосты на столбчатых фундаментах не только как организатор нового метода, но и как технический новатор. Инженерные службы отряда при нем, по сути, были проектными отделами, что, впрочем, было свойственно и аппарату треста, где генератором научного подхода был Л.С. Блинков.

Юрий Александрович Одинцов, работая на реконструкции мостов Транссиба, порой отказывался от «окна», предусмотренного на действующих путях, сокращая монтажные операции до минут. Его поднимали «по тревоге» на самые сложные монтажные работы, проводимые на мостах и в других регионах страны.

Важную роль играли бригадиры: Григорий Глущенко, Виктор Улевский, Юрий Ершов, Владимир Вакушин, Виктор Кудрявцев, Сергей Кудрявцев, Роман Пазюк, Александр Вилев и другие. Они были главными героями первых и последующих побед.

С 1975 г. началось строительство мостов Большого БАМа. За первое десятилетие МО-43 было построено более ста железнодорожных и автомобильных мостов. В том числе железнодорожные мосты через реки Тынду, Гилюй, Унаху, Олонго, Десс, Брянту, Верхнюю и Среднюю Ларбу, Кованту.

Сооружая мосты и путепроводы на БАМе, Мостоотряд одновременно построил жилой поселок, 28 объектов производственно-технического назначения, пять капитальных девятиэтажных жилых домов в г. Тынде, городские стоматологические и детские поликлиники, цех по выпуску железобетонных изделий, здание треста «Мостострой-10».

Промбаза Мостоотряда обеспечивала железобетонными конструкциями все полносборные мосты БАМа. Выпуск конструкций достигал до 1000 м^3 в месяц.

80-е годы заполнены трудовыми буднями высочайшего ритма и напряжения. Путеукладчик продвигался на запад стремительно, и на больших мостах в кулак собирались самые лучшие силы из нескольких отрядов, и почти на всех работали монтажники 43-го. Продолжались работы на восточном и северном направлениях. Росли объемы работ на притрассовой автодороге.

С развитием города Тынды связана вся история ООО «Мостоотряд-43». Благодаря вкладу мостостроителей сегодня Тында – это современный благоустроенный город.



Фото | ❶ Технологический мост через р. Тынду. ❷ Вантовый мост через р. Тынду. Наводнение.

Медалью «За строительство Байкало-Амурской магистрали» награждено 455 специалистов Мостоотряда.





С сентября 1998 г. МО-43 был выделен из АООТ «Мостострой-10» в ЗАО «Мостоотряд-43». По инициативе треста часть Мостоотряда, в которую вошла имеющаяся техника, была реорганизована в самостоятельное предприятие и передислоцирована в подмосковный поселок Шишкин Лес.

Возрождение нынешнего Мостоотряда началось в 2001 году. На собрании акционеров было решено сохранить Мостоотряд и назначить его генеральным директором предпринимателя и ветерана отряда П. В. Майстренко.

В Мостоотряд вернулись А.М. Сальникова, Н. А. Осипчук, А. С. Вилев, С. П. Богдашевский и другие ветераны.

В 2002 г. бригады с буровыми станками вышли на строительство автодороги Чита-Хабаровск. За три года было сооружено и достроено 8 мостов общей протяженностью 455 м. Одновременно велись работы по строительству мостов на автодороге М-56 «Лена».

В 2005 г. бывшие бамовские подразделения объединились в компанию и вышли на строительство железнодорожной линии Беркакит-Томмот-Якутск. За 2005-2010 гг. на 389–755-м км этой линии построено и достроено 20 мостов общей протяженностью 1536 м. Самым значимым событием стала достройка моста ч/р Алдан в г. Томмот (3х66+88+3х66м).

В 2011 г. под руководством начальника участка Богдашевского С. П. завершилось строительство внеклассного моста ч/р Менду (34,2+154 м) и моста ч/р Мылу (3х110+66 м). Впервые за всю историю Мостоотряда смонтированы металлоконструкции индивидуального пролетного строения длиной 154 м и высотой 23 м.

В июле 2008 г. Мостоотряд в составе строительной компании выходит на возобновившееся строительство подъездного ж-д. пути к Эльгинскому месторождению углей. За период с 2008 г. по 2013 г. на этом направлении построено 22 моста общей протяженностью 2910 м, в том числе:

- мост ч/р Ялту на 79-м км (23,6+5х34,2+23,6 м). Промежуточные опоры его выполнены в виде металлических решетчатых ферм высотой 22 м;
- мост ч/р Ундытын, 285-й км (4х55 м). Высота промежуточных опор достигает 30 м.

Фото | ❶ Генеральный директор ООО «Мостоотряд-43» П.В. Майстренко в центре и коллектив. ❷ Сборно-монолитная опора будущего моста через р. Менда в Якутии. ❸ Мост ж-д. линии Улак-Эльга, 285-й км.





За период после 2000 года на различных дорогах Мостоотряд-43 построил около 68 мостов общей протяженностью более шести тысяч метров, почто столько же мостов достроено и отремонтировано.

Мостов было столько, что трудно перечислить даже только особенные и большие из них. Например, автодорожный мост через Гилюй в Тындинском районе имел важное значение для территории, он позволил автотранспорту двигаться на восток от Тынды беспрепятственно. Многие мосты стали очередным шагом вперед в освоении новых методов и технологий их возведения.

Неотъемлемой частью столицы БАМа стали мосты, построенные для города специалистами 43-го. Автомобильный мост через Тынду в комплексе с путепроводом помог обеспечить грузопоток на Центральный участок БАМа, в Якутию, способствовал развитию города. Технологический мост ежедневно служит многим тындинцам, здесь самый короткий путь пассажирам на вокзал и железнодорожникам на работу. Пешеходным вантовым пользуются те, кто трудится на железной дороге и промбазе. Мост через Шахтаум, расширив проезжую часть дороги, обеспечил надежную связь нового микрорайона с центром города.



Генеральный директор ООО «Мостоотряд-43» Петр Владимирович Майстренко:

- Главными нашими стройками всегда были мосты. Первые, бамовские, стали настоящей хорошей школой как в технологии их возведения, так и в организации работ. У нас не было времени на раскачку – лучшие бригады формировались по ходу напряженного труда. Уже первые рабочие и специалисты должны были понять и принять правила вечной мерзлоты, забыть про нормативные сроки и гарантировать высочайшее качество сооружений. Укладка рельсов целиком зависела от темпов строительства мостов, а темпы эти в свою очередь зависели от проектных решений, от творчества инженеров, от технической оснащенности участков. Поэтому шел поиск оптимальных и эффективных в конкретной ситуации решений. На каждой строительной операции был обеспечен технологический и организационный прорыв. Этому служили творческая работа с проектами, рационализаторские предложения и личная инициатива каждого специалиста.

В настоящее время Мостоотряд-43 – современное конкурентоспособное предприятие с мощной, постоянно обновляющейся производственной базой, в которую входят тяжелая крановая техника, мощные буровые установки, автотранспортная и землеройная техника, большая и малая механизация. Основной наш кадровый состав – это высококвалифицированные как инженерно-технические работники, так и монтажники, сварщики, буровики, механизаторы.

Сегодня мы готовы двигаться дальше, и эта готовность опирается не только на технический потенциал, но и на многолетний опыт, на традиции.

Фото | ❶ Монтаж моста через р. Менду в Якутии. ❷ Мосты Федеральной автодороги «Амур». ❸ Трубы ФАД М-56 «Лена». ❹ Мост через р. Урку.









С 2009 г. в Тынде работает некоммерческий благотворительный фонд «Данко», генеральным директором которого является Майстренко П.В. Фонд оказывает материальную помощь в организации культурных и спортивных мероприятий, малообеспеченным семьям, ветеранам Великой Отечественной войны, ветеранам труда, талантливым детям, в оперативном лечении пациентов с онкологическими заболеваниями, детям-инвалидам.

40-летие БАМа отряд встречает более чем на десяти объектах в Амурской области и Республике Саха. Это мосты через р. М. Чапа и Каралак на 165 и 246-м километрах линии Улак – Эльга, путепровод на расширении станции Улак Зейского района Амурской области (начальник участка Рыльков Николай Михайлович). Мосты автодороги «Лена» через реки Большой Джелтулак и Сигикта, ручей Кипучий. Мост через ручей Безымянный на 242-м километре автодороги Введеновка-Февральск-Экимачан. Железнодорожный мост на разъезде Мохортова линии Бам – Тында в Селемджинском и Тындинском районах Амурской области (начальник участка Киреев Валентин Павлович). Арочные трубы через ручьи М. Дурай и Лютенга. Путепровод на 307-м километре автодороги «Лена». Большой мост через р. Амгу на автодороге вдоль нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий океан» в Якутии (начальник участка Богдашевский Сергей Павлович).

На этих и предыдущих объектах новички, набрав опыта, перешли в разряд опытных специалистов и ветеранов. Одновременно с ростом молодых кадров коллективом окончательно освоена технология полносборного мостостроения. В дополнение к этому отряд получил лицензию на проведение проектно-изыскательских работ. А как известно, хорошим возможностям открывается хорошая перспектива. Вот так это видится Петру Владимировичу Майстренко:

- Нашим возможностям сегодня уже не страшны многие былые разрушительные обстоятельства – мы сильнее их. Сегодня мы готовы самостоятельно вести проектно-изыскательские работы, разворачивать удаленные участки на любой дальневосточной транспортной стройке, возводить на дорогах искусственные сооружения любой сложности. Для этого у нас есть все: люди, техника, база, оборотные средства. И огромное желание превратить БАМ в современную магистраль, на которой встанут и наши новые мосты.





Фото | ❶ Начальник участка № 5 «Улак-Эльга» Рыльков Николай Михайлович (справа). ❷ Мост ж-д. линии Улак-Эльга, 285-й км, Зейский район, Амурская область. ❸ Сдача под укладку моста через р. Менду, Якутия.

Строительство железнодорожного моста через реку Менду на участке Томмот-Кердем-Якутск (Нижний Бестях) велось силами ООО «Мостоотряд-43» (г. Тында).

Уникальность этого мостового сооружения заключается в высоте его опор – около 25 метров и в длине пролетного строения (длине пролета моста без промежуточных опор), которая равна 154 метрам.
Монтаж пролетного сооружения велся при температуре ниже 55 градусов.

Схема, по которой построен мост, – 34,2 + 154 м.

Его высота с трехъярусной форморешеткой составляет 37 метров. Мост имеет одну русловую опору.

Доставка металлоконструкций для ООО «Мостоотряд-43» производилась железнодорожным транспортом до ст. Кердем – за 70 километров до строящегося объекта, что облегчило задачу мостостроителей.
Поставщик металлоконструкций – ЗАО «Улан-Удэстальмост».

Надежный поставщик мостовых конструкций

В ООО «Мостовые конструкции «Трест Мостострой – 10» ежегодно растут объемы производства железобетонных изделий:

2009 г. – 15506 изделий общим объемом 5448 м^3;

2010 г. – 9556 изделий общим объемом 9 513 м^3;

2011 г. – 12330 изделий объемом 10 735 м^3;

2012 г. – 12750 изделий объемом 3 689 м^3;

2013 г. – 17187 изделий объемом 6 458 м^3.



ООО «Мостовые конструкции «Трест Мостострой-10» было создано в Тынде на основе промбазы мостостроительного треста. В конце 70-х годов, когда на Центральном участке БАМа развернулось мощное строительство малых, средних и больших мостов, требовавшее огромных объемов самых разных железобетонных конструкций.

ЖЕЛЕЗОБЕТОННЫЕ КОНСТРУКЦИИ ДЛЯ БАМА

В суровых климатических условиях БАМа, когда строительство осуществлялось в сжатые сроки, огромное значение имела поставка готовых железобетонных конструкций, из которых быстро собирались мостовые сооружения. Поэтому остро назрела необходимость как можно быстрее построить в г.Тынде большую производственную базу, способную обеспечить бесперебойное снабжение «стройки Века». Перед Трестом Мостострой-10 в качестве первостепенной была поставлена задача строительства цеха по изготовлению ЖБИ. Он был возведен в кратчайшие сроки и стал поставлять абсолютно все элементы полносборных мостов на участке от Тынды до Куанды, где сомкнулись рельсы западного и восточного участков магистрали.



Коллектив цеха ЖБИ всегда брал повышенные обязательства и выполнял их в срок. На возводившиеся объекты поставлялись уникальные железобетонные изделия: столбы, насадки, ригели, шкафные и контурные блоки, балки, плиты «мягкого въезда», лестничные переходы, звенья арок и труб. Для их производства в цехе были установлены мостовой кран, пропарочная камера емкостью 140 кубометров и ударно-вибрационная установка.

Чем ближе была дата открытия сквозного движения поездов по всей магистрали, тем более сложные задачи стояли перед мостостроителями. Только в последний перед стыковкой год предстояло провести работы на 114 мостах, почти половина кото-



рых находилась в начальной стадии строительства. А ведь еще были значительные работы на других участках магистрали и на других дорогах. Управляющий трестом «Мостострой-10» Л.С. Блинков говорил: «Впервые на пусковом участке года мы должны построить 50 полносборных мостов со столбчатыми опорами. Это требует резкого увеличения объема выпуска сборных железобетонных конструкций до восьми тысяч кубических метров в год. Причем изготовление сборных изделий должно производиться строго по графику».

Поставленные задачи были успешно выполнены: объем производства доходил до тысячи кубических метров в месяц, и многие конструкции мостов из цеха шли на погрузку без промедления, а потом монтировались на свои постоянные места прямо «с колес».

7 сентября 1984 года на промбазе состоялся торжественный митинг по поводу выпуска последнего «золотого» шкафного блока для полносборного моста на 919-м километре. Но строительство БАМа продолжалось, также разворачивались работы и на других стройках, что по-прежнему давало промбазе огромный фронт работ.

К 1986 г. на промбазе уже работали столярный цех, пилорама и цех ЖБИ, в котором выпускались практически все конструкции для сборных железнодорожных и автодорожных мостов. В стране в то время шла перестройка, и предприятие сделало ставку на методы хозрасчета. В коллективный подряд были вовлечены все участники производства, свыше ста человек составили единую комплексную бригаду. Большое распространение получило рационализаторское творчество, и среднемесячная производительность сразу поднялась с 500 до 700 кубометров изделий.

АКТИВНЫЙ УЧАСТНИК МАСШТАБНЫХ ПРОЕКТОВ

Известные всем трудности 90-х годов прошлого века не обошли стороной трест «Мостострой-10», который распался и из него выделилось ООО «Мостовые конструкции «Трест Мостострой-10». Несмотря на все перипетии большинство специалистов продолжали трудиться на предприятии и поддерживать заложенные традиции. Также удалось сохранить и материально-техническую базу: административное здание треста «Мостострой-10», цех по изготовлению ЖБК, линию по выпуску товарного бетона, боксы по ремонту автотранспорта и тяжелой строительной техники и др.



Генеральный директор
ООО «Мостовые конструкции «Трест Мостострой-10»
Виктор Иванович Тур:

- Наше предприятие расположено в Тынде, в географическом центре транспортного строительства на Дальнем Востоке, на главном перекрестке огромного развивающегося региона. И на всем этом пространстве на дорогах под колесами машин и поездов работают наши надежные конструкции. Наш коллектив сохранил свои традиции, накопленный за многие годы производственный потенциал, укрепил свои технические возможности и готов наращивать объемы и ассортимент выпускаемой продукции. На реконструкцию БАМа и дальнейшее транспортное развитие территории Дальнего Востока мы смотрим как на свое дело.

Осенью 2007 года завод получил крупный и сложный заказ на изготовление фундаментов опор для нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий океан». Основные трудности заключались в том, что закладные детали и анкерные болты оказались эксклюзивными. Для получения опыта по работе с этими изделиями группа специалистов

Фото | ❶ Мостовой переход через р. Тынду, ведущий на промбазу ООО «Мостовые конструкции «Трест Мостострой-10».

В годы строительства БАМа мостостроители только начали осваивать сооружение фундаментов искусственных сооружений в условиях вечной мерзлоты. Чтобы можно было уйти от монолитных конструкций, которые занимали много времени, требовали большой доли ручного труда и горы цемента, буроопускные сваи были заменены столбами большего диаметра. При этом удалось добиться значительной экономии материалов и времени: четыре столба заменяли 20 свай. После этого стало возможным приступить к строительству полносборных мостов.

была направлена в Иркутск, где выпускалась аналогичная продукция. И там выяснилось, что тындинцев подводила психологическая составляющая – в коллективе было много молодых рабочих, и им казалось, что они допускают ошибки, хотя на самом деле все выполняли правильно. После этого пришла уверенность в собственных силах. Пример молодежи показывали опытные бамовцы: главный инженер Николай Петрович Рошак, мастера Николай Андреевич Костыря, Галина Григорьевна Шевелина, бригадир бетонщиков Александр Иванович Мартель, бригадир плотников Шамиль Загидуллович Фаткуллин. Они вместе с другими руководителями задерживались после смены, «обкатывая» технологию, и вскоре производство пошло как по маслу. Этот заказ позволил улучшить финансовое положение предприятия, у завода появились оборотные средства и, как следствие, возможность закупать новое оборудование.

В последние годы предприятие выполняло заказы по строительству федеральных автодорог «Амур», «Лена», «Колыма», железной дороги на Сахалине, подъездных путей к новым строящимся терминалам морского порта Ванино, железных дорог к Эльгинскому угольному месторождению и к Якутску. Причем на Якутском и Эльгинском направлениях строились распорные и арочные мосты, для возведения которых требовались уникальные конструкции.

Мостовые конструкции, изготавливаемые в Тынде, востребованы на многих стройках. Сейчас завод осуществляет заказы по доставке грузов до места назначения при выполнении работ по реконструкции объектов БАМа, строительству второго пути БАМа и возведению объектов на космодроме Восточный.



Фото | ❶ Монтаж ригеля на столбчатые опоры. ❷ В 2013 году ООО «Мостовые конструкции «Трест Мостострой-10» приступило к изготовлению звеньев труб различного диаметра.



Много лет предприятие изготавливает и реализует товарный бетон и сухую смесь для приготовления бетона; изготавливает различные металлопалубки; осуществляет перевозки грузов как железнодорожным, так и автомобильным транспортом. Такая многопрофильность позволила пережить годы, когда многие стройки замерли и заказов на основную продукцию было немного. Сегодня все эти трудности уже позади.

Завод мостовых конструкций не только сохранил производственную базу, но и оснастил ее новым оборудованием. Парк пополнился стыкосварочной линией, станками точечной сварки и вытяжным оборудованием, гильотиной для работы с листовым металлом, вальцами для изготовления труб различного диаметра, высокопроизводительным компрессором, паровым котлом. Капитальный ремонт цехов удалось осуществить без их остановки и даже без сокращения производства. Также было обновлено ограждение территории, смонтировано видеонаблюдение. Не забывают на предприятии и о создании хороших бытовых условиях для работающих. Сотрудники в ответ на заботу о себе отвечают своей активностью, и не только в работе. Интересен такой факт: в Тынде завод стал инициатором отказа работников от курения. Тем, кто за год ни разу не прикоснется к табачным изделиям, выплачивается премия. Этому примеру вскоре последовали все муниципальные предприятия Тынды.

ПРОФЕССИОНАЛЫ СВОЕГО ДЕЛА

Сегодня в коллективе трудится более сотни человек. Многие достойны того, чтобы о них рассказать подробнее.

Главный инженер Николай Петрович Рошак в системе мостостроительного треста работает с 1980 года. Он прошел путь от водителя и механика автобазы до грамотного и принципиального специалиста по эксплуатации станочного парка и крановой техники,



осуществляя надзор за их работой. Сегодня под его руководством рождаются многие сложные опалубки. Одновременно он руководит тепло- и энергоснабжением всей базы «Мостострой-10».

С 1976 года на БАМе работает Ольга Ефимовна Ксенофонтова. Она начинала свой профессиональный путь в автобазе инженером, работала начальником ПТО, ПЭО и везде была инициатором многих идей и начинаний. Примененная ею система оплаты труда – одна из самых прогрессивных и эффективных. В ООО «Мостовые конструкции «Трест Мостострой-10» Ольга Ефимовна работала главным бухгалтером, а сегодня



она – заместитель генерального директора по экономике, и во многом благодаря ее профессионализму предприятие одерживает победы в торгах на право поставки железобетонных конструкций. А в свое время, много лет назад, Ольга Ефимовна была наставницей нынешнего генерального директора Виктора Тура, за что он ей искренне признателен.

В 1975 году начинал свою трудовую деятельность электромонтажником в Мостоотряде-47 Николай Андреевич Костыря. Почти 30 лет назад он пришел бетонщиком в цех по изготовлению ЖБК, затем работал бригадиром, а с 2003 году трудится

Звания почетный работник ООО «Мостовые конструкции «Трест Мостострой-10» удостоены:

Улановская Альбина
Насихов Рустэм
Литвинчук Светлана
Тюрина Ольга
Талашманова Валентина
Костыря Николай
Белегина Ия
Морозова Эльмира
Мартель Александр
Медведев Виктор
Фаткулин Шамиль
Рошак Николай
Ленкевич Елена
Чужинова Наталья
Эмиш Николай
Тур Виктор
Газизова Галина
Ксенофонтова Ольга
Эсаулова Надежда
Усачева Ольга



Фото | ❶ Заместитель генерального директора по экономике Ольга Ефимовна Ксенофонтова.



мастером. Его опыт сегодня востребован для расширения номенклатуры поставляемых на объекты конструкций и воспитания молодых кадров. За свой добросовестный труд Николай Андреевич был удостоен высокой чести: его портрет украшал городскую Доску Почета в Тынде.

Елена Григорьевна Ленкевич на БАМе трудится с 1974 года, и нынешний юбилей стройки – это и ее юбилей. За 40 лет работы на одном предприятии она трудилась лаборантом, ведущим инженером, технологом, старшим мастером. Через ее руки прошло столько чертежей всевозможных конструкций, что из них можно составить солидный банк данных. Сегодня Елена Григорьевна трудится мостовым инспектором.

Незаменимым специалистом на заводе называют сантехника Виктора Антоновича Медведева. На БАМ он приехал в 1976 году и с 1983 года работает в системе мостостроительного треста. Сегодня отвечает за стабильное теплообеспечение всех объектов промбазы, а также является главным специалистом по изготовлению самых сложных металлических опалубок. Именно он делал опалубки для фундаментных блоков под трубы, для колец железобетонных труб большого диаметра, фундаментных конструкций для энергетиков.







Водителем мостостроительной автобазы более 30 лет назад начинал свою бамовскую биографию Леонид Николаевич Рогожин. Сегодня он трудится главным механиком, дело свое любит и умеет грамотно организовать работу механизаторов.

Фото | ❶ Так отмечает праздник 9 Мая коллектив ООО «Мостовые конструкции «Трест Мостострой-10». ❷ Мостовой инспектор Елена Григорьевна Ленкевич. ❸ Виктор Антонович Медведев отвечает за стабильное теплоснабжение всех объектов. ❹ Главный механик Леонид Николаевич Рогожин. ❺ День строителя. Нижний ряд: заместитель директора по материальному снабжению Тонких С.В., генеральный директор Тур В.И., главный инженер Рошак Н.П., главный технолог Федоров Ю.В.; верхний ряд: мастер Костыря Н.А., надежный друг предприятия Чужинов В.И., энергетик Верхотуров А.Д.





Большое внимание на предприятии уделяют привлечению на производство молодежи, подготовке инженерных кадров, созданию преемственности поколений. Многие специалисты привели сюда своих детей, которые влились в коллектив и в настоящее время достойно представляют сложившиеся уже трудовые династии. Главный бухгалтер О.В. Матвеева – дочь бывшего главбуха Натальи Абдуловны Чужиновой; бухгалтер О.В.Бондарчук – дочь легендарного в тресте машиниста железнодорожного крана Владимира Даниловича Архипова; инспектор по охране труда И.В. Ростовцева – дочь старейшего мостостроителя Виктора Александровича Коптелкина; экономист А.В. Волгина – дочь Ольги Ефимовны Ксенофонтовой; инспектор ОК О.Ю. Апикова – дочь бамовского ветерана, бывшего кадровика, а ныне оператора ЦТП Нины Петровны Шильниковой.

БАМОВЕЦ СО СТАЖЕМ

Генеральный директор ООО «Мостовые конструкции «Трест Мостострой-10» Виктор Иванович Тур возглавляет предприятие с 2001 года. Он – бамовец со стажем. Закончив с отличием Омский автодорожный институт 33 года назад, он попросил распределить его в суровые северные края, где строительство БАМа выходило на финишную прямую. В 22 года Виктор Иванович был назначен начальником автоколонны в притрассовом поселке Дюгабуль. Руководимые им водители доставляли железобетонные конструкции в голову укладки рельсов БАМа. Его бригада была основным перевозчиком товарного бетона в последние дни перед стыковкой на станции Куанда. И как память о тех годах, и как свидетельство трудового героизма, у него имеются самые дорогие для настоящего бамовца награды – медаль «За строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали», знаки «Золотое звено» и «Молодой гвардеец пятилетки».

И сегодня, накопив колоссальный опыт, Виктор Иванович чувствует напряженный ритм строек, часто



общается не только с руководителями предприятий заказчиков, но и непосредственно с начальниками участков на объектах. Те, в свою очередь, высоко ценят добросовестную работу изготовителей конструкций. Например, начальник участка Мостоотряда-64 Юрий Леонидович Денисов, работая на строительстве моста через Быссу и путепровода через железнодорожные пути на автодороге Введеновка – Февральск – Экимчан, отмечал, что детали и конструкции из Тынды, несмотря на большой ассортимент и дальнюю дорогу, всегда поступают четко по графику, без задержек. Такая пунктуальность неудивительна, ведь в рабочем кабинете Виктора Ивановича Тура одним из главных документов является график работы на строящихся объектах, который он ежедневно просматривает и корректирует. А это как раз и определяет высокую степень надежности партнера-поставщика – ООО «Мостовые конструкции «Трест Мостострой-10».

Фото | ❶ Инженер Рошак Н.П. и мастер Костыря Н.А. на погрузке уникальных шкафных блоков Ш-9. ❷ Дети ветеранов БАМа: Бондарчук О.В., Аликова О.Ю., Ростовцева И.В., Матвеева О.В., Волгина А.В.



❶



❷

История, написанная мостами

Несмотря на то, что официальной датой образования ООО ХК «Амур-Мост» считается год две тысячи первый, история этого предприятия уходит глубоко корнями в год одна тысяча девятьсот семьдесят четвертый.

За свою многолетнюю трудовую деятельность генеральный директор ООО ХК «Амур-Мост» Анатолий Николаевич Гиркало отмечен правительственными наградами: Золотым орденом «Герой труда», орденом «Во славу Отечества II степени», «Медалью за строительство Байкало-Амурской магистрали». По версии журнала «Профессия – директор» в 2008 году он стал лауреатом в номинации «100 успешных руководителей года». Анатолий Николаевич внесен в реестр Федерального справочника «Кадровый резерв России».



Год, когда с трибуны зала заседаний Кремлевского дворца Съездов на всю страну прогремело слово «БАМ». В тот самый 1974 год, когда это слово стало даже не вехой в биографии, а самой биографией для тысяч молодых людей, получивших комсомольские путевки на самую грандиозную стройку двадцатого века. Именно в 1974 году строители магистрали объявили: «БАМ – магистраль в будущее».

МОСТОСТРОИТЕЛИ

Огромный вклад в строительство Байкало-Амурской магистрали внес ровесник БАМа - трест «Мостострой-10». Это предприятие было создано в 1974 году для выполнения работ по возведению искусственных сооружений на Центральном участке БАМа. Строители треста возводили мосты, эстакады и путепроводы в Амурской и Читинской областях, сдавали объект за объектом в Якутии. Работы велись в основном вахтовым методом. Мобильные автономные участки имели собственные энергоносители. На каждом участке создавались буровые, крановые и бетонные хозяйства. Наличие автопарка и жилых модулей позволяло мостостроевцам эффективно трудиться за сотни километров от дислокации головного предприятия.

После 1984 года, когда было объявлено о завершении строительства официальной части магистрали, мостоотряды, входившие в состав треста, не прекратили своей работы. Началось масштабное строительство мостов и других инженерных сооружений на огромной территории: от Амура до полярного круга по меридианам и от Байкала до Тихого океана вдоль параллелей.

Десять лет напряженных работ на строительстве БАМа помогли тресту воспитать и обучить самые квалифицированные на тот период рабочие и инженерно-технические кадры. Предприятия к тому времени были оснащены самой современной и высокопроизводительной техникой. Мостостроителями был накоплен бесценный опыт строительства мостовых сооружений в условиях сурового климата, вечной мерзлоты со сложным геологическим строением грунтов. Отдельным параграфом, повышая сложность строительных работ, стояли высокая сейсмичность и малоизвестные строителям умеренного климата пуче- и наледеобразования.

Неудивительно, что когда в результате реорганизации треста подразделения, входившие в его состав, стали самостоятельными предприятиями, то у всех у них в активе имелись и бамовский опыт ведения работ, и бамовская закалка, и, самое главное, бамовские традиции и бамовский кодекс чести.

Фото | ❶ Мост через р. Нюкуння, ФАД «Колыма».



Генеральный директор ООО ХК «Амур-Мост»
Анатолий Николаевич Гиркало:

- За свою историю ООО ХК «Амур-Мост» построило десятки искусственных сооружений. Работа на северных территориях имеет свою специфику, но благодаря накопленному опыту и профессиональному мастерству наш коллектив всегда справлялся с самыми сложными задачами в любых обстоятельствах. Экономическое развитие Дальнего Востока, чрезвычайно богатого полезными ископаемыми, невозможно без интенсивного развития мостостроения, которое призвано косвенно обеспечивать национальную безопасность страны. Наша компания готова внести свой вклад в решение этого вопроса и намерена участвовать в строительстве второго пути БАМа.



НАСЛЕДНИКИ БАМА

Одним из таких «новых» предприятий стало ООО ХК «Амур-Мост». Организовал и возглавил его бамовец Анатолий Николаевич Гиркало, ранее работавший первым заместителем начальника Мостостроительного отряда № 54 треста Мостострой-10. Собственно, бывшие работники этого мостоотряда и образовали костяк компании «Амур-Мост».

Если верить регистрационным документам, так сказать «свидетельству о рождении» предприятия, то ООО ХК «Амур-Мост» сравнительно молодая компания, самостоятельная история которой насчитывает всего 13 лет. Но это лишь арифметика. К возрасту предприятия необходимо прибавить пятнадцать, а то и двадцать-двадцать пять лет работ на магистрали. Но даже столь небольшого официального периода работы бывших бамовцев в новых условиях оказалось достаточно, чтобы компания уверенно вошла в число ведущих предприятий строительного комплекса Дальнего Востока. А по строительству мостов, эстакад и путепроводов компания «Амур-Мост» сегодня является лидером на Дальнем Востоке.

Первые два года компания «Амур-Мост» специализировалась на общестроительных работах и занимала стабильные позиции среди «уверенных середнячков». Работы велись в основном в пределах Амурской области. Ситуация кардинально изменилась к 2003 году, когда предприятие опять получило возможность заниматься мостостроительными работами в том объеме, на который и было рассчитано. В этом же году для повышения эффективности работы в нелегких климатических условиях Сибири и Дальнего Востока на базе «Амур-Моста» была создана холдинговая компания.



В холдинг вошли четыре предприятия. Первое - ООО «Амурмост-Транс» предназначалось для обеспечения строителей транспортом. Второе - ООО «Амурмост-Гарант» предоставляет услуги по аутсорсингу. Третье - ООО «Амурмост-Проект» занимается непосредственно проектированием зданий и сооружений, а также осуществляет инженерно-геологические изыскания. И, наконец, четвертое - ООО «Амурмост-Сервис» обеспечивает работников холдинга товарами, работой и услугами. Также в состав ООО ХК «Амур-Мост» вошла Центральная строительная лаборатория.

Такая структура позволила предприятиям вести свой профильный бизнес как внутри холдинга, так и оказывать услуги сторонним предприятиям. Схема, по которой предприятия с различными направлениями деятельности были собранны в единый центр и подчинены единой стратегии, сработала на достаточно широкий охват рынка строительных работ.

Фото | ❶ Металлическая арка через р. Непроходимый, ФАД «Колыма». ❷ Заместитель генерального директора по экономическим вопросам Евгения Ивановна Достова. ❸ Мост через р. Б. Селерикан.





Ветераны ООО ХК «Амур-Мост»:

Заместитель генерального директора по экономическим вопросам Евгения Ивановна Достова (бетонщица, техник, инженер по организации труда Мостопоезда № 489 треста «Мостострой-8», МО-43 треста «Мостострой-10», в отрасли 42 года). В 1981 году Евгения Ивановна награждена медалью «За строительство Байкало-Амурской магистрали».

Заместитель главного инженера Александр Николаевич Волков (главный инженер Мостоотряда-54, в отрасли 37 лет). В 1983 году награжден медалью «За строительство Байкало-Амурской магистрали».

РЕКИ И МОСТЫ

С появлением холдинга развитие компании пошло быстрыми темпами. С 2003 года предприятия ХК «Амур-Мост» приступили к работам по проектированию и строительству участков федеральных дорог «Лена» и «Колыма», а также приняли участие в строительстве железнодорожной линии Томмот-Кердем.

В 2006 году ООО ХК «Амур-Мост» занялось ликвидацией дорожного разрыва на автодороге «Колыма». Компания строила мосты на реках Талалах, Диринг-Юрях, Артык-Юрях и Тирехтях-Эгелях. В октябре 2007 году ООО ХК «Амур-Мост» сдало в эксплуатацию автомобильный мост через реку Большой Селерикан. Здесь отличные результаты дало сотрудничество компании с НИИ транспортного строительства. Институт разработал для ООО ХК «Амур-Мост» такую конструкцию пролетных строений, которая позволяла исключить работы по пескоструйной очистке стыкуемых поверхностей, что позволило существенно уменьшить сроки выполнения работ.

МОСТ ЧЕРЕЗ ЭЛЬГУ

Объекты у ООО ХК «Амур-Мост» были самыми разными. Были сложные и не очень. Были интересные по своим проектным и конструкторским особенностям. Разные были объекты. Не было только таких, на которых строителям компании было бы неинтересно работать.

Настоящим испытанием на прочность для коллектива ООО ХК «Амур-Мост» стало строительство моста через реку Эльгу на 892-м километре автодороги «Колыма» в Оймяконском районе Якутии. Работы приходилось вести в экстремальных условиях. Во-первых, из-за отведенных сроков строительства - основные конструкции моста надо было смонтировать всего за один год. Во-вторых, удаленность объекта от основной базы составляла около 1800 километров. Причем полностью отсутствовала транспортная инфраструктура.

И еще. Оймякон является полюсом холода с рекордным минусом в 72 градуса, поэтому время на строительство моста фактически составляло всего семь месяцев в году. Пришлось применить собственный «амурмостовский» метод строительства в районах с резкоконтинентальным климатом и длительными минусовыми температурами. Был установлен двухсменный график работ, который не использовался на северных стройках со времен строительства Байкало-Амурской магистрали (вот где пригодился бамовский опыт).

Компания задействовала всю имеющуюся в ее распоряжении тяжелую технику. На строительстве моста был использован турбореактивный комплекс, обладающий большой производительностью. Он позволил значительно ускорить возведение опор. За короткое время мостостроители установили семь опор, 1200 тонн металлоконструкций.

Фото | ❶ Государственная комиссия по приему моста Эльги, 2009 г. ❷ Мост через р. Нюкуння, ФАД «Колыма». ❸ Мост через р. Колыма, ФАД «Колыма».







Генеральный директор ООО ХК «Амур-Мост» Анатолий Николаевич Гиркало и главный инженер компании Вадим Николаевич Чуличков до сдачи объекта перенесли свою «ставку» на берега Эльги, откуда вели оперативное руководство строительством. В ноябре 2008 года была смонтирована последняя панель металлического пролетного строения. Строители смогли сократить сроки с нормативных 36 месяцев до 145 дней, сохранив высокое качество выполненных работ. Благодаря слаженной работе холдинга, осенью 2008 года было полностью обеспечено открытие сквозного движения автотранспорта на одном из самых сложных участков дороги на Магадан.

КОЛЫМСКИЙ МОСТ

Прекрасно справившись со сложнейшим заданием, компания зарекомендовала себя организацией, которой по плечу выполнение заказа любой сложности. Ее авторитет в сфере дорожного строительства резко вырос, что и подтвердили результаты аукциона на строительство мостового перехода через реку Колыму на 1580-м километре федеральной трассы «Колыма». Хотя в нем участвовало множество крупнейших мостостроительных организаций Дальнего Востока и Сибири, победа досталась ООО ХК «Амур-Мост». Компании предстояло выполнить строительные работы общим объемом почти на два с половиной миллиарда рублей.

Мост с металлическими пролетами на железобетонных опорах с протяженностью мостового перехода в 2390 метров строился в нижнем бьефе Колымской ГЭС. Место строительства нового моста было определено неподалеку от старого, построенного в 1937 году и реконструированного в 1953 году. На 30 метров выше по течению.

Хотя конструкция моста была типовой и особых новшеств в проекте не наблюдалось, кроме применения металлического пролетного строения с металлической ортотропной плитой, мостостроители подошли к работе творчески. Они использовали уникальные установки турбореактивного бурения, которые позволяют проходить скважины до 1600 мм в грунтах любой прочности.

На строительстве моста ООО ХК «Амур-Мост» задействовало передвижной бетонный завод производительностью 60 кубометров бетона в час. Часть промежуточных опор пришлось возводить с плавучих понтонов. Некоторые части моста монтировались с помощью водолазов. Работы по сооружению опор в русловой части реки летом осложнялись сильным течением, а зимой – низкими температурами, доходившими до минус 50 градусов. И снова все трудности были преодолены.

В ходе строительства благодаря четкой работе диспетчерской службы и отдела комплектации, которые учли сроки поставок, составляющие в отдельных случаях до двух месяцев, проблем с доставкой инертных и строи-



Фото | ❶ Мост через р. Колыму, ФАД «Колыма». ❷ Начальник ПТО Томчук Александр Альфредович. ❸ Мост через р. Ботомоя, ФАД «Вилюй», 847-й км. ❹ Мост через р. Колыму, ФАД «Колыма».





тельных материалов не наблюдалось. Все работы выполнялись в полном соответствии с графиком, без простоев. Практически все материалы и конструкции шли из регионов Сибири и Дальнего Востока тремя видами транспорта: железнодорожным – до Владивостока, морским – до Магадана и далее автотранспортом до строительного участка.

АМУР-МОСТ СЕГОДНЯ

Сейчас холдинг ведет строительство моста через реку Нюкуня, сдача которого намечена в августе 2014 года. В прошлом году на объекте была успешно решена довольно сложная инженерная задача: монтаж металлического пролетного строения через ущелье. В настоящее время идет монтаж железобетонного пролетного строения, после чего будет проведен монтаж проезжей части по металлическому пролетному строению.

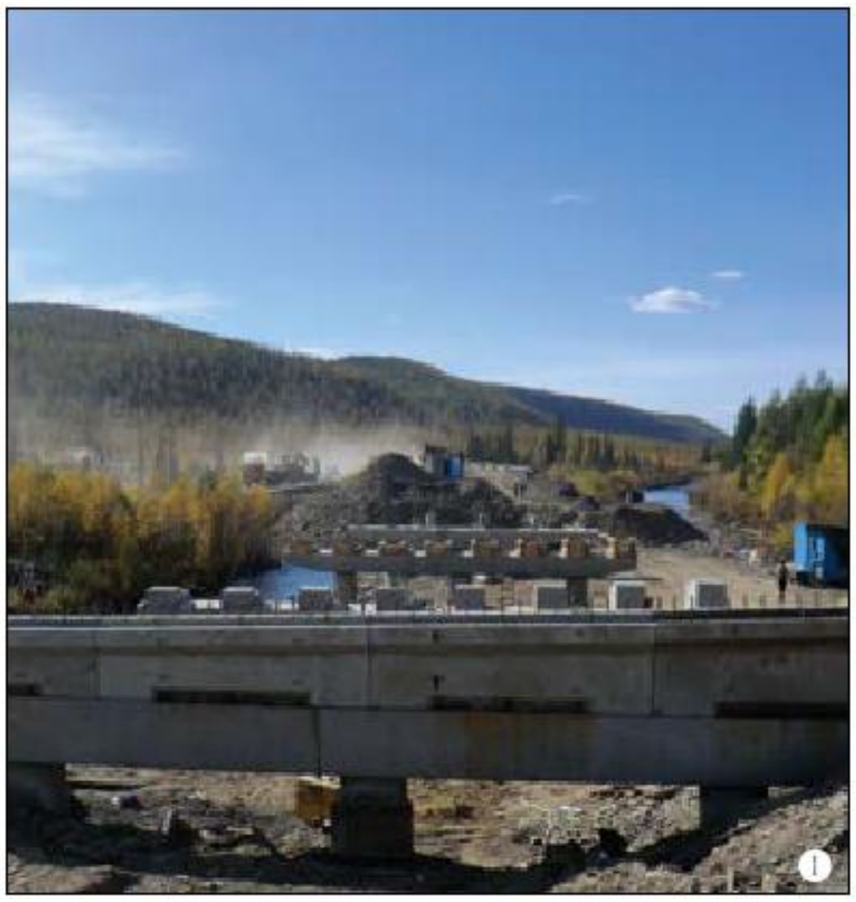
В июле 2014 года запланирована сдача моста через реку Большой Дурай в рамках выполнения работ по реконструкции автомобильной дороги М-56 «Лена» от Невера до Якутска на участке от 444 до 455-го километра.



При строительстве мостов компания стремится использовать не только новые технологии, но и «старые» - надежные, проверенные временем и незаслуженно забытые. Например, при сооружении опор через реки Малый Нимныр и Колыма с успехом осуществлялось турбореактивное бурение.

Отслеживается появление на строительном рынке и новых материалов. Безусадочные быстротвердеющие смеси «ЭМАКО S55», лакокрасочные материалы фирмы TAMBUR, опорные части и деформационные швы фирмы MAURER позволяют добиться высокого качества при выполнении работ.

Большое внимание в холдинге уделяется вопросам технического оснащения. ООО ХК «Амур–Мост» обладает большим парком необходимой спецтехники – более 250 единиц, регулярно проводит его обновление. На производственной базе холдинга есть цехи по обслуживанию и ремонту строительной техники и оборудования, автомобильного транспорта, цех по производству металлических конструкций и металлообработки, столярный цех. Все это вместе взятое позволяет компании вести строительство ускоренными темпами в сжатые сроки.



ВТОРАЯ ВЕТКА БАМА

Сегодня уже принято решение о строительстве второго пути БАМа, электрификации дороги, а также реконструкции Транссибирской и Транскорейской магистралей. Кому как не бамовским предприятиям можно доверить «второе строительство БАМа». О готовности участвовать в новом строительстве говорит исполнительный директор ООО ХК «Амур-Мост» Владимир Александрович Локтев:

- Первое - это опыт тех работников нашей компании, которые строили первые пути БАМа. Они умеют и знают, как нужно вести строительство в условиях вечной мерзлоты и крайне низких температур. Они знают особенности ведения строительных работ, характерные только для нашего региона. Второе – техническая обеспеченность компании в совокупности с профессионализмом обслуживающего эту технику персонала. И третье – это то, что предприятием наработан огромный опыт на строительстве объектов от Хабаровска до Красноярска и от Амура до Колымы.

СИЛЬНЫЙ РУКОВОДИТЕЛЬ – СИЛЬНАЯ КОМПАНИЯ

Анатолий Гиркало приехал в Тынду будучи студентом Днепропетровского металлургического института в 1978 году. И сразу «заболел» БАМом. Настолько, что тут же перевелся в Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта и закончил его по специальности «Инженер-строитель».

Бамовская биография будущего генерального директора ООО ХК «Амур-Мост» началась с мостоотряда № 54 треста «Мостострой-10». От мастера до заместителя начальника. А после окончания академии МПС – до первого заместителя.

В 2001 году Анатолий Николаевич организовал мостостроительную компанию, реорганизованную

Ветераны ООО ХК «Амур-Мост»:

Ведущий механик по буровой технике Николай Яковлевич Рыбалко (начальник экспериментального участка, главный механик треста «Мостострой-10», в отрасли 34 года). В 1984 году Николай Яковлевич награжден медалью «За строительство Байкало-Амурской магистрали».

Прораб Николай Андреевич Осипчук (монтажник стальных и железобетонных конструкций «Мостоотряда-43», в отрасли 38 лет).

Водитель Анатолий Иванович Марценюк (водитель автобазы треста «Мостоотряд-54», в отрасли 36 лет). В 1984 году награжден медалью «За строительство Байкало-Амурской магистрали».

Монтажник Николай Павлович Онофрийчук (каменщик СМП-544 треста «Центробамстрой», в отрасли 36 лет). В 1983 году награжден медалью «За строительство Байкало-Амурской магистрали».

Фото | ❶ Реконструкция моста через р. Б.Дурай, ФАД «Лена». ❷ Мост через р. Дюску. ❸ Мост через р. Тангнару, ФАД «Вилюй».





позже в холдинг ООО ХК «Амур-Мост». С первого дня существования предприятия Анатолий Гиркало самое пристальное внимание обращает на качество работ, выполняемых компанией. Он убежден, что сегодня работать некачественно просто невыгодно.

В строительной отрасли Анатолий Николаевич работает более 35 лет. Имеет репутацию грамотного и ответственного специалиста, умеющего находить решения для достижения поставленных целей.

Благодаря настойчивости генерального директора ООО ХК «Амур-Мост», его нестандартному мышлению и творческой инициативе, компания за короткий срок вышла в число лидеров среди организаций Дальнего Востока, занимающихся работами по созданию искусственных сооружений. Он создал команду высококлассных профессионалов, чьи идеи и опыт позволяют решать любые стоящие перед холдингом задачи.

ГЛАВНОЕ БОГАТСТВО ХОЛДИНГА

Сегодня в компании трудятся более 200 человек. Грамотных, высококвалифицированных специалистов. Большинство с многолетним трудовым стажем.

Эрудированным и высококлассным специалистом, автором целого ряда ценных предложений зарекомендовал себя главный инженер Вадим Николаевич Чуличков. Он участвовал в разработке многих проектов. Внедряет в жизнь свой опыт и знания в проектировании и надзоре за строительством, ремонтом и реконструкцией мостов и путепроводов на федеральных автодорогах «Лена», «Алдан», «Вилюй», на железнодорожной линии Томмот-Кердем, на федеральной дороге «Колыма», участке железнодорожного пути к Эльгинскому месторождению углей.

Настойчивость, творческая инициатива и нестандартное мышление присущи заместителю генерального директора по строительству Денисламу Равильевичу Бикбаеву, который внес весомый вклад в строительство мостовых сооружений.

Заместитель главного инженера Александр Николаевич Волков – грамотный аналитик, высококвалифицированный специалист в области фундаментостроения, расчетов мостовых конструкций. Он творчески подходит к решению любого вопроса. На строительстве БАМа работал в Мостоотряде-54 треста «Мостострой-10». Он имеет более 25 научных трудов, изобретений и патентов.

С 2008 года в компании трудится начальник производственно-технического отдела Александр Альфредович Томчук - специалист в области строительства мостов и промышленно-гражданских сооружений, по работе с проектными институтами, совершенствованию проектных решений, разработке проектов.

Настоящим профессионалом и умелым организатором является главный диспетчер Лариса Виневская. Ее отличают принципиальность, умение проявлять дипломатическую выдержку при общении с людьми. В компании Лариса Николаевна работает с 2006 года и за это время внесла огромный вклад в развитие инфраструктуры предприятия. Ее активная деятельность во многом позволяет холдингу качественно и в установленные сроки осуществлять технологический процесс на разных участках строительства.

Руками коллектива ООО ХК «Амур-Мост» создано немало объектов, имеющих огромное социальное значение для жителей Дальнего Востока. Благодаря компании было открыто сквозное движение по автодороге «Колыма» от Магадана на материк, что стало историческим событием для жителей Якутии и Колымы. Сделано – много, впереди – еще больше…





Фото | ❶ Мост через р. Колыму, ФАД «Колыма». ❷ Главный инженер Чуличков Вадим Никлаевич. ❸ Главный диспетчер Виневская Лариса Николаевна. ❹ Мост через р. Ненкан, ФАД «Колыма».



Надежные специалисты – опора мостостроения

Дальний Восток – это территория больших экономических возможностей, где ведется активное строительство. Развитие региона напрямую зависит от потенциала и мощности предприятий, занятых в стройиндустрии, таких как ООО «Мостостроительная компания «Тындатрансмост».



Крепкие деловые отношения ООО «МСК «Тындатрансмост» с другими участниками стройиндустрии региона – это одна из характерных черт мостостроительной компании. В числе постоянных и надежных партнеров: ООО «Мостостроительная компания-10», ООО «Мостоотряд-43», ЗАО «Улан-Удэстальмост» и ООО «СК «Мост-Восток».

ООО «Мостостроительная компания «Тындатрансмост» осуществляет строительство искусственных сооружений и путепроводов. Предприятие по-своему уникально: оно является одним из немногих в Приамурье, кто занимается мостостроением.

Генеральный директор ООО «Тындатрансмост» Владимир Клименков приехал в столицу БАМа в 1984 году. После окончания Хабаровского политехнического института, где получил специальность «Мосты и тоннели», он трудоустроился в «Мостоотряде № 54». Работа на этом предприятии позволила приобрести бесценный опыт. В 2000 году, с началом строительства железнодорожной линии Улак – Эльга, было открыто мостостроительное предприятие БСК-30, где Владимир Петрович занял должность начальника ПТО.

Отличные профессиональные навыки и талант руководителя сподвигли Владимира Клименкова на создание собственной мостостроительной компании. Так, в 2001 году свою деятельность начало ООО «МСК «Тындатрансмост». Инициативу организации предприятия поддержали коллеги, получившие закалку во время строительства БАМа: главный инженер Сергей



Фото | ❶ Мост на железнодорожной линии Улак-Эльга, 130 км. ❷ Реконструкция 31-22 км на железнодорожной линии Тында-Комсомольск.





Витальевич Майер, главный диспетчер Иван Иванович Бухгольц, инженер ПТО Светлана Викторовна Синцова.

Первые крупные заказы компания получила на объекте федерального значения – автодороге «Амур». Здесь был построен путепровод 4х24 м и несколько небольших мостов 2х15 м. До 2004 года специалисты выполняли работу на участке Уруша - Ерофей Павлович: возводили масштабный Халанский путепровод.

В 2008 году строительство железнодорожной линии и автодороги Улак – Эльга было возобновлено. Отличная репутация и профессионализм позволили ООО «Тындатрансмост» принять непосредственное участие в реализации федерального проекта, заказчиком которого является крупная металлургическая компания «Мечел». Для них предприятие строило мосты малого и среднего типа на двух участках автодороги для того, чтобы обеспечить доступ к богатейшему месторождению коксующегося угля в России.

В настоящее время компания работает в основном в Якутии на федеральной автодороге «Лена» по маршруту Невер – Якутск. В 2012 году здесь было выполнено 3 объекта: двухочковый арочный мост через р. Большая Юхта, одноочковый арочный мост через р. Юхточка и 3-пролетный мост через Малую Юхту. Осенью в эксплуатацию сдали два 3-пролетных моста через Большой и Малый Курун-Кенкю.

Также в 2012 году предприятию был доверен объект повышенной сложности – реконструкция железнодорожного моста на участке БАМа Тында - Февральск - Комсомольск, высота которого составляет 30 метров. Объект сдан в конце 2013 года. Несмотря на масштабность работ, высококвалифицированные специалисты предприятия завершили их в срок, как всегда, не подводя заказчика.

Предприятие обладает хорошо оснащенной материально-технической базой, которая позволяет произво-

Спецавтопарк ООО «МСК «Тындатрансмост» насчитывает более 40 единиц спецтехники, в числе которых 10 автомобильных кранов, 5 буровых установок ударно-канатного типа, тралы и тягачи с прицепами на базе КрАЗа и МАЗа.



Генеральный директор ООО «МСК «Тындатрансмост», Владимир Петрович Клименков:

- Особые перспективы развития предприятия мы связываем с будущим строительством БАМ-2. «Тындатрансмост» готово предоставить свои технические и кадровые ресурсы для того, чтобы принять участие в реализации масштабного и амбициозного проекта. Тем более что в Амурской области сегодня работает не большое количество мостоотрядов, готовых реализовывать заказы в таких крупных объемов, каких требует строительство железной дороги федерального значения. Думаю, будущих объемов на второй ветке БАМа будет достаточно, чтобы обеспечить работой и наше предприятие.



дить полный комплекс работ, начиная с нулевого цикла, то есть с буровых работ. Дальше возводятся опоры, осуществляется монтаж пролетных строений и покраска.

Большое внимание руководящий состав уделяет внедрению новой техники и современных технологий, что позволяет вводить объекты в эксплуатацию своевременно и с надлежащим качеством.

Выполнять мостостроительные и дорожно-строительные работы любой сложности предприятию позволяет не только укомплектованный технический парк, но также опыт и высокая квалификация сотрудников.

Многие из тех, кто строил БАМ, сегодня работают в ООО «Тындатрансмост». Эти кадры составляют профессиональную и идеологическую основу коллектива. В их числе особые трудовые качества проявили

Фото | ❶ Автодорожный мост на федеральной трассе «Лена», через р. Большой Курун-Кенкю. ❷ Мост на железнодорожной линии Томмот-Нижний Бестях, 522 км.



монтажники Леонид Митрофанов, Леонид Коломеец, Владислав Коноваленко, Сергей Бушуев, крановщик Александр Козицкий, заместитель по производству Юрий Денисов, главный инженер Сергей Майер, первый заместитель генерального директора Андрей Клименков и диспетчер Николай Пряхин.

Владимир Петрович уверен в том, что специалистов, которые прошли закалку БАМом, отличает большое количество уникальных качеств. Они понимают



ООО «МСК «Тындатрансмост» участвовало в строительстве железной дороги Томмот – Кердем - Нижний Бестях на Амуро-Якутской железнодорожной магистрали в Республике Саха (Якутия). Здесь силами предприятия было возведено более 20 мостов разной протяженности.

поставленные им задачи с первого раза и, несмотря ни на какие трудности, выполняют их. БАМовцы никогда не ищут легких путей и не пытаются найти причины, по которым выполнение той или иной работы будет невозможным. Компания работает в очень сложных условиях: за тысячи километров от дома, в суровой климатической зоне Крайнего Севера специалисты строят мосты и дороги. До некоторых объектов можно добраться только зимой, где-то затруднена транспортная схема доставки оборудования, техники и материалов. Но несмотря на это, рабочие проявляют настоящее мужество, выносливость и профессионализм.

В 2001 году коллектив состоял всего из 30-40 человек, но уже в 2008 году, когда возобновилось строительство железнодорожной линии и автодороги Улак - Эльга, предприятие значительно увеличило штат в связи с ростом производственных объемов: в ООО «Тындатрансмост» работало около 250 человек. На сегодняшний день в коллектив компании входит 150 сотрудников.

Мостостроение, как и многие другие отрасли экономики, столкнулось с проблемой нехватки молодых квалифицированных рабочих кадров. Но благодаря многолетнему сотрудничеству с Хабаровским техническим университетом, «Тындатрансмост» успешно комплектует штат новыми специалистами. Практически весь инженерно-технический состав предприятия имеет средний возраст 30-35 лет.

Желающие работать в ООО «Тындатрансмост» приезжают буквально со всего Дальневосточного федерального округа: из Амурской, Читинской, Еврейской автономной областей, Хабаровского края и Республики Саха (Якутия). Люди знают, что здесь они смогут полностью реализовать свои возможности, получая при этом стабильную и достойную заработную плату, а также полный социальный пакет.

С таким профессиональным коллективом ООО «Тындатрансмост» имеет огромный потенциал в области строительства дорожного и мостового. Накопленный годами профессиональный опыт и неистощимый творческий потенциал инженерно-технических и рабочих кадров позволяют с легкостью преодолеть жесткую конкуренцию отраслевого рынка и успешно выполнять заказы любой сложности.



Фото | ❶ Автодорожный мост на федеральной трассе «Лена», через р. Юхточка. ❷ Мост на железнодорожной линии Томмот-Нижний Бестях, 730 км. ❸ Автодорожный мост на федеральной трассе «Лена», через р. Малая Юхта.

В рамках проекта строительства железнодорожной линии Улак – Эльга к Эльгинскому месторождению коксующихся углей компания «Тындатрансмост» с 2008 года осуществляла строительство металлических мостов на главном пути и притрассовой дороге.

Начали с реконструкции мостов, построенных в 2001 году, прямо с первого километра. Устраняли недоделки, красили, приводя объект за объектом в нормальное состояние. Новый мост, расположенный «на кривой», был построен на 46-м километре вместе с ООО «Мостоотряд № 43».

По договору с генподрядчиком сооружения подъездных путей – ЗАО «Металлургшахтспецстрой» – компанией были возведены два трехпролетных металлических моста на 130-м и 263-м километрах. Опоры - двадцатиметровой высоты, вес пролетов – до 75 тонн, что составляло определенные сложности во время сборки. Сданы в эксплуатацию в октябре и декабре 2011 года.

В процессе строительства был уложен 321-й километр железнодорожного полотна и возведены 76 мостов. Привлечены к строительству 70 подрядных организаций. После небольшого участка БАМа и дороги Беркакит–Томмот–Якутск ветка Улак–Эльга стала третьей железнодорожной нитью на территории Якутии.

ООО «Дальмост»: работаем на дорогах Севера

Сегодня дорожное строительство – одна из наиболее динамично развивающихся отраслей экономики Дальнего Востока.



В 2010 году предприятие участвовало в строительстве новой высоковольтной подстанции в Тынде. Работу пришлось вести в тяжелых условиях северной зимы, когда столбик термометра опускался до отметки -50°С.

Особое место в ней занимает возведение и ремонт искусственных сооружений. Ведь изначально речь идет о сложных и специфичных объектах. Работа в этой сфере по силам только профессионалам, имеющим практический опыт и знания. Уже 14 лет в сложных условиях северных территорий в этой отрасли трудится ООО «Дальмост».

Первым объектом для компании, основанной в августе 2000 года, стал титул Улак – Эльга. Там она получила заказ на строительство десяти одно- и двухочковых металлических гофрированных труб диаметром в полтора и два метра. Участки были разбросаны с 6-го по 100-й километр. Работу осложняла слабая транспортная схема этой местности. Летом, когда шли проливные дожди, дорогу размывало, и чтобы попасть к месту назначения, приходилось буквально форсировать водную преграду. Вначале предприятие основало небольшую базу в Горном, но чем дальше от нее уходило по трассе, тем сложнее было возвращаться назад. Поэтому было принято решение организовывать вахтовые поселки, оснащенные всем необходимым для нормальной жизни людей: комфортабельными жилыми вагончиками, котлопунктами, автономной станцией, вырабатывавшей электроэнергию. Крайний вахтовый поселок размещался на 72-м километре трассы. На этом объекте компания работала около года, до закрытия титула в 2001 году.

С 2002 по 2004 годы ООО «Дальмост» вместе с рядом других подрядчиков занималось достройкой мостов на участках железнодорожной ветки Беркакит – Томмот. К тому времени на линии уже открылось движение по временной схеме, но искусственные сооружения необходимо было привести к нормативам, согласно требованиям Министерства путей сообщения. Предприятие занималось подъемкой мостов, закреплением опорных частей, отмосткой, укреплением откосов, продольной и поперечной сдвижкой для выравнивания пролетных строений, а также косметическим ремонтом. За три года компания привела к нормативам 15 мостов.

В следующие восемь лет, с 2004 по 2011 годы, главным объектом для ООО «Дальмост» стала федеральная автомобильная трасса М-56 «Лена», где компания осуществляла капитальный ремонт автодорожных мостов и предупредительно-плановый ремонт искусственных сооружений на автомобильных и железных дорогах. При ремонте моста через реку Джалинду его пришлось полностью разбирать, так как меняли русловую опору, которую выперло вверх из грунта почти на полметра. В 2008-2009 годы проводился серьезный капремонт моста



Фото | ❶ Мост через р. Сетия. ❷ Монтаж столбовых опор: мост через реку Сетия, 164-й км автодороги Большой Невер – Якутск.

на 164-м километре трассы через реку Сетию, на котором произошла замена двух старых промежуточных опор на новые. В 2009 году предприятие провело ремонт моста на 229-м километре, а на следующий год привело в порядок мост через ручей Амональный на 172-м километре автодороги «Лена». Там мост, построенный в начале 70-х годов, нуждался в ремонте балок пролетных строений и проезжей части. Также в 2010 году на мосте через ручей Онье предприятие заменило балки пролетных строений. В 2012 году компания провела комплекс субподрядных работ по капитальному ремонту на 333-м километре трассы М-56.

Также компания выполняла работы, связанные с гражданским и промышленным строительством. В 2007 году по договору субподряда она прокладывала инженерные сети при возведении пяти одноэтажных блочных домов на станции Юктали. Менее чем за полгода к жилым зданиям были подведены водоснабжение и канализация, а также установлены столбы для подвода электричества.

В 2010 году предприятие участвовало в строительстве новой высоковольтной подстанции в Тынде. Работу пришлось вести в тяжелых условиях северной зимы, когда столбик термометра опускался до отметки -50^{0}С. Компания получила заказ на выполнение работ по бетонированию фундаментных стоек. За три месяца было залито 20 четырехметровых стоек, каждая объемом 8 кубометров. Чтобы в лютые морозы бетон не замерзал, вокруг каждой стойки делались тепляки и обогрев осуществлялся с помощью турбогенераторов.

В 2013 году ООО «Дальмост» заключило договор субподряда на содержание участка федеральной дороги «Лена», 151-268-й км. Здесь расположен 21 мост и около сотни труб. Сейчас компания осуществляет комплекс работ по содержанию искусственных сооружений в нормативном состоянии. Для уменьшения нагрузок на элементы мостов в местах возможных деформаций, возникающих при колебании температуры воздуха, сейсмических явлениях, неравномерной осадки грунта и других воздействиях, которые снижают несущую способность конструкций, специалисты ООО «Дальмост» используют деформационные швы от одного из ведущих мировых разработчиков в этой области – Maurer. Хотя они дороже отечественных аналогов в три раза, но их качество и надежность компенсируют разницу в цене.

Кроме этого, на трассе М-56 предприятие ведет вырубку кустарника вдоль трассы, проводит ямочный ремонт, замену дорожных знаков, барьерных ограждений и столбиков, где произошел их частичный износ. Для быстрого и качественного ямочного ремонта дорог используется холодный асфальт. Он не требует разогрева, перевозится на любые расстояния, неприхотлив в использовании и имеет длительный срок хранения. Холодный асфальт приготовляется с применением модифицированных добавок и обладает уникальными свойствами, оставаясь упругим летом и пластичным зимой. Для его укладки не требуется сложного оборудования и значительных подготовительных работ.



Руководит компанией «Дальмост» Станислав Юрьевич Реснянский, работающий на БАМе с января 1987 года. Его трудовая деятельность началась в «Мостоотряде-47» треста «Мостострой-10». Он прошел путь от мастера строительного участка до начальника ПТО, участвуя в строительстве железнодорожных мостов на линии Беркакит – Томмот, сдаче мостов ж/д веток в МПС - Олекма – Хани, Хани – Чара, Чара – Леприндо, противолавинной галереи длиной 330 метров на обходе Северомуйского тоннеля, а также в капитальном ремонте железнодорожных мостов на Забайкальской ж/д по линии Сковородино – Уруша. После распада треста основал ООО «Дальмост».



Директор ООО «Дальмост»
Станислав Юрьевич Реснянский:

- На сегодняшний день положение компании стабильное. В настоящее время мы выполняем комплекс работ по содержанию участка федеральной трассы М-56 «Лена». Также нами накоплен богатый опыт по сооружению, ремонту мостов и других искусственных сооружений. Этим направлением дорожного строительства мы занимаемся более десяти лет, и любой вид работы в этой сфере можем провести на высоком профессиональном уровне: быстро, качественно, в установленные заказчиком сроки. И никакие сложности, связанные с особенностями рельефа, северного климата, не помешают нам добиться выполнения поставленной задачи.

Сегодня в ООО «Дальмост» работает сравнительно небольшой – около 20 человек, но сплоченный и опытный коллектив. Почти у всех работников предприятия накоплен значительный опыт работы в мостовых строительных организациях. И компании по плечу выполнение практически любых работ по строительству, ремонту искусственных сооружений и содержанию дорог.

С 2013 года ООО «Дальмост» выполняет работы по содержанию участка федеральной дороги М-56 «Лена» со 151-го километра до 268-го километра. Здесь расположен 21 мост и около сотни труб.



Фото | ❶ Путепровод, 269-й км, трасса М-56 «Лена». ❷ Устройство буровых столбов, опор моста через реку Уландочку автодороги Веденовка – Февральск.



ВЗРЫВЫ СОЗИДАНИЯ «ВЗРЫВПРОМА»

Днем рождения треста «Баштрансвзрывпром» следует считать сентябрь 1975 года, когда вышел приказ министра транспортного строительства СССР о создании в системе Главбамстроя нового подразделения, специализирующегося на буровзрывных работах.

В состав треста вошли пять спецуправлений со своими промбазами, техникой, механизмами, вспомогательным хозяйством. Короче, организовывался он не на пустом месте. И главное – были кадры, было с кем работать и на кого опереться. Многие из тех, кто трудился в спецуправлениях, перешли в аппарат треста. В большинстве своем это опытные инженерно-технические работники, постигавшие школу управления на строительстве железнодорожных линий в самых разных уголках страны. Да и на БАМе у многих опыт добавился. Так что особых проблем с кадрами у руководства «Баштрансвзрывпрома» не было .

В 1979 году взрывники вели работы на четырех направлениях великой стройки, с честью выходя победителями в жесткой схватке с морозами и мерзлотой, с неустроенностью быта, которая особенно чувствовалась на линии. Они, как никто другой, ощущали на себе все «прелести» климатических условий трассы. Но не роптали на судьбу за трудности и неудобства, а честно делали свое дело. Основные их силы были сосредоточены на линии Тында-Беркакит, которую к концу года предстояло сдать в постоянную эксплуатацию.

Вершили успех многие, но лучше других трудились бригады А.В.Ралдугина из СУ-91, экипажи И.И.Быкова из СУ-81, Г.И.Юрина из СУ-87, А.А.Лоренца из СУ-88, Д.П.Герега из СУ-89, И.М.Демидова из СУ-91, взрывники А.И.Чумаков, М.Н.Горбачев, Н.М.Шагайко.

К этому времени трест располагал кадрами, умеющими великолепно делать свое дело. Многие годы работал на БАМе бурильщик СУ-89 Анатолий Васильевич Евдокимов. Специалист высочайшего класса. Он постоянно внедрял передовые методы труда, умудрялся экономить горюче-смазочные материалы, выполняя при этом производственные задания на 150-160 процентов.

С творческим огоньком и вдохновением трудился в СУ-91 наставник молодежи, уважаемый в коллективе человек, взрывник Борис Петрович Барба-

Фото | ❶ Буровые установки БТС-150 на строительстве нефтепровода ВСТО.

шов. От своего рабочего принципа – перевыполнять сменное задание – не отступал никогда и учил этому молодых ребят.

Хорошее настроение рабочего человека во многом зависело от того, как ему жилось на трассе, в опорном пункте, в поселке, куда он возвращался к семье после смены или же вахты. Руководство треста, его общественные организации в те годы уделяли этому вопросу постоянное внимание. Вступили в строй два действующих профилактория в СУ-87 и СУ-91. Во всех подразделениях расширили мастерские, появились воздушные подогревы для автомашин, действовали пункты обогрева на всех прорабских участках в местах производства работ, решился вопрос перевозки людей в оборудованных автомашинах.

22 января 1980 года в Главбамстрое состоялось совещание, на котором рассматривался ход строительства линии Тында-Чара. Заместитель начальника Главка Леонид Кириллович Нестерчук проинформировал собравшихся о состоянии дел на линии, отметив при этом неудовлетворительную работу генподрядного треста «Тындатрансстрой» и субподрядных организаций, в том числе и треста «Бамтрансвзрывпром», не обеспечившего вовремя механизаторов взорванной массой. Разговор о просчетах треста вскоре продолжился на собрании коллектива, на котором четко были обозначены рубежи нового года.

Показатели производственной деятельности поползли вверх. В марте заметно улучшили свою работу подразделения треста «Бамтрансвзрывпром», особенно СУ-90. Бригады спецуправления вышли на заданные рубежи, обеспечив высокопроизводительную работу мехколонн. Выполнили обязанности смежников и буровзрывные комплексы СУ-87. Коллектив участка, возглавляемый старшим прорабом В.Г.Гончаровым, полностью обеспечил механизаторов грунтом. Пример концентрации техники (на выемке работало до 13 буровых станков), умелого взаимодействия смежников стал для многих поучительным.

Трасса жила своей повседневной и весьма напряженной жизнью. После месячного перерыва на станции Чильчи состоялось заседание штаба по оперативному руководству строительством линии Тында – Чара. Главной его особенностью стало то, что впервые руководители трестов и подразделений обсудили возможность уже в этом году открыть рабочее движение поездов до станции Усть-Нюкжа.

Был рассмотрен вопрос взаимодействия коллективов спецуправлений треста «Бамтрансвзрывпром» и мехколонн треста «Бамстроймеханизация», от которых в решающей мере зависела готовность земполотна к укладке. На штабе высказывалось немало ценных предложений по ускорению темпов земляных работ. В частности, указывалось на необходимость концентрации техники на решающих участках, изменения графика работы и отдыха смежников с целью их синхронизации. Наметили и другие меры, давшие впоследствии хорошие результаты.

Подразделения треста уверенно набирали темпы СМР. В итоге СУ-89 в сентябре вышло победителем среди строительных организаций, занятых на возведении земполотна участка Тында – Чара. Задание штаба по производству буровзрывных работ спецуправление выполнило на 137,5 процента. Была отмечена и хорошая работа бригады Н.А.Солонова из СУ-88. Дальнейший успех развил коллектив СУ-81, получивший за третий квартал переходящее Красное знамя Минтрансстроя и ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта и транспортного строительства.

На заседании штаба по оперативному руководству стройкой добрые слова были сказаны в адрес спецуправления № 91. Условием достижения высоких результатов здесь стали соответствующая квалификация буровиков и взрывников, их трудовой энтузиазм, упрямство в достижении намеченной цели. Мастерски владел техникой экипаж станка 2СБШ-200 старшего мастера Г.В.Шустова. Отлично работали М.Ф.Сердцев, Н.Т.Лукошин, взрывник А.И.Чумаков и многие другие. Люди трудились на технике различных марок, различной степени износа, однако по единому наряду такое возможно осуществить лишь при условии полного доверия друг к другу, полной отдачи сил каждого.

Примером для многих оставались и трудовые дела СУ-87, коллектив которого еще в июле справился с пятилетним планом, а с программой 1980 года – 1 декабря. Кстати, к этому числу пять спецуправлений треста из семи выполнили пятилетнее задание, что

В 1979 году взрывники вели работы на четырех направлениях великой стройки, с честью выходя победителями в жесткой схватке с морозами и мерзлотой, с неустроенностью быта, которая особенно чувствовалась на линии. Они, как никто другой, ощущали на себе все «прелести» климатических условий трассы.

Только по итогам января 1981 года в карьере 1410 километра работало три БТС-150 и два 2СБШ-200. За короткий срок взрывники выдали здесь 35 тысяч кубометров грунта.



Фото | ❶ БАМ. Скальная выемка, над которой пришлось попотеть и взрывникам, и механизаторам. ❷ БАМ. Фото на память. Работники треста возле станка БТС-150.



❶



❷

10 мая 1982 года рельсы БАМа легли на привокзальную площадь будущей станции Хани. Лозунг: «Даешь Хани!» был снят с повестки дня. Появился новый: «Даешь Мурурин!»



Напряженным для взрывников, как и для всех бамовцев, выдался 1984 год, год предстоящей стыковки БАМа.

в немалой степени способствовало реализации левой задачи года по открытию рабочего движения поездов до разъезда 1439-го километра.

Наступил 1981 год. Главбамстроем было принято решение к 23 февраля уложить стальную колею до станции Усть-Нюкжа. И колесо завертелось. Все подразделения Главбамстроя включились в решение поставленной задачи. 10 января прогремел последний взрыв на выемке 1433-го километра, и механизаторы МК-151 приступили к ее очистке. Большой объем предстояло выполнить на выемке 1419-1423-го километров. Буровым комплексам СУ-90 предстояло ежедневно выдавать механизаторам по 4-7 тысяч кубометров грунта. И они делали эти объемы. А вот на участке МК-74 (1423-1404) взрывники споткнулись. Не хватало станков, да и работающая техника подводила.

Но вскоре все проблемы разрешились, и по итогам работы за январь в числе лучших бригад, занятых на этом участке магистрали, штаб по организации соревнования назвал бригаду бурового комплекса СУ-90 И.Е.Нилова. К концу января только в карьере 1410-го километра работало три БТС-150 и два 2СБШ-200. За короткий срок взрывники выдали здесь 35 тысяч кубометров грунта. Здесь отлично трудились в те дни экипажи БТС-150 И.Андриевского, Н.Сафонова, А.Симона, А.Осколокова и экипажи 2СБШ-200 в составе Б.Деревянко, С.Кузе, Г.Кравченко и А.Подвиженко.

Успех треста закрепил и коллектив СУ-81. Ударный труд значился и за коллективом СУ-87, возглавляемый В.Ф.Пронькиным. К этому времени из небольшого управления с планом строймонтажных работ 753 тысячи рублей в 1972 году оно выросло в спецуправление первой категории, освоив в 1981 году более пяти миллионов рублей. За пять лет работы станков БТС-500 было пробурено более 200 километров скважин диаметром 350-500 миллиметров, в которые установлено 22 тысячи различных свай.

В начале апреля 1983 года укладка продвинулась на 26 километров. Это были не простые километры. На участке Олекма-Хани решалась судьба укладки, судьба обязательств по открытию движения поездов до станции Хани. В итоге 10 мая 1982 года рельсы БАМа легли на привокзальную площадь будущей станции Хани. Лозунг: «Даешь Хани!» был снят с повестки дня. Появился новый: «Даешь Мурурин!»

Фото | ❶ БАМ, станция Куанда, 1 октября 1984 года. Делегация треста на укладке «золотого звена». ❷ БАМ, забуривание очередного блока.



Подводя итоги трудового соперничества, руководство Главбамстроя отметило многие коллективы и передовиков производства, добившихся огромных успехов на этом участке строительства. Коллективу СУ-89 было присуждено призовое место с вручением памятных вымпелов и денежной премии. Среди бригад победителем значилась бригада А.И.Щепелина из СУ-89. Отмечалась хорошая работа и бригады А.В.Журбина из этого же управления. Благодарностью организаторы соревнования отметили труд бурильщика СУ-90 Б.Деревянко.

Похвала в адрес СУ-89 закономерна. Еще в период штурма подступов к Хани коллектив прослыл надежным смежником, с пониманием относящимся к нуждам соседей по трассе. Вот и на пути к разъезду Мурурин при разработке «гнилых» выемок в районе Олондо начальник участка В.Литман (МК-74) и А.Титов (СУ-89) сумели найти решение, опирающееся на дружескую работу и взаимопонимание. Они создали «межведомственный» комплекс в составе двух БТС и бульдозера. Вскрыша и нарезка полок для станков велись с таким расчетом, чтобы процессы бурения, зарядка скважин и подготовка взрыва занимали не более суток. В этом случае сохранялась мерзлота, не заполнялись жидкостью скважины. Сразу же после взрыва механизаторы начинали уборку взорванного грунта, укрепляя откосы и дно выемки скалой, которую «выдавали» на ближайшем карьере взрывники. Затем цикл повторялся: короткая полка, интенсивное бурение, аврал на укреплении откосов. И неудивительно, что штаб стройки, подводя очередные итоги работы строителей в августе, снова отметил труд взрывников спецуправления № 89, завершивших в установленный срок буровзрывные работы на всех порученных объектах. Среди лучших снова названа бригада А.И.Щепелина. В списке отмеченных появилась в тот период и бригада Г.В.Кравченко из СУ-90.

Работа спорилась. И вдвойне приятно было слышать из уст начальника Главбамстроя К.В.Мохортова слова, сказанные на торжественном собрании в честь Дня строителя, о том, что трест «Бамтрансвзрывпром» за первое полугодие 1983 года удостоился первого места во Всесоюзном социалистическом соревновании.

Напряженным для взрывников, как и для всех бамовцев, выдался 1984 год, год предстоящей стыковки БАМа и открытия сквозного движения поездов на всем протяжении магистрали. Но они выстояли и победили все встретившиеся на их пути трудности. 29 сентября на разъезде Балбухта сошлись два путеукладчика, ведомые бригадирами Иваном Варшавским и Александром Бондарем. А 1 октября на станции Куанда строители уложили «золотое звено» Байкало-Амурской железнодорожной магистрали.

Со сдачей в эксплуатацию БАМа строители не закончили обустройство Дальневосточного региона. Спустя некоторое время на месте бывших строительных подразделений бамовцы начали создавать новые – акционерные общества. Не отставали от них и взрывники. 29 июня 1998 года свидетельство о государственной регистрации получает ООО «Магистраль», призванное осуществлять буровзрывные работы. Возглавил общество К.А.Рудницкий, накопивший опыт управления производственной деятельностью в ходе

Спустя некоторое время на месте бывших строительных подразделений бамовцы начали создавать новые – акционерные общества. С целью выполнения буровзрывных работ 29 июня 1998 года было создано ООО «Магистраль», возглавил которое К.А.Рудницкий, накопивший управленческий и производственный опыт в ходе строительства БАМа.



Генеральный директор ООО «БСК-Взрывпром» Константин Абрамович Рудницкий:

- Во второй половине 2014 года взрывники планируют освоение первых километров железнодорожной линии Кызыл-Курагино, участие в реконструкции Байкало-Амурской магистрали, федеральной автомобильной дороги «Колыма», куда первые буровые комплексы отправились еще в 2012 году. В проработке и другие амбициозные проекты новой России. Желание есть поучаствовать в их реализации. Почему бы и нет? Сил, опыта, знаний хватает. К тому же наши компании пополнились людскими ресурсами, окрепли технически, перевооружились, приобрели новую технику и оборудование. В наличии предприятий сегодня 59 буровых установок, изготовленных лучшими производителями буровой техники Европы и Азиатского региона, что дало возможность резко увеличить объемы буровзрывных работ, улучшить условия труда машинистов буровых установок. Все это позволяет при незначительной численности коллектива «поднимать» в год до 12 миллионов кубометров грунтов различной категории сложности.





Фото | ❶ Слева – направо: прораб С.В. Брюханов и главный инженер ООО «Магистраль» В.А.Бикчурин на реконструкции автомобильной дороги «Лена». За рулем смесительно-зарядной машины А.Г.Шершнев. ❷ Реконструкция автодороги «Колыма» Якутск-Магадан.









ООО «БСК-Взрывпром» было образовано в 2001 году для производства буровзрывных работ на строительстве железнодорожной линии Улак-Эльга. Предприятие под руководством К.А.Рудницкого вошло в состав Балтийской строительной компании «Восток».

Фото | ❶ Буровые комплексы на реконструкции железнодорожной линии Карымская – Забайкальск. ❷ Автодорога «Колыма». Взрывники ООО «БСК-Взрывпром» П.А.Ануфриев (слева) и А.В.Маяков.

строительства Байкало-Амурской магистрали и последующих объектов.

Трудно давались первые шаги предприятию. Каждый день приходилось решать производственные, социальные, кадровые вопросы. И тем не менее дело сдвинулось. Восстановили в Тынде промышленную базу, собрали и отремонтировали разбросанные по организациям буровые станки и другую необходимую для работы технику. Откликнулись на приглашение и специалисты взрывного дела, разбросанные перестройкой по разным городам и весям.

Взор генерального директора «Магистрали» в те годы был направлен в сторону строящейся федеральной автомобильной дороги «Амур» Чита-Хабаровск. На трассу активно высаживались механизированные колонны, которым непременно нужен будет взорванный грунт. Вот тут-то и пригодились взрывники и бурильщики. Они с честью выполнили свой долг на строительстве крупнейшей транспортной артерии Дальнего Востока и Забайкалья.



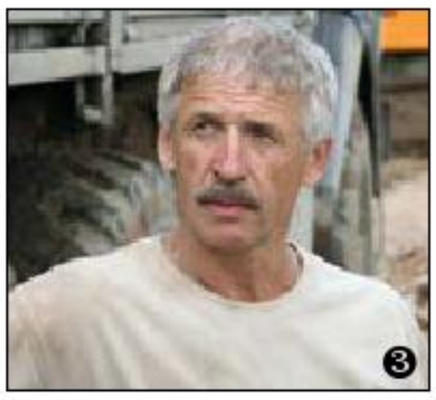
Росли объемы, росло и благосостояние взрывников. Особенно это стало заметно в 2001 году в связи с организацией в Тынде ООО «БСК-Взрывпром», призванного вести буровзрывные работы на строительстве железнодорожной линии Улак-Эльга.

Возглавил новую компанию, входящую в состав Балтийской строительной компании «Восток», все тот же Рудницкий. Организация генподрядного специализированного подразделения потребовала притока людских ресурсов, приобретения новой, высокопроизводительной техники. Общество быстро пополнялось необходимыми механизмами. Стройка в буквальном смысле всколыхнула регион. Тысячи людей получили рабочие места с хорошей заработной платой, ожили промышленные и транспортные предприятия, поднялись на ноги строительные организации, влачившие жалкое существование. В Тынду стали возвращаться строители, покинувшие БАМ и АЯМ из-за отсутствия работы. Но недолго музыка играла. Внезапное прекращение финансирования вынудило всех уйти с раскрученного объекта и искать новые рынки труда. В борьбу за выживание включились и взрывники. Трудное было время, но оно не сломило Рудницкого и его единомышленников. ООО «БСК-Взрывпром» вопреки всем невзгодам выстояло и в 2008 году вернулось на линию Улак-Эльга более окрепшей и работоспособной.

Прервал движение вперед экономический кризис. Взрывники в 2009-м снова оказались в тисках безденежья. После произошедших на линии Улак-Эльга непредвиденных событий буровые комплексы ООО «БСК-Взрывпром» были переброшены на строительство железнодорожной линии Томмот-Якутск. Оставив на ней свой автограф, компания подключилась к возведению угольного терминала в порту Ванино, за-









вода по переработке сжиженного природного газа в Корсаково на острове Сахалин. Появились заказы на вскрышные работы от угольщиков Южной Якутии, золотодобывающих приисков и артелей Амурской области и Забайкальского края.

К перечисленным объектам следует добавить буровзрывные работы на строительстве нефтепроводной системы «Восточная Сибирь - Тихий Океан», где были задействованы силы и ООО «Магистраль», и ООО «БСК-Взрывпром». С важнейшим государственным заказом, каким являлось строительство ВСТО, взрывники справились на отлично, в совершенстве овладев новым для них делом – траншейным взрыванием. На всех участках они вовремя предоставляли фронт работ нефтяникам, а в ряде случаев значительно опережали их.

Процесс созидания продолжился на линии Улак-Эльга, который был прерван, как отмечалось, из-за отсутствия финансирования. Он продолжается и по сегодняшний день. Доведение линии до проектных отметок потребовало дополнительных вложений сил и средств в подъездной железнодорожный путь, ставший для строителей символом долгостроя, нервных и финансовых потрясений. Продолжают греметь взрывы и на реконструкции федеральной автомобильной дороги «Лена», железнодорожной линии Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань, карьерах Забайкальского края.

Такой рост буровзрывных работ стал возможным благодаря высокому профессионализму взрывников и бурильщиков, командному составу компании, ее техническому перевооружению. Важнейшими условиями успеха компании стали новая технология, качество и сроки выполнения буровзрывных работ, ответственность исполнителей за порученный участок работы. Способность исполнения контрактов, наличие опыта работы в своей сфере, отсутствие нарушений, выполняемых контрольными органами, позволили Международному центру инвестиционного консалтинга по итогам работы за последние годы занести ООО «БСК-Взрывпром» и ООО «Магистраль» в реестр «Добросовестный поставщик». ООО «БСК-Взрывпром» в числе лучших представителей строительной индустрии России награждено международной премией «Европейский стандарт». Есть заслуги и у «Магистрали». В компаниях разработаны и внедрены системы менеджмента качества, другие программы, способствующие их динамичному развитию. Подобралось к передовикам и ОАО «Бамтрансвзрывпром», влившись в общий процесс созидания.

Все это позволяет говорить о том, что бамовские взрывники, входящие в Группу компаний «Взрывпром», на сегодняшний день стали ведущими предприятиями по выполнению буровзрывных работ в Дальневосточном федеральном округе.

Фото | ❶ Зарядка очередного блока. ❷ Строительство подъездного пути Улак-Эльга. ❸ Ас взрывного дела, ветеран ООО «Магистраль» Виктор Николаевич Новиков. ❹ Передислокация на новый участок. ❺ Буровая установка на строительстве ВСТО.





ООО «Мехколонна-74»: опыт, помноженный на стратегию

ООО «Мехколонна-74», структурное подразделение ОАО «Бамстроймеханизация», - живая летопись дорожного строительства. Предприятие, созданное в 1958 году, внесло солидный вклад в создание и развитие отечественной дорожной инфраструктуры: в активе компании более 50 объектов, в числе которых - магистрали стратегического значения.



Обустроив базу – будущий поселок Аносовский, коллектив МК-74 приступил к отсыпке автодороги, станционной площадки, земполотна под укладку пути. Первые кубометры грунта на 64-м километре автодороги уложили машинист экскаватора Петр Павлов и его помощник Иван Зверев.

Первыми объектами МК – 74 стали железные дороги Алтайская – Камень-на-Оби, Ачинск – Абалково, Решоты – Богучан, это были ответвления Транссиба, открывшие доступ к лесным ресурсам Красноярского края – страна тогда активно развивала лесоперерабатывающую промышленность.

Особое место в истории предприятия занимает Байкало-Амурская магистраль. В начале 70-х строительство железных дорог в Сибири и на Алтае было завершено, предприятию требовались новые производственные объекты. Осенью 1972 года было принято решение о передислокации Мехколонны-74 в Амурскую область: так в истории предприятия началась бамовская глава. В то время аббревиатура БАМ еще не стала национальным брендом, стройка еще не получила статус Всесоюзной, но грандиозность замыслов уже отчетливо чувствовалась.



В феврале 1973 года МК-74 прибыла в Сковородинский район Амурской области. С самого начала строительство велось высокими темпами, первые грузы прибывали на станцию Сковородино массовыми поездами, оттуда их перебрасывали в будущий поселок Аносовский, разгружать вагоны коллективу Мехколонны приходилось в 50-градусный мороз.

На Малом БАМе механизаторов ждало серьезное испытание - Янканский перевал: перед Мехколонной стояла сложная задача – пробить выемку высотой до 20 метров, вынуть 180 тысяч кубометров грунта. Газета «Авангард» в октябре 1974 года писала: «…механизаторы МК-74 буквально «прогрызли» путь к Аносовской». В ноябре 1974 года на станцию Аносовская пришла железная дорога.

Магистраль набирала обороты. Следующим этапом в деятельности МК-74 стала будущая столица БАМа Тында, здесь был организован прорабский участок предприятия. МК-74 начала отсыпку площадок на станции Тында и сооружение дороги к совхозу «Заря».

В 1975 году механизаторы МК-74 в сложных таежных условиях выполнили рекордные объемы – произ-

Фото | ❶ Разработка выемки, 100-й км на дороге Большой Невер – Тында, пос. Джелтулак Тындинского района Амурской области. ❷ Дорога Беркакит-Томмот – Якутск, разработка выемки, 180-й км.





вели отсыпку 1 млн. 42 тысяч кубометров грунта, Мехколонна сдала под укладку железнодорожных путей более 20 километров. Это был значительный вклад в строительство линии Бам-Тында. Рабочее движение поездов на этом участке было открыто на пять месяцев раньше установленного срока.

В феврале 1978 года, после завершения строительства Малого БАМа, МК-74 была полностью перебазирована в Усть-Нюкжу, на место будущей станции Юктали.

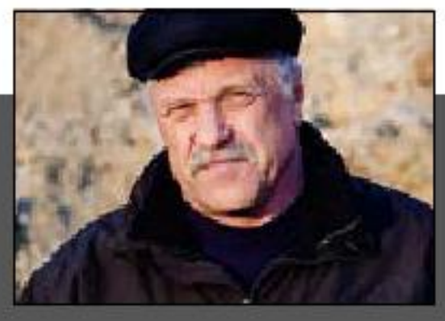
К тому времени здесь было завершено сооружение автодороги на 318-336-м километрах, шла отсыпка земполотна под железнодорожный путь 1431-1417-го километров. Мехколонне -74 был поручен участок на 1417 – 1403-м километрах. Работать приходилось в сложных условиях, механизаторы переработали два миллиона кубометров скального грунта. Но поставленные задачи предприятие выполнило.

МК-74 всегда была лидером социалистического соревнования. В 1980 году за высокие производственные показатели Мехколонна была награждена Ленинской Почетной грамотой, а по итогам десятой пятилетки коллектив Мехколонны получил на постоянное хранение Красное знамя треста «Бамстроймеханизация». Коллектив предприятия успешно выполнил соцобязательства в честь 60-летия СССР. План строительно-монтажных работ был перевыполнен на 118, 7 процента, сверх плана механизаторы переработали 190 тысяч кубометров скальных и мерзлых грунтов. МК-74 успешно выполняла и целевые задачи.

20 февраля 1981 года в Усть-Нюкжу пришел первый поезд. Путеукладчик ушел дальше, вместе с ним ушли механизаторы, которые отсыпали полотно, преодолевая труднодоступные участки местности - озера, реки, горные хребты.

Тогда никто даже приблизительно не мог предположить, что буквально через несколько лет наступит «великий перелом», феномен под названием «перестройка» внесет серьезные коррективы в историю страны. Ветер перемен не обойдет стороной и дорожно-строительную отрасль. Но пока ничего не предвещало кризиса. Осенью 1984 года было уложено «золотое звено» БАМа, Мехколонне-74 было поручено

Участие в строительстве главной станции БАМа придавало сил и энтузиазма. Победителями социалистического соревнования неоднократно становились В. Круглов, В. Тимофеев, А.Алешин, В. Паймухин, В. Лухманов.



Директор ООО «Мехколонна-74», Леонид Иванович Петров:

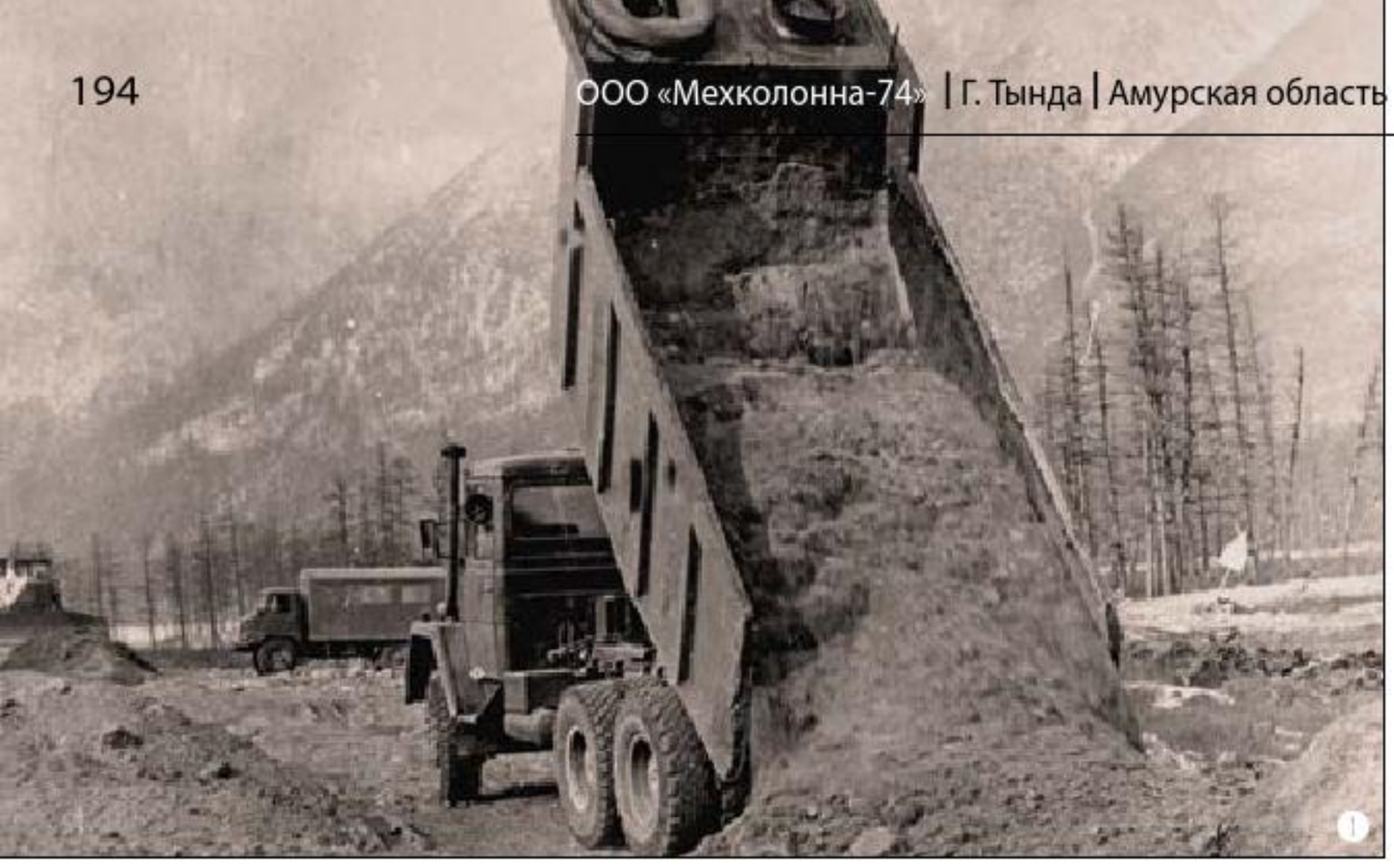
- Безусловно, самой яркой страницей в трудовой биографии МК-74 стало строительство Байкало-Амурской магистрали. Сегодня Мехколонна – 74 участвует в строительстве на территории Приамурья крупных инфраструктурных объектов. Мы как никто наглядно видим и понимаем, как необходим БАМ: любой объект, каким бы масштабным, значимым и самодостаточным он ни был, начинается с дорог. Главное – есть ресурсы, опыт, знания, есть специалисты, есть профессионалы, которые хорошо знают БАМ.

В 1973-1974 годах коллектив Мехколонны – 74 сдал на этом участке БАМа 33 километра автодороги, почти 22 километра земполотна под железную дорогу, отсыпал более одного миллиона кубометров грунта.

Фото | ❶ Планировка откосов на участке «Олондо» Байкало-Амурской магистрали. ❷ Бригада водителя Белинского Чеслава Леоновича, участок «Олондо». ❸ Погрузка гравия, пос. Усть-Нюкжа. ❹ Промбаза МК-74, п. Юктали Тындинского района Амурской области.







От Усть-Нюкжы Мехколонна вела строительство на участках разъездов Лумбирский, Марихта, Эльгакан, Талума - Усть-Нюкжа, разъезда 1336-го км, разъезда Якутский, перегонов Мурурин – Олондо и Олондо - Хани, разъезда Куандинский - Балбухта.



В начале двухтысячных началось строительство подъездных путей к Эльгинскому месторождению угля - 320-километровую железную дорогу надо было построить в рекордные сроки. В число подрядчиков вошли структурные подразделения ОАО «Бамстроймеханизации», в том числе ООО «МК-74»: коллектив предприятия возвращается в Тынду…

строительство серьезнейшего объекта - обходного пути вдоль Северо-Муйского хребта. В 1985-м, первом перестроечном году, началось строительство Амуро-Якутской магистрали – северного продолжения БАМа. Одновременно велось строительство объектов социальной инфраструктуры. Вблизи Томмота МК-74 реализовала беспрецедентный по тем временам проект - построила поселок Синегорье, аналогов которому не было. Жилые дома повышенной комфортности для строителей, привыкших к спартанским условиям, по началу казались чем-то нереальным: брусовые двухквартирные коттеджи, горячее и холодное водоснабжение, детский сад, больница, школа, баня, котельная, которая работает до сих пор.

Строительство Амуро-Якутской магистрали началось бамовскими темпами, планировалось, что первый поезд прибудет в Якутск уже в середине 90-х.

Однако в грандиозные планы вмешалась действительность. В конце 80-х начались перебои с финансированием стройки, а вскоре оно было полностью прекращено.

Стране стало не до БАМа, о продолжении строительства предпочитали умалчивать. В идеологию беспрецедентного проекта вносились «уточняющие» коррективы. Мехколонне откровенно предлагали «самораспуститься», коллективу советовали подумать о новом трудоустройстве… Однако люди остались верны предприятию, с которым был связан важный период жизни. Коллектив, в прямом смысле творивший историю, упрямо верил в лучшее будущее.

Мехколонне – 74 везло с руководителями. Первым директором МК-74 был Николай Проскурин. Николаю Тимофеевичу удалось создать коллектив, способный справиться с задачами любой степени сложности.

В 1987 году Мехколонну возглавил Василий Тарасенко, сегодня Василий Иванович – советник генерального директора крупнейшего строительного треста России ОАО «Бамстроймеханизация».

Иван Черный, выпускник Днепропетровского железнодорожного института, приехал на БАМ в 1975 году. Иван Тимофеевич возглавлял предприятие в самый сложный период – с 1994 по 2001 год.

Леонид Петров, нынешний директор ООО «Мехколонна-74, тоже приехал на стройку века со студенческой скамьи: в 1977 году Леонид Иванович окончил Киевский техникум транспортного строительства. Первый участок, который руководство предприятия поручило сдавать молодому специалисту, – три километра дороги между Хорогочами и Ларбой: суровый БАМ не делал скидку на возраст. Экзамен будущий директор сдал успешно, а в 2001 году Леонид Петров возглавил Мехколонну.

Сегодня управленцев такого уровня называют элитой топ-менеджмента. Тогда говорили проще и понятнее – золотой фонд.

За более чем полувековую историю МК-74 были и светлые страницы, и очень сложные периоды. Но, считают на предприятии, успехи вдохновляют, трудности закаляют характер и волю. Современная история легендарной Мехколонны тесно связана со строительством самых крупных объектов дорожной инфраструктуры двух последних десятилетий.

В конце 90-х - начале нулевых ОАО «Российские железные дороги» начинает реализовывать ряд крупнейших инфраструктурных проектов на Дальнем Востоке и в Забайкалье. На острове Сахалин в 2004 году стартовала программа по переустройству узкой колеи на общероссийский стандарт. Это потребовало расширения земполотна и разбора некоторых тоннелей.



Фото | ❶ Отсыпка земполотна под железную дорогу на участке Усть-Нюкжа Тындинского района Амурской области. ❷ Выезд в п. Юктали Тындинского района Амурской области. ❸ Участок Бомнак Зейского района Амурской области.

С 1998 года Мехколонна-74 участвовала в строительстве федеральной автодороги «Амур» Чита-Хабаровск, подъездных железнодорожных путей к Эльгинскому угольному месторождению, реконструировала участок Карымская - Забайкальск (здесь была выполнена ставшая знаменитой на всю Россию выемка глубиной 54 метра), строила железнодорожные линии Нарын –Лугокан в Забайкальском крае, Беркакит – Томмот – Якутск в Республике Саха (Якутия), вела капитальный ремонт земляного полотна Сахалинской железной дороги, автомобильных дорог в рамках проекта «Сахалин-2», вертикальную планировку завода СПГ и ТОН в г. Корсакове Сахалинской области, строила взлетно-посадочную полосу в аэропорту Благовещенска.





Советник генерального директора ОАО «Бамстроймеханизация» Виталий Васильевич Тарасенко:

- Коллективу Мехколонны-74 можно с полным основанием назвать эталоном профессионализма и качества. Еще не было случая, чтобы компания не справилась с поставленными задачами. Объекты строятся качественно, сдаются в эксплуатацию своевременно, получают высокую оценку заказчика.

В это же время начался проект «Сахалин-2», один из крупнейших в мире интегрированных газовых проектов, включающий в себя освоение двух нефтегазовых месторождений на северо-восточном шельфе острова Сахалин (Пильтун-Астохское и Лунское), добычу нефти и производство сжиженного природного газа и их экспорт в тяжелых субарктических условиях. Проект предусматривал строительство площадок и дорог для газовиков. В Читинской области ОАО «РЖД» приступает к строительству вторых путей на участке Карымская-Забайкальск. Правительство России принимает решение о продолжении строительства железной дороги Томмот-Нижний Бестях. Возобновляется строительство железной дороги Улак-Эльга.

Одновременно в конце 90-х в России началась реализация еще одного стратегически важного проекта – строительство автомобильных магистралей федераль-



Закончив строительство малого БАМа в 1977 году, Мехколонна №74 была перебазирована на станцию Усть-Нюкжа Байкало-Амурской магистрали, где вела строительство на участках линии разъезд Лумбирский, Марихта,Эльгакан, Талума-Усть-Нюкжа, разъезд 1336-го км, разъезд Якутский, перегон Мурурин-Олондо, перегон Олондо-Хани, разъезд Куандинский- разъезд Балбухта.

Фото | ❶ Строительство федеральной автодороги «Амур» на участке Джелтулак Тындинского района Амурской области. ❷ Участок Бомнак Зейского района Амурской области.


❶


❷


❸


❹


❺


❻


❼


❽

Благодаря грамотной управленческой политике, умению руководителей просчитывать ситуацию на годы вперед, ответственности за коллектив мехколонна - 74 сумела в трудное десятилетие сохранить кадры и технический потенциал. Сегодня ООО Мехколонна – 74 – одно из лучших подразделений ОАО «Бамстроймеханизация».

ного значения, которые должны были связать Дальний Восток с центральными регионами. Проект входил в федеральную целевую программу комплексного развития восточной окраины России. Выбор подрядчиков строительства сопровождался жесткими требованиями. Однако к ООО «Мехколонна-74» вопросов не было. Репутация компании говорила сама за себя.

В 2009 - 2010 годах коллектив Мехколонны строил участок железной дороги Томмот – Нижний Бестях, в 2012 – 2013-м компания вела реконструкцию федеральной автомобильной дороги «Лена». В 2010-2013 годах предприятие вело реконструкцию Забайкальской железной дороги, строительство трассы Чита-Забайкальск.

Сегодня в МК-74 работает 450 человек. Гордость предприятия – ветераны. 42 года - таков трудовой стаж водителя Сергея Васильевича Овчинникова, 39 лет трудится на предприятии механик Геннадий Александрович Чернев, по 30 и более лет отдали родному предприятию инженер ОТиЗ Надежда Владимировна Попова, водители Анатолий Григорьевич Терехов, Владимир Иванович Коновалов, сторож Татьяна Михайловна Овчинникова, аккумуляторщик 6-го разряда Виктор Иосифович Крохмаль. В непростые 80-е и смутные 90-е пришли на предприятие инженер по ОТ и ТБ Валентина Владимировна Гуслянникова, главный бухгалтер Татьяна Михайловна Индюкова, водитель Анатолий Викторович Князьков, машинист автогрейдера Виталий Михайлович Мочалов, машинист экскаватора Богдан Васильевич Негрич, заведующая центральным складом ГСМ и запчастей Вера Августовна Петрова, старший специалист по кадрам Оксана Ивановна Черная, главный инженер Валерий Анатольевич Жеребецкий.

В настоящее время большинство строителей, которые в 60-70-х годах начинали работать в МК-74, находятся на заслуженном отдыхе. Им на смену приходит молодое поколение: трудовые династии в Мехколонне-74 давно уже стали традицией.

БАМ далеко не исчерпал свой потенциал, считают в МК-74. Перспективы здесь не просто большие – они огромны, и если программа комплексного освоения зоны БАМа – так называемый проект БАМ-2 – состоится, для Амурской области, всех дальневосточных территорий это будет огромным прорывом, станет стимулом для развития экономики и социальной сферы, самой дорожно-строительной отрасли.


❾


❶


❷


❸


❹


❺


❻


❼

Фото | ❶ Заведующая центральным складом Петрова В.А. ❷ Инженер ОГМ Вандашина Г.Р. ❸ Главный бухгалтер Индюкова Т.М. ❹ Техник ОГМ Родионова В.Н. ❺ Инженер ПТО Фуртас А. Я. ❻ Инженер ОТиЗ Куликова А.Л. ❼ Бондаренко Е. Б. ❽ Директор МК-74 с 1994 по 2001 г. Черный И.Т. ❾ Реконструкция дороги «Лена», 93-123 км. | ❶ Мастер Шипицин И.П. | ❷ Главный инженер Жеребецкий В.А. | ❸ Заместитель директора по производству Петров Д.Л. | ❹ Инженер по ОТ Гуслянникова В.В. | ❺ Специалист по кадрам Хоречко С.В. | ❻ Старший специалист по кадрам Черная О.И. | ❼ Овчинников С.В., стаж в МК-74 – 42 года.



Строительство подъездного железнодорожного пути к Эльгинскому месторождению угля на участке 56-й километр.

Работы по отсыпке земляного полотна для обхода реки Бомнак в Зейском районе Амурской области проводились силами ООО «МК - 74» - структурным подразделением ОАО «Бамстроймеханизация». Протяженность участка, строительство которого велось «Мехколонной-74», составила 6 километров. Объем выполненных работ – более 600 тысяч кубометров грунта.

Проект подъездных путей был разработан ЗАО «Инжиниринговая корпорация «Трансстрой». Заказчиком и инвестором строительства подъездных железнодорожных путей к Эльгинскому месторождению выступила ведущая там разработки компания «Мечел» в лице генерального подрядчика ЗАО «Металлургшахтспецстрой».

Строительство подъездного пути было начато весной 2010 года. Сдача объекта в эксплуатацию состоялась в сентябре 2011 года.

ООО «МК – 7»: мы строим на всем Дальнем Востоке



В дорожно-строительной отрасли Дальневосточного федерального округа ООО «Механизированная колонна № 7» работает одиннадцатый год. Являясь структурным подразделением одного из лидеров отечественного строительного рынка ОАО «Бамстроймеханизация», МК-7 выполняет широкий комплекс работ. Компания осуществляет все виды земляных работ при строительстве, ремонте и реконструкции наземных транспортных коммуникаций, открытым способом ведет разработку месторождений полезных ископаемых, возводит объекты промышленного и гражданского назначения.

По итогам 2010 года ООО «Механизированная колонна №7» выполнило самый большой объем работ среди всех подразделений «Бамстроймеханизации». На трех объектах в Приморском и Хабаровском краях было переработано 1720 тысяч кубометров. На следующий год предприятие было задействовано уже на пяти крупнейших инфраструктурных проектах, которые реализовывались на территории Дальневосточного федерального округа.

История ООО «Механизированная колонна №7» началась в 2003 году, когда на базе ООО «Передвижная механизированная колонна №147», передислоцированного на Сахалин, было организовано новое предприятие. Первыми заказами, которые получила МК-7, были выполнение комплекса земляных работ по вертикальной планировке объектов завода по сжиженному производству газа (СПГ) с терминалом отгрузки нефти, строительство автодороги общего пользования Корсаково – Новиково в обход завода СПГ, реконструкция участков трассы Южно-Сахалинск – Оха – Москалево. В эти годы на Сахалине началась масштабная работа по переустройству островной железной дороги на общероссийскую колею шириной 1520 миллиметров, что потребовало реконструкции мостов, тоннелей, расширения существующего земляного полотна. «Мехколонна №7» выполнила работы по строительству обходного пути тоннелей №22 и №23 перегона Шахта – Ильинск Томари-Пензенской линии, осуществила капитальный ремонт моста через реку Найба на 88-м километре линии Корсаков - Ноглики, построила обходной путь участка 118-119-го км перегона Чехово – Новоселова линии Шахта – Ильинск.

В 2005 году МК-7 приступила к реконструкции железнодорожной линии Карымская – Забайкальск, а также строительству участка Тахтамыгда – Сковородино Федеральной автомобильной дороги «Амур». В том же году компания участвовала в проекте по сооружению обходного участка железной дороги на линии Известковая – Чегдомын, который попал в зону влияния водохранилища Бурейской ГЭС. Одновременно с этим ООО «Механизированная колонна №7» принимало участие в строительстве других участков автотрассы Чита – Хабаровск.

В 2007 году специалисты компании выполнили комплекс работ по сооружению подхода к восточному порталу Кузнецовского тоннеля на линии Комсомольск – Советская Гавань.

На следующий год компания пришла в Приморский край, где началось развитие железнодорожной инфраструктуры для увеличения объемов перевозок к портам Находкинского узла. С декабря 2008 года ООО «Механизированная колонна №7» проводило работы в рамках Федеральной целевой программы «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года». Государственным



Фото | ❶, ❷ Строительство разъезда Хумма.

заказчиком-координатором Программы выступило Министерство регионального развития Российской Федерации. МК-7 получила заказ на строительство третьего и четвертого главных путей на станции Находка и перегоне Находка – Хмыловский. Общий объем земляных работ составил 1155 тысяч м^3.

На участке были возведены два больших искусственных сооружения – железнодорожный путепровод длиной 188,3 м и совмещенный мост через реку Партизанскую длиной 517,6 м. По геологическим условиям местности строительства земляное полотно возводилось с армированием геотекстильным материалом: на участке с максимальной высотой насыпи в 19 метров укладывалось шесть слоев геоткани. Работы велись вблизи действующих путей, в местах примыкания в «окна».

В 2009 году механизаторы колонны приступили к работе по реконструкции станций Высокогорная и Тумнин, а несколько позже к строительству разъездов Дакка и Хоккайти. На разъезде Дакка проводились земляные работы при устройстве двух железобетонных водопропускных труб, осуществлялась срезка балластного шлейфа, балластировка пути и стрелочных переводов. Кроме того, был проведен монтаж двух труб по второй стадии. Земляные работы на разъезде Хоккайти включали в себя нарезку уступов, устройство насыпи, бермы, укрепление откосов, балластировку пути и стрелочных переводов. Также здесь были укреплены входные и выходные русла прямоугольных железобетонных труб, построена двухочковая труба.

Одним из самых крупных проектов для компании стал объект «Автомобильная дорога «Поселок Новый – полуостров Де-Фриз – Седанка – бухта Патрокл» с низководным мостом (эстакадой) Де-Фриз – Седанка на участке 23-й километр – бухта Патрокл» в Приморском крае. С 2010 года здесь было переработано около 2 миллионов кубометров земли. Участок оказался непростым: на нем имелись и выемки глубиной до 30 метров, и насыпи высотой до 23 метров. Кроме того, работу осложняли сезонные осадки и постоянные туманы. Но работники мехколонны справились со всеми трудностями. На этом объекте они впервые выполнили работы по строительству водопропускных железобетонных труб. В целом, объект позволил полу-



Директор ООО «Механизированная колонна №7» Григорий Яковлевич Полещук:

- В рамках реализации долгосрочной программы инвестиционного развития российских железных дорог наша компания осуществляет строительство и реконструкцию инфраструктурных объектов. В настоящее время мы строим железнодорожные разъезды, двухпутные вставки на участке протяженностью 120 километров от Комсомольска-на-Амуре в сторону Ванино. Объекты, которые нам доверены, стратегически важные: результатом нашей работы станет повышение комфортности и безопасности движения, сокращение времени в пути. Все работы будут выполнены в полном объеме в срок. Мы даем гарантию качества как минимум на семь лет.

Фото | ❶ Строительство разъезда Хоккайте.

В 2013 году компания приняла активное участие в борьбе с наводнением. Подразделения ООО «Механизированная колонна №7», находящиеся в районе Хабаровска и Комсомольска-на-Амуре, не могли остаться в стороне от общей беды. Они включились в борьбу с паводком и в ликвидацию его последствий. В первую очередь усилия были направлены на защиту объектов РЖД, ведь железная дорога – стратегический объект, играющий важнейшую роль в сохранении жизнеобеспечения и жизнедеятельности территорий.





Фото | ❶, ❷ Строительство автодороги, соединяющей полуостров Де-Фриз с Седанкой и бухтой Патрокл в г. Владивостоке. ❸ Строительство третьего и четвертого пути на ст. Находка.

681,4 километры), строительство которого благодаря самоотверженному труду в том числе и работников МК-7 завершилось на два года раньше установленного срока. Сейчас специалисты МК-7 работают на участке 681,4-687,7 километров трассы «Уссури».

Также в настоящее время ООО «Механизированная колонна №7» ведет строительство разъезда Хумма, который находится на 104-105-м км однопутного перегона Кун – Гурское железнодорожной линии Комсомольск – Советская Гавань. В общей сложности мехколонна освоит более 600 тысяч километров скального грунта и более 20 тысяч кубометров насыпи. Здесь произведена частичная вырубка просеки с корчевкой пней, устроены подъездные дороги и площадка под вахтовый поселок, на которой установлены вагоны для жилья.

Этот участок является одним из самых тяжелых, на которых приходилось работать мехколонне. Основная сложность состоит в максимальной приближенности к действующему железнодорожному пути. Это не дает возможности проводить буровзрывные работы и увеличить объем бульдозерных работ. Поэтому большой объем скального грунта приходится перерабатывать с помощью гидромолотов на базе экскаваторов. Инженеры компании разработали комплекс мероприятий для защиты железнодорожного пути от падения на него каменных глыб. Так как строительные работы ведутся в пяти метрах от начала откоса, а поезда на этом участке проходят через каждые 20 минут, то мерам безопасности уделяется самое пристальное внимание. Все работы ведутся только в промежутках между движением поез-



В ноябре прошлого года состоялось торжественное открытие участка автомобильной дороги первой категории М-60 «Уссури» Хабаровск – Владивосток (672,65-



дов, и сигналисты сообщают о приближении железнодорожного состава. Кроме того, руководство мехколонны и хабаровского представительства «Бамстроймеханизации» совместно с проектным институтом проработало все возможные варианты для недопущения аварийной ситуации на данном участке железной дороги и ускорения сроков выполнения работ.

Сегодня дорожная инфраструктура требует современных технологических решений. В ООО «Механизированная колонна №7» наряду с традиционными, проверенными годами технологиями широкое применение находят последние достижения инженерной науки, такие как, например, современное навигационное оборудование для планировки откосов, контроля высотных отметок. Установленные на грейдеры приборы навигации позволяют более эффективно формировать конструкцию дорожной одежды.

А применение технологичной техники дает возможность увеличить объемы работ, тоннаж перевозимых грузов.

Для выполнения работ МК-7 располагает комплексом дорожно-строительных и землеройных машин, парком технологического автотранспорта, способным обеспечить высокое качество работ в заданные сроки. На всех участках в общей сложности задействовано девять экскаваторных комплексов. Основу технопарка составляют 23 самосвала Volvo FM. Кроме этого, в линейке самосвалов имеется пять машин Astra и MoA3. Также на объектах работают пять тяжелых бульдозеров Т-35, четыре легких бульдозера Т-15, один Т-11, три автогрейдера и четыре катка. Для увеличения производительности труда используются гидравлические и свайные молоты.

На сегодняшний день в ООО «Механизированная колонна №7» трудится около 400 человек. На протяжении всей истории компании в ней работал сплоченный, знающий свое дело коллектив. Заслуга в этом принадлежит прежде всего руководителям мехколонны, которые всегда первостепенное внимание уделяли кадровому вопросу: первому директору МК-7 Валерию Афанасьевичу Улановскому, ныне возглавляющему МК-147, базирующуюся в Сочи, и нынешнему директору Григорию Яковлевичу Полещуку. Их профессиональный подход к решению сложных задач, с которыми ежедневно сталкиваются дорожные строители, позволил вывести «Механизированную колонну №7» в лидеры среди мехколонн. Сейчас на предприятии трудится немало ветеранов БАМа.

Более 30 лет – сначала в МК-147, а затем в МК-7 – отработали машинист бульдозера Виктор Дементьев, водители Валерий Свичколап и Виктор Агеев, бухгалтер Тамара Голубева, механик Григорий Бакай. Более чем 20-летний опыт работы в механизированных колоннах «БАМстроймеханизации» имеют водитель Василий Кириенко, плотник Александр Сорока, старший специалист Раиса Семахина.

В рамках подготовки к саммиту АТЭС-2012 во Владивостоке ООО «Механизированная колонна №7» участвовало в строительстве автомобильной дороги и тем самым внесло свой вклад в проведение важного международного мероприятия.

Фото | ❶ Строительство третьего и четвертого пути на ст. Находка.



Директор ООО «Механизированная колонна №7» Григорий Яковлевич Полещук:

- География деятельности нашей компании охватывает регионы Дальнего Востока. «Мехколонна №7» строит крупные дорожные объекты федерального значения на территории Сахалинской области, Приморского и Хабаровского краев. Современная материально-техническая база, использование современных технологических решений, высококвалифицированные специалисты, большой опыт строительства крупных транспортных и производственных объектов позволяют МК-7 выполнять весь комплекс работ с высоким качеством в короткие сроки.

Одним из приоритетов деятельности компании является создание благоприятных условий для работы, жизни и быта людей. Предприятие выполняет все социальные обязательства, средняя зарплата у работников «Мехколонны №7» – одна из самых высоких в регионе.

В вахтовых поселках люди живут в комфортабельных жилых модулях собственного производства с электрическим и печным отоплением. В модуле размещается не более четырех человек. В каждом вахтовом поселке имеется баня, летом работает душ. А пункты питания – предмет особой гордости компании. Высококлассные повара готовят пищу не хуже, чем в престижных ресторанах.

С каждым годом компания увеличивает финансирование в сфере улучшения условий труда и обеспечения безопасности работы. Для оценки состояния условий труда на рабочих местах, выявления вредных и опасных производственных факторов, приведения их в соответствие с государственными нормативными требованиями охраны труда проводится аттестация рабочих мест с привлечением специализированных аттестующих организаций и специалистов федеральной службы по труду и занятости.

Большое внимание уделяется охране здоровья сотрудников компании: в социальный пакет включено добровольное медицинское страхование работников. Сотрудники МК-7 проходят лечение и обследование в ведущих лечебных учреждениях Дальнего Востока. Также осуществляется регулярное диспансерное наблюдение за состоянием их здоровья, выполняется весь комплекс необходимых лечебно-оздоровительных мероприятий, включая санаторно-курортное лечение с оплатой из средств предприятия.

Свои планы на будущее ООО «Мехколонна № 7» связывает в основном с ОАО «РЖД», у которого большие интересные планы, много серьезных перспективных проектов, в том числе и связанных с созданием современных транспортно-логистических систем, включая скоростное и высокоскоростное движение. Для этого



нужна соответствующая дорожная инфраструктура. Поэтому руководство компании справедливо считает, что и у «Мехколонны №7» будет много работы. Предприятию по силам выполнять ее качественно и в рекордные сроки в соответствии со всеми требованиями заказчика.

Фото | ❶, ❷, ❸ Строительство третьего и четвертого пути на ст. Находка.



ООО «МК № 7» занималось переустройством железнодорожных линий от Советской Гавани до станции Известковая на материке. А на Сахалине проложенную еще в начале 20-го века японцами узкоколейку, доставлявшую долгие годы хлопоты и железнодорожникам, и морским перевозчикам, строители мехколонны совсем недавно заменили широкими, стандартными для России железнодорожными путями. Теперь отпала необходимость менять колесные пары у вагонов при их перевозке паромом на линии Холмск-Ванино.

Ровесники БАМа

В летопись треста «Тындатрансстрой» вписано немало славных страниц. Его коллектив участвовал в реализации многочисленных масштабных проектов и знаменит крупными производственными достижениями. А свою историю компания ведет с начала строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали.

На «стройке века» силами предприятия проложено и введено в эксплуатацию 500 километров главного пути БАМа, 515 километров притрассовых автомобильных дорог, электролиния ВЛ-35/10/0,4 КВт вдоль всей железнодорожной магистрали. В отдельные периоды в коллективе работало до 7 тысяч человек. Трест не случайно носит название столицы БАМа: он был первым генеральным подрядчиком на строительстве Тынды и градообразующим предприятием.



Фото | ❶ Строительство железнодорожной линии Нарын-Лугокан. Укладка «золотого звена» на ст. Газимурский завод. Уложено 220 км главного пути. Июнь 2012 года. ❷ Звеносборочная база на ст. Борзя Забайкальского края. Построена в 2009 году.

Биография ООО «Трест Тындатрансстрой» началась 10 ноября 1974 года. В этот день приказом Минтрансстроя СССР был создан специализированный трест «Тындатрансстрой» для сооружения Центрального участка Байкало-Амурской магистрали. Предприятие сразу же стало мощным структурным подразделением Главбамстроя. Всего лишь несколькими месяцами раньше появилось на свет постановление ЦК КПСС и Совмина СССР о строительстве Байкало-Амурской магистрали. Работники новой производственной организации стали одними из первых бамовцев, и это звание они с гордостью несут до сих пор.

Впрочем, строители БАМа называют себя не работниками или специалистами, а бойцами. И в этом заложен большой смысл. Настоящий боец не думает о личном удобстве, он выполняет приказ. Именно такие люди в 70-е годы прошлого века ехали на Дальний Восток прокладывать магистраль. БАМ был нужен Родине! И это стало главной мотивацией для десятков тысяч советских людей. Как вспоминают бывшие начальники участков и бригадиры БАМа, никто из вновь прибывших бойцов не интересовался своей будущей зарплатой или бытовыми условиями. Новички просто гордились тем, что стали участниками грандиозной Всесоюзной стройки. Трест «Тындатрансстрой» был сформирован из настоящих бойцов. На их долю выпало начинать все «с нуля». Это уже потом в зоне магистрали появились комфортабельные населенные пункты и вполне приличное бамовское обеспечение. А поначалу люди жили в палатках и наспех приспособленных вагончиках. Работали и в 40-градусные морозы, и в 40-градусную жару. И еще вопрос, когда





было легче: зимой или летом. В зимние месяцы холод пробирал до костей, зато в летний период одолевали тучи комаров. Тем не менее парни и девушки вкалывали до седьмого пота. На БАМе закалялся характер человека. И эта закалка пригодилась бойцам треста «Тындатрансстрой» в самые тяжелые для компании годы, которые наступили уже после укладки «золотого звена».

- В бамовские трескучие морозы мы строили в Тынде хлебозавод, профессионально-техническое училище, аэропорт, типографию, детский сад «Радуга», завод железобетонных конструкций, жилые дома, - вспоминает заместитель генерального директора треста Владимир Руденко. – Все эти объекты были возведены руками работников «Тындатрансстроя» и возвышаются над городом, как доброе воспоминание.

Также в послужном списке предприятия числится строительство поселков в Тындинском районе: Восточного, Хорогочи, Ларба, Кувыкта, Чильчи, Юктали. Десант строительно-монтажного поезда № 592 треста «Тындатрансстрой» положил начало строительства поселка Олекма. Перед коллективом СМП была поставлена задача – подготовить базу для приема основных сил поезда. Бойцы рубили просеку, собирали первые щитовые дома, отсыпали площадки и автодорогу. С 1 февраля 1980 года в Олекме был организован строительно-монтажный поезд № 698 треста «Тындатрансстрой», который возглавил первый на БАМе Герой Социалистического Труда Новик Владимир Григорьевич. Коллектив этого поезда построил новую станцию в поселке.

Ударно на стройке века трудились бойцы строительно-монтажного поезда № 573 треста «Тындатрансстрой». 25 октября 1984 года Указом Президиума Верховного Совета СССР за выдающиеся заслуги, достигнутые при сооружении БАМа, обеспечение досрочной укладки главного пути на всем ее протяжении и проявленный трудовой героизм СМП был награжден орденом «Знак Почета». В следующем году монтеру пути строительно-монтажного поезда № 573 треста «Тындатрансстрой» П. Гусеву была присуждена премия Ленинского комсомола в области производства за 1985 год.

После того как пришли перестроечные и постперестроечные времена, для «Тындатрансстроя» наступили нелегкие времена. Работники предприятия умели только строить. Строили быстро и качественно, но для «эпохи перемен» этого, видимо, оказалось недостаточно. И вот тут-то руководству треста пригодилась бамовская закалка. В труднейших условиях организация смогла остаться на плаву. В 1991 году она была акционирована и стала называться ОАО «Тындатрансстрой». Компания не только не растеряла свой производственный потенциал, но и стала активно осваивать новые формы деятельности. К примеру, раньше бойцы треста специализировались исключительно на железнодорожном строительстве, занимаясь укладкой труб и рельсошпальных решеток. Но в 90-е годы руководители компании приняли единственно правильное решение. Они создали многопрофильную производственную структуру, выполняющую весь комплекс строительных работ. Большое внимание было уделено промышленному и гражданскому строительству. На сегодняшний день «Тындатрансстрой» стал мощным диверсифициро-



Генеральный директор ООО «Трест Тындатрансстрой» Марина Владимировна Тацюк:

- Я не понимаю тех, кто говорит, что БАМ – в упадке и его не нужно было строить. Это была не просто стройка, а национальная идея, которая многим людям дала смысл жизни. Сегодня БАМ нормально работает, приносит пользу и людям, и стране. Это одна из важных транспортных артерий, у которой хорошая перспектива. БАМ позволяет напрямую реализовать проект космодрома Восточный в Амурской области, который, в свою очередь, связан с инновационным развитием России, с укреплением ее как мировой космической державы. Необходимо ускоренно развивать северо-восточную часть России. Пока здесь на площади 7 миллионов кв. км всего несколько относительно крупных городов, но среди них нет ни одного «миллионника». Обустройство дальневосточных территорий России чрезвычайно необходимо и для безопасности страны, и для нашей интеграции в экономики самых динамично развивающихся стран в мире – стран Азиатско – Тихоокеанского региона.





Фото | ❶ Рельсы уложены до ст. Александровкий завод. Уложен 131 км главного пути ж/д линии Нарын-Лугокан. Декабрь 2009 года. ❷ Открытие пассажирского движения до ст. Томмот ж/д линии Беркакит-Томмот-Кердем (АЯМ). 28 августа 2004 года. ❸ Входная горловина в порт «Козьмино». Приморский край, 2009 год.



Основным партнером компании является ООО «Корпорация ИНЖТРАНССТРОЙ». Примером делового сотрудничества с корпорацией стало сооружение порта «Козьмино». На этом объекте «Тындатрансстрой» выполнял путевое развитие: работы велись на станции Грузовая, перегоне и примыкании к станции Хмыловская. Всего было построено 27,8 км полотна, организовано 54 стрелки. Укладка производилась на железнодорожных шпалах раздельным способом. По нормативу такое строительство занимает не менее полутора лет. Однако трест справился с выполнением всех задач менее чем за год.

ванным холдингом, в который входит семь дочерних предприятий, пять из которых, кстати, возглавляют ветераны БАМа.

Постепенно трест расширял географию своей деятельности. Он занимался реконструкцией железной дороги Москва – Санкт-Петербург, строительством подъездных путей к Чинейскому месторождению титаномагниевых руд в Читинской области и Эльгинскому месторождению коксующихся углей в Амурской области, прокладкой участков Нерюнгри – Томмот и Томмот – Кердем общей протяженностью 500 километров. «Тындатрансстрой» участвовал в сооружении первой очереди Бурейской РЭС. Компания внесла свой вклад в развитие путевого хозяйства логистического комплекса «Домодедово», в реконструкцию железнодорожного терминала в Забайкальске, который можно назвать единственным крупным железнодорожным узлом на границе с Китаем - «воротами» в Китай.

Предприятие прокладывало трассы в Кировской области, ремонтировало дома Чеченской Республики, строило обход города Ярославля, возводило военные городки на Северном Кавказе, жилые коттеджи в Подмосковье, спортивный комплекс в поселке Соловьевский Амурской области и тренажерный комплекс для военнослужащих в Комсомольске-на-Амуре, участвовало в проекте ВСТО-2 «Козьмино».



На счету предприятия – около 1000 километров сданных в эксплуатацию автомобильных дорог, более 2000 километров проложенных железнодорожных путей, сотни километров обустроенных линий электропередачи, десятки сооруженных локомотивных депо. Коллектив «Тындатрансстрой» возвел 102 миллиона квадратных метров жилых, промышленных и гражданских зданий. Это типографии, хлебозаводы, детские сады, больницы и роддома, деревообрабатывающие комплексы, пяти- и девятиэтажные дома. Все работы коллектив треста выполняет так, как и положено бамовцам: качественно, быстро и надежно.

Важный плюс в деятельности «Тындатрансстроя» – скорость выполнения и конкурентная себестоимость работ. Эти факторы создали прочный фундамент для долговременного взаимовыгодного сотрудничества с крупными заказчиками, среди которых ОАО «АК «Транснефть», ОАО «РЖД», Дирекция строящихся дорог «Дальний Восток», Упрдор «Забайкалье» Федерального дорожного агентства и другие крупные структуры.

Также в копилке достижений «Тындатрансстроя» – строительство железнодорожной магистрали Нарын – Лугокан, «золотое звено» которой было собрано на базе ООО «СМП-587», дочернего предприятия треста в Борзе. На данном объекте специалисты компании уложили 145 километров верхнего строения пути, то есть рельсошпальной решетки и балластировки.

Согласно проектной документации, путь был сделан на деревянной шпале, эксплуатация которой в условиях Крайнего Севера по срокам сопоставима со временем использования железобетонной шпалы. Работы производились механизированным способом с использованием путеукладчика. Кроме того, специалисты компании уложили 29 водопропускных металлических гофрированных труб, выполнили работы по укреплению откосов и русла, отсыпали 3 365 тыс. м^3 грунта.

Фото | ❶ Укладка металлической гофрированной трубы (МГТ) на строительстве автодороги «А-166» в Забайкальском крае. ❷ Отсыпка земляного полотна на строительстве автодороги «А-166» в Забайкальском крае.

Главной трудностью при ведении работ на данном объекте стали очень сложные погодные и климатические условия. Дорога строилась в степи, где почти постоянно дули сильные ветра, а зимой столбик термометра опускался до минус 40. Но имея богатый опыт работы в подобных условиях, приобретенный во время строительства БАМа, коллектив справился со всеми сложностями. Все работы, на выполнении которых было задействовано порядка 160 единиц техники и 1450 человек, были завершены в кратчайшие сроки.

В Якутии трест участвовал в реализации проекта строительства железной дороги Нерюнгри – Томмот – Кердем, выполняя устройство верхнего строения пути, земляные работы, укладку труб. А на строительство Амуро – Якутской магистрали компания зашла еще в советские времена – ведь это очень долгий проект. Когда финансирование прекратилось, работы заморозили. Потом стройка оживилась, и трест опять включился в работу. И в укладке в 2011 году на станции Нижний Бестях «золотого звена» немалая заслуга работников «Тындатрансстроя».

Коллектив предприятия сравнительно недавно освоил такой вид деятельности, как подготовка дорог к асфальтированию. На новом для себя рынке компания получила подряд на одном из участков федеральной автодороги «Амур». И по оценке Росстроя, достойно справилась со своими задачами. Подготовленный «Тындатрансстроем» к асфальтированию участок трассы Чита–Хабаровск по качеству занял второе место. Это при том, что на всех остальных участках трудились организации, накопившие огромный опыт в дорожном строительстве. Но коллектив «Тындатрансстроя» реально продемонстрировал свою профессиональную компетентность.

Сегодня в тресте работает около 1200 человек, многие из которых прошли школу БАМа и имеют



богатый опыт работы в труднейших условиях Крайнего Севера.

Особое внимание компания уделяет подготовке кадров. Ежегодно на предприятие приходит несколько десятков выпускников вузов. Большинство из них закрепляется в коллективе и работает не хуже опытных специалистов. Они получают достойную зарплату и обеспечиваются всем необходимым вплоть до ведомственного жилья. В тресте существует программа обучения кадров за счет предприятия, в соответствии с которой дети сотрудников ОАО «Тындатрансстрой» получают образование не только в вузах, но и в техникумах, им выплачивается стипендия. Как правило, в дальнейшем они продолжают работать в структурах компании.

Высококвалифицированные кадры, составляющие основу предприятия, дают возможность ОАО «Тындатрансстрой» выполнять любые работы по сооружению объектов производственно-технического и специального назначения, участвовать в масштабных проектах автодорожного и железнодорожного строительства.

Одним из ярких примеров эффективного подхода коллектива ООО «Трест Тындатрансстрой» к делу (а их множество) является возведение SLIP для Ленского морского пароходства в городе Жатай (Республика Саха). Эта верфь предназначена для подъема из воды на сушу кораблей для дальнейшего их ремонта. Перед компанией стояла задача соорудить одиннадцать железнодорожных путей, уходящих под воду, по которым будут ездить лебедки. И специалисты нашли интересное решение. Поскольку дело было зимой, то для укрепления полотна на дне без выполнения водолазных работ строители в 50-градусный мороз вырубали лед и укладывали пути. В результате верфь, на которой поднимают корабли с большой массой, в установленные сроки была введена в эксплуатацию. Коллектив предприятия по праву гордится выполненной работой.

Фото | ❶ Разработка выемки при строительстве автодороги «А-166». Участок дороги сдан в эксплуатацию в ноябре 2009 года. ❷ Путевое развитие порта «Козьмино». Приморский край, 2009 год.



ЖКХ БАМа: север требует особой ответственности



В период строительства Байкало-Амурской магистрали каждый год на карте тогда еще СССР появлялись новые населенные пункты. Развивалась социальная инфраструктура, создавалась система жилищно-коммунального хозяйства.

На обслуживании ОАО «Коммунальные системы БАМа» находятся сети водоснабжения протяженностью 249 км, 434 км сетей тепловодоснабжения, 119 км канализационных трубопроводов. На территории Зейского, Селемджинского, Тындинского районов действуют 60 артезианских скважин, 12 насосных станций, 27 канализационных насосных станций. На территории города Тынды работают 21 артезианская скважина добычи воды, 9 канализационных насосных станций, очистные сооружения, мощность которых составляет 9600 м^3 в сутки.



Для обеспечения жизнедеятельности бамовских поселков было принято современное по тем временам решение – формировать котельные комплексы для обеспечения населения отоплением, холодной и горячей водой. В связи с этим по ходатайству руководства Байкало-Амурской дороги приказом Министерства путей сообщения СССР №1319 от 18 ноября 1985 года на станции Тында была организована первая на дороге специализированная дистанция тепловых сетей.

На созданное предприятие возлагались функции эксплуатации и ремонта котельного оборудования, сетей теплоснабжения и водоснабжения на Тындинском отделении дороги. Кроме этого, в обязанности специализированной дистанции тепловых сетей входило обеспечение теплом и горячей водой города Тынды и притрассовых поселков. Именно с 1985 года ведет свою летопись предприятие ЛСНГЧ-1 (будущее ОАО «Коммунальные системы БАМа). На протяжении почти 30 лет своей деятельности организация претерпела несколько преобразований. В связи с реорганизацией НГЧ-2 в СНГЧ были переданы 18 котельных и 4 участка, численность работников предприятия тогда составила 992 человека.

В те времена на дистанцию были возложены большие надежды и огромная ответственность. Это было единственное предприятие подобного профиля не только в структуре Тындинского отделения дороги, но и по всем железным дорогам страны в целом. Была создана мощная ремонтная база, приглашены высококвалифицированные специалисты, энергетики, ремонтники котельного оборудования. Организована подготовка и обучение кадров на месте, создана своя служба материально – технического обеспечения, аварийно–восстановительный поезд. Процесс становления дистанции был сложным, и, кстати, не все поселковые котельные сразу вошли в состав предприятия.

В 1999 году в результате реорганизации Тындинского отделения дороги ряды теплоэнергетиков пополнили водяники, работники ВОДЧ. В состав линейной специализированной дистанции тепловых сетей вошли участки водоснабжения и водоотведения, тогда с принятием новых объектов штат предприятия увеличился на 367 человек. Круг задач дистанции расширился. К выработке тепловой энергии и подаче горячей воды добавилось обеспечение питьевой водой жителей притрассовых поселков. Подача воды осуществлялась из артезианских скважин и не нуждалась в дополнительной очистке. Большое внимание уделялось качеству очистки канализационных вод, эту работу дистанция успешно осуществляет и до сегодняшнего дня. С новыми задачами коллектив ЛСНГЧ успешно справился благодаря грамотным и инициативным специалистам, которые перешли в линейную специализированную дистанцию тепловых сетей.

Новое столетие стало новой вехой в истории развития ресурсоснабжающего предприятия. В 2004 году



дистанция вышла из состава Российских железных дорог - было создано Государственное Унитарное Предприятие Амурской области «Коммунальные системы БАМа». На баланс ГУП КСБ из ЛСНГЧ-1 были переданы 21 котельная и 8 производственных участков, численность работников на тот момент составила 1200 человек. В том же году коллектив коммунальщиков возглавил Александр Владимирович Толкачев, молодой, но грамотный и энергичный руководитель с хорошими организаторскими способностями.

Фото | ❶ Котельная УТВС п. Олекма. ❷ Пневмо - насосная станция п. Олекма. ❸ Механик ВОДЧ Владимир Грицишин, 1999 г.







В 2011 году в ГУП «КСБ» прошла процедура акционирования, предприятие было реорганизовано в ОАО «Коммунальные системы БАМа».

Сегодня ОАО «Коммунальные системы БАМа» - крупнейшая ресурсоснабжающая организация Амурской области. Компания одной из первых вошла в региональный проект организации единого ресурсоснабжения на территории области, взяв на себя наиболее сложные как в климатическом плане, так и в плане состояния инженерной инфраструктуры районы – Селемджинский, Зейский, Тындинский и город Тынду. Почти все объекты, которые были приняты на баланс еще в прошлом столетии, до сих пор находятся на обслуживании предприятия.

В связи с этим большое внимание уделяется реконструкции котельных комплексов, оснащению их новым технологическим оборудованием. На сегодняшний день проводятся мероприятия по установке частотных преобразователей, идет замена электронасосного оборудования, теплоизоляции трубопроводов на современные материалы, позволяющие при транспортировке сохранить ресурс с наименьшими потерями.

Предоставление качественных услуг потребителям, повышение эффективности работы коммунального комплекса, снижение затрат – на решение этих задач направлены усилия специалистов коллектива.

Сегодня в ОАО «Коммунальные системы БАМа» трудится 1500 человек. Почти треть – старейшие работники, чья трудовая биография начиналась еще в 80-е годы, одновременно с ЛСНГЧ-1. Среди специалистов предприятия есть почетные работники ЖКХ России, лауреаты премии отраслевого профсоюза, за добросовестный труд многие члены коллектива удостаивались Почетных грамот Министерства регионального развития России, благодарности губернатора Амурской области, регионального министерства ЖКХ, Законодательного Собрания Амурской области.

Фото | ❶ Сети тепловодоснабжения п. Верхнезейск. ❷ Котельная УТВС п. Лопча. ❸ Станция обезжелезивания п. Хорогочи. ❹ Очистные сооружения участка УТВС п. Огорон. ❺ Операторская очистных сооружений участка УТВС п. Юктали. ❻ Технический совет с участием начальников участков: планирование ремонтных работ.



Генеральный директор ОАО «Коммунальные системы БАМа» Александр Владимирович Толкачев:

- Сегодня ОАО «Коммунальные системы БАМа» - одна из самых крупных ресурсоснабжающих организаций Амурской области. Предприятие твердо стоит на ногах, коллектив с уверенностью смотрит в завтрашний день. Есть перспективы, есть серьезные проекты, направленные на улучшение работы систем жизнеобеспечения. Конечно, ЖКХ северных территорий находится на особом контроле. Мы постоянно ощущаем поддержку правительства Амурской области, регионального Министерства ЖКХ. В результате комплекса всех мероприятий ежегодно модернизируются наши коммунальные объекты, отопительные сезоны проходят в рабочем стабильном режиме – а это самое главное для севера Приамурья.









Коммунальная энергетика в столице БАМа



40 лет назад всесоюзная стройка БАМа нуждалась в энергии – не только человеческой, но и, главным образом, электрической. В связи с этим 14 ноября 1974 года по решению Амурского областного Совета депутатов на базе местного комбината коммунальных предприятий и благоустройства в поселке Тындинский было образовано предприятие «Электротеплосеть». Оно было создано для тепло- и электроснабжения строителей БАМа.

Введение в эксплуатацию Зейской ГЭС позволило муниципальному предприятию «Горэлектротеплосеть» значительно повысить надежность и качество энергоснабжения города Тынды. С 21 декабря 1977 года, когда в Тынду стало поступать электричество, произведенное на гидроэлектростанции, специалисты занялись переводом электрических сетей напряжением 6 кВ на экономически выгодные – 10 кВ.

В 1974 году система электроснабжения Тынды выглядела следующим образом. По поселку были распределены работающие автономно энерговагоны мощностью 1050 кВт каждый, от которых отходили воздушные линии 6 кВ.

С увеличением объемов строительства возникла необходимость все энерговагоны и газотурбинные станции сосредоточить в одном месте и включить их в параллельную работу. Эта задача была успешно выполнена в 1976 году. Суммарная мощность электростанции достигала 17 МВт.

Предприятие успешно занималось генерацией тепловой энергии и обслуживало несколько трансформаторных подстанций в старой части города. Новые объекты, которых становилось все больше, после введения в эксплуатацию также передавались в «Электротеплосеть».

Перед молодым предприятием стояла очень нелегкая задача – создать с нуля и поддерживать полноценную коммунальную энергетику в сердце БАМа. Сегодня старожилы предприятия вспоминают эти времена с нескрываемой ностальгией: было сложно, но поставленная цель была выполнена на все 100%.

С начала образования на предприятии работало около 30 человек – этого количества далеко не всегда хватало на выполнение всего объема работ, к тому же ощущался недостаток опыта. Со временем штат вырос в разы, и молодые специалисты

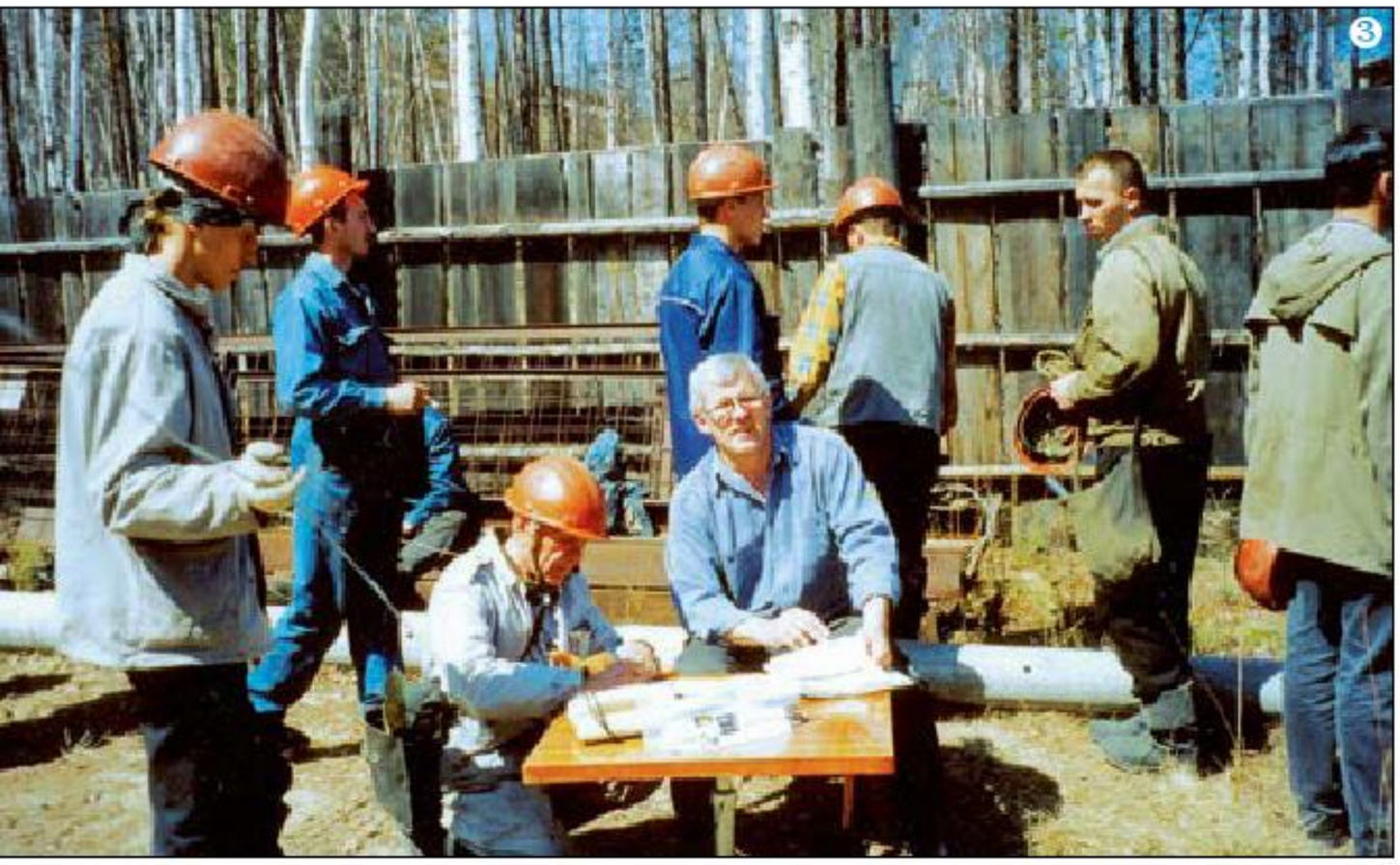




Фото | ❶ Такой была база предприятия в 2000 годах. ❷ Соревнования по гражданской обороне (команда ГорЭТС). ❸ Проводимый на предприятии конкурс «Лучший электромонтер», 2004 г. ❹ Ремонтные работы на котельной в рамках подготовки к ОЗП.

стали действительно квалифицированными профессионалами, прошедшими серьезный карьерный рост.

Многие из тех, кто пришел на предприятие в 70-х, продолжают здесь работать. В числе таких достойных сотрудников заместитель директора Виктор Анатольевич Максименко (с 1977 г.), начальник сетевого района №1 Евгений Иванович Гусев (с 1976 г.), главный инженер Иван Иванович Сенюков (с 1977 г.), диспетчер оперативно-диспетчерской службы Георгий Глебович Гурин (с 1978 г.), водитель Владимир Тимофеевич Реснянский (с 1975 г.).

Сегодня в МУП «Горэлектротеплосеть» работает 180 человек. Выросла не только численность штата, но и масштабы электрического хозяйства: на обслуживании предприятия находятся почти все электрические сети Тынды.



Директор МУП «Горэлектротеплосеть» Евгений Викторович Плотников:

- Сегодня коллектив «Горэлектротеплосети» состоит из высококвалифицированных специалистов. Предприятие имеет хорошую материально-техническую базу. Все это дает нам возможность обеспечивать бесперебойную работу электрических и тепловых городских систем.



❶

Основные виды деятельности остались прежними: обслуживание электросетей и транспортировка электрической энергии от системы к потребителям. Также предприятие содержит 3 котельные, которые отапливают временные поселки.



❷



❸

40 лет назад предприятие располагалось в деревянном двухквартирном доме. Поэтому новые подразделения и цеха приходилось размещать в разных частях города – необходимость в строительстве единой капитальной базы была очевидна. Благодаря грамотной управленческой политике и исключительным деловым качествам директора Анатолия Егоровича Карпова, который возглавил «Горэлектротеплосеть» в 1977 году, удалось найти территорию под строительство производственной базы. Проект был полностью завершен в 1984 году.

Построенная база объединила все структурные подразделения. В административно-бытовом корпусе созданы рабочие места для руководящего состава. В производственно-бытовом здании: администрации 2 сетевых районов, аварийно-диспетчерская служба, мастерские, бытовые помещения для персонала (тепловиков и электриков). Особое внимание на предприятии всегда уделяли созданию комфортных условий для работы сотрудников, и на новой базе были предусмотрены душевые и раздевалки.

Производственная база предприятия сегодня оснащена всем необходимым оборудованием и спецавтотранспортом. Модернизация проводится по мере необходимости.

Сегодня коллектив может гордиться работой своих предшественников и достойно продолжать заложенные ими традиции упорного и созидательного труда. Значительную часть коллектива МУП «Горэлектротеплосеть» составляют молодые кадры, но старшему поколению удалось наладить преемственность корпоративных традиций. Крепкий бамовский дух и закаленный характер буквально передаются по наследству.

МУП «Гороэлектротеплосеть» обслуживает 66 трансформаторных подстанций, 77 комплектных трансформаторных подстанций, 92,7 км кабельных линий 10 кВ, 80,1 км воздушных линий 10 кВ, 105,1 км кабельных линий 0,4 кВ, 254,9 км воздушных линий 0,4 кВ, 3 котельные. Предприятие осуществляет транзит более 118 млн. кВт/час электроэнергии в год. Кроме того, МУП «Горэлектротеплосеть» в год вырабатывает 23783 Гкал тепловой энергии, отапливая 5 временных поселков.

Фото | ❶ Электромонтер ЭСР-2 (электро-сетевой район) Комаров Юрий Петрович. ❷ Электромонтеры ЭСР-1: Крапива Виталий Васильевич (слева), Донец Николай Степанович (справа). ❸ Мастер участка тепловых сетей Фаткулина Наталья Николаевна (в котельной).

Модернизация малой энергетики на севере Приамурья



Сегодня малая электроэнергетика – одна из наиболее динамично развивающихся отраслей северных территорий.

От предприятий, занятых в этой сфере, во многом зависит, насколько комфортными будут условия проживания на той территории, где они осуществляют свою деятельность. Особое значение деятельность организаций малой энергетики имеет в северных районах. ООО «Районные электрические сети» уже почти 11 лет занимается электрообеспечением 29 поселков Тындинского и Зейского районов Амурской области, а также поселка Хани Республики Саха (Якутия).

ООО «Районные электрические сети» было создано в августе 2003 года, когда возникла острая необходимость в предприятии по обслуживанию электросетей, вышедших тогда из-под управления бывших владельцев: железнодорожников и золотодобытчиков. За 11 лет предприятие провело большую работу по модернизации и внедрению новых технологий, которая привела к заметному улучшению качества обслуживания потребителей.

В 2011 году компания защитила в правительстве Амурской области инвестиционную программу, рассчитанную до конца 2014 года. В ее рамках осуществляется замена устаревшего оборудования: деревянных опор на бетонные и неизолированных проводов на самонесущие изолированные. В прошлом году по этой программе было освоено 12 миллионов рублей. Только в поселке Соловьевск предприятие выполнило замену 400 опор и 20 километров провода.

Сейчас в ООО «РЭС» готовится новая инвестиционная программа на пять лет – с 2015 по 2019 годы. Она будет представлена в региональное министерство экономического развития и рассмотрена в управлении по тарифам и ценам, а также в министерстве ЖКХ. Руководство компании не сомневается, что программа будет утверждена, потому что в ней предусмотрен комплекс мер, направленных на модернизацию ЛЭП в населенных пунктах с изношенным и устаревшим оборудованием.

В настоящее время на территориях, которые обслуживает ООО «Районные электрические сети», идет активная замена приборов учета электроэнергии. Только в 2013 году было установлено 900 новых индивидуальных и общедомовых высокоэффективных электросчетчиков. Они фиксируют и предотвращают любые попытки несанкционированного подключения к линиям электропередачи, а также позволяют дистанционно, с улицы, снимать данные. В ближайшей перспективе показания приборов учета будут фиксироваться через единый сетевой ресурс и появится возможность все данные получать на компьютер. Но это в случае утверждения инвестиционной программы.



Фото | ❶ Теплоконтроль. ❷ Ввод нового оборудования в работу.





Материально-техническая база компании представлена 23 единицами спецтехники и объектами, среди которых имеется гаражный комплекс, ремонтные цехи в Тынде и поселке Восточный, станция техобслуживания. Одним из необходимых условий эффективной работы коллектива является ежегодное обновление автопарка. Обширная география и труднодоступность обслуживаемых объектов вызвали необходимость иметь в технопарке высокопроходимую технику – спецавтомобили. Зачастую для проведения ремонтных работ специалистам ООО «РЭС» приходится в условиях бездорожья преодолевать расстояние в сотни километров, как, например, при замене устаревших опор в Верхнезейске, который расположен в 350 километрах от Тынды, но чтобы до него добраться, необходимо пройти путь в 700 км через г. Зею.

В структуре предприятия работает высоковольтная лаборатория, в которой проводятся испытания и измерения в электроустановках, работы по замеру сопротивления и заземления изоляции проводов, при помощи тепловизоров осуществляется диагностика. Компания также оказывает услуги по проектированию устройств электроснабжения. В 2011 году специалисты ООО «Районные электрические сети» разработали проект трансформаторной подстанции на 35 кВ в районе Комсомольска-на-Амуре.

На сегодняшний день в компании сложился сплоченный коллектив, насчитывающий 170 человек. Большую часть работников составляют специалисты с высшим и среднетехническим образованием, а многие обучаются заочно. На предприятии трудится немало специалистов, накопивших богатый опыт работы в суровых условиях БАМа. Трудовой стаж более 30 лет имеют 20 человек. Среди них водители Александр Блинков, Виктор Виневский, Петр Шульгин, имеющие все категории для вождения автотранспорта. Оперативно-выездной участок, который выезжает в самые сложные места для устранения повреждений и выполнения работ по реконструкции, возглавляет Владимир Осташкин, имеющий большой опыт работы. Монтаж провода СИП по инвестиционной программе, капитальный ремонт электропроводки поликлиники села Соловьевск, монтаж воздушных линий для станций цифрового телевидения в Беленькой и Аносовской, линии электроснабжения площадок строительства новых домов по программе переселения из ветхого жилья в Тынде – вот далеко не полный перечень успешно выполненных бригадой работ. Профессионалами своего дела являются начальник технического отдела Анатолий Голев, начальник планово-экономического отдела Надежда Григорьева, начальник отдела кадров Елена Сапинская, главный бухгалтер Наталия Зайдуллина.

Располагая современной материально-технической базой и квалифицированными специалистами, ООО «РЭС» имеет серьезные планы на будущее. Этому есть и другое логическое объяснение: в коллективе старшее поколение с ностальгией вспоминает годы активного строительства БАМа, молодежь по-хозяйски относится к уже наработанному опыту ветеранов производства, при этом все трезво оценивают плюсы и минусы сегодняшнего дня и перспективы будущего.





Генеральный директор ООО «Районные электрические сети» Виктор Георгиевич Парфенов:

- У нас намечаются хорошие перспективы дальнейшего развития после принятия инвестиционной программы на 2015-2019 годы. Мы продолжим модернизацию линии электропередачи на обслуживаемых территориях. Техническое оснащение нашего предприятия улучшается с каждым годом, мы имеем лицензии на выполнение всех видов работ по содержанию, капитальному ремонту и реконструкции электрических сетей. Также ООО «Районные электрические сети» занимается выполнением договорных работ, что укрепляет финансовое положение предприятия. Все это позволяет нам с оптимизмом смотреть в будущее.

С каждым годом предприятие наращивает объем работ по текущему содержанию, капитальному ремонту и реконструкции электросетей. В прошлом году было освоено порядка 57 миллионов рублей.

Фото | ❶ Идет замена опор. ❷ Работа малой механизации. ❸ Ветераны предприятия.

Первопроходцы лесозаготовительной промышленности в зоне БАМа

Активная промышленная заготовка леса на севере Амурской области началась в 70-е годы: сразу же после того, как были уложены первые километры Байкало-Амурской железной дороги.



Для корейских специалистов, работавших в 80-х годах в «Тындалесе», выделялись лесофонд, техника, горюче-смазочные материалы. Ежегодно в каждый леспромхоз поставлялись новые машины и механизмы: по 10 и более лесовозов и тракторов Т-55, по два-три челюстных погрузчика и бульдозера. Побывавшая в эксплуатации техника заблаговременно капитально ремонтировалась. Для сокращения из-за поломок ее простоев непосредственно на местах имелся необходимый ремфонд из запасных частей. Делалось все, чтобы порожняк под погрузкой находился как можно меньше времени.

Строительство БАМа дало толчок не только освоению месторождений полезных ископаемых, но и лесозаготовке в районах, где пролегает магистраль. Именно тогда было создано крупнейшее в Амурской области предприятие «Тындалес» - сразу же ставшее флагманом лесной отрасли Приамурья.

А начиналась история компании в феврале 1975 года, когда было подписано первое межправительственное соглашение между СССР и КНДР о сотрудничестве в лесном комплексе на территории Амурской области. 16 мая того же года был издан приказ о создании в Тынде леспромхоза «Беленький» с годовым объемом заготовки леса 500 тысяч кубометров и производством деловой древесины в 400 тысяч кубометров, который стал первенцем лесозаготовительной промышленности в зоне БАМа. На тот момент штат этой организации составлял всего четыре человека, но тем не менее всего за восемь месяцев были подготовлены площадка, подъездные пути и склады. Уже в 1975 году было заготовлено и вывезено 30 тысяч кубометров хлыстов. С корейской стороны для участия в совместных лесозаготовках было создано объединение №2 лесозаготовительного представительства КНДР и СССР. 15 апреля 1976 года, в честь Дня рождения главы Северной Кореи Ким Ир Сена, на бамовской станции Сети был загружен древесиной и отправлен первый железнодорожный вагон.

В 1977 году ЛПХ «Беленький» вышел на проектную мощность, доставив на нижний склад 593 тысячи ку-



Фото | Сарнавский Н.С. обсуждает рабочие вопросы с рабочими из Кореи на нижнем складе.

бометров хлыстов и отправив на экспорт 152 тысячи кубов пиломатериала. На Байкало-Амурской железной дороге еще полным ходом шла укладка полотна, когда по построенным участкам трассы пошли эшелоны с лесом. Продукция «Беленького» была востребована в республиках Средней Азии: Таджикистане, Туркмении, Узбекистане, Киргизии и Казахстане. Амурская лиственница также поставлялась на шахты Кузбасса, Донбасса, Забайкалья и Приморья. Один за другим стали появляться леспромхозы. В 1978 году – Моготский, в 1980 году – Гилюйский и Ларбинский, в 1982 году – Лумбирский и Селемджинский. А само производственное объединение «Тындалес» было создано 5 мая 1980 года. В его состав первоначально вошли три леспромхоза. Предприятием на протяжении первых 24 лет бессменно руководил Николай Сергеевич Сарнавский.

В 1987 году объединение «Тындалес» вышло за пределы Тындинского района, начав строительство Селемжинского леспромхоза. Здесь впервые на нижнем складе были установлены полуавтоматические линии разделки древесины.

В 1989 году был введен в эксплуатацию Муртыгитский леспромхоз. И этот год стал «золотым» для «Тындалеса». После ввода в эксплуатацию семи леспромхозов производственное объединение вышло на рекордный рубеж заготовки круглого леса – свыше 2 миллионов 600 тысяч кубометров. В немалой степени столь значительный результат был обусловлен отлаженным взаимодействием с корейской стороной. В то время рентабельность леспромхозов, где работали корейцы, достигала 47% - это был самый высокий показатель в Приамурье. Во времена «пика» лесозаготовок для более эффективного исполнения менеджерских функций на заседании Межправительственной комиссии по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству между СССР и КНДР, состоявшемся в 1987 году в Пхеньяне, было принято решение о приезде на совместные лесозаготовки десяти процентов руководителей и специалистов корейской стороны с семьями.

Руководивший леспромхозом «Беленький» Ли Зин Сен, который позже станет заместителем министра лесной промышленности Северной Кореи и получит звания Героя труда КНДР, вспоминает, что в конце 80-х годов возглавляемый им ЛПХ ежегодно производил свыше 400 тысяч кубометров круглого леса в год.

- Повышенные планы выполняли и другие подразделения объединения №2, заготавливая в общей сложности более 2 миллионов кубометров леса в год. Достигались такие результаты непросто. Делу помогали высокий трудовой энтузиазм корейских и российских рабочих, а также содействие русского персонала в решении возникавших в процессе производства сложных проблем, - рассказывает Ли Зин Сен. - Российская сторона выделяла



На рубеже 80-90-х годов «Тындалес» развивает активную внешнеэкономическую деятельность. Предприятие выходит на международный рынок и начинает реализовывать лес в Японию, Южную Корею, Китай. В Германии закупается современное оборудование для строительства комбината по глубокой переработке древесины.

Фото | ❶ Рабочие ПО «Тындалес» на демонстрации в г. Тынде.



1989 год стал «золотым» для «Тындалеса». После ввода в действие всех семи леспромхозов производственное объединение вышло на рекордный рубеж заготовки круглого леса – свыше 2 миллионов 600 тысяч кубометров.

лесофонд, технику, горюче-смазочные материалы. Ежегодно в каждый леспромхоз поставлялись новые машины и механизмы: по 10 и более лесовозов и тракторов Т-55, по два-три челюстных погрузчика и бульдозера. Побывавшая в эксплуатации техника заблаговременно капитально ремонтировалась в ремонтно-механических мастерских. Для сокращения из-за поломок ее простоев непосредственно на местах имелся необходимый ремфонд из запасных частей. Делалось все, чтобы порожняк под погрузкой находился как можно меньше времени. Корейская сторона присылала на лесные деляны квалифицированных специалистов. Люди обеспечивались продуктами питания, спецодеждой, медикаментами, чтобы оторванные от родных мест наши соотечественники не испытывали проблем в бытовом плане и могли высокопроизводительно трудиться.

Фото | ❶ Погрузка спецплатформ в ЛПХ «Джалингра». ❷ Работники Тындалеса 7 ноября на строящейся ул. им. Мохортова.



Лесозаготовки – отрасль специфическая, и кадры для работы в ней требовались соответствующие. Поэтому большое внимание в те годы уделялось профессиональной подготовке и повышению квалификации российских и корейских специалистов.

- В лесу требуются особые знания и сноровка. Поэтому объединение открыло в поселке Сети, где в ту пору находилось управление Беленького леспромхоза, школу для подготовки квалифицированных специалистов и выпускало в год в леспромхозы по нескольку сотен операторов погрузчиков, машинистов экскаваторов и грейдеров, - говорит Ли Зин Сен. - После курсов они три месяца стажировались на машинах под руководством опытных наставников. А прибыв на лесные деляны, выпускники школ делились своим опытом с теми, у кого навыков было поменьше. Получалась своеобразная эстафета профессиональной подготовки, давшая очень хороший эффект.

Не секрет, что вдали от родного дома человек чувствует себя не всегда весело. Поэтому большое внимание уделялось организации досуга корейских лесорубов.

- Главной задачей для рабочих и инженерно-технических работников было выполнение ежедневных производственных заданий. А в свободное время они участвовали в спортивных соревнованиях. Для них организовывались турниры по волейболу, футболу, настольному теннису, шахматам. В леспромхозах «Тындалес» кипела и культурная жизнь. В каждом ЛПХ были открыты клубы на 500-800 мест, где работали кружки художественной самодеятельности. Агитбригада, в которую входило 30 музыкантов и чтецов,

выезжала в леспромхозы, поднимая концертами дух рабочих и оказывая помощь производству. Частыми гостями у нас были и профессиональные творческие коллективы из КНДР. Во всех леспромхозах были больницы, где работали врачи с родины. С лечением у нас тогда проблем не было. То есть забота проявлялась и о духовном, и о физическом здоровье наших соотечественников, - считает Ли Зин Сен. - Я навсегда сохранил добрую память о директоре производственного объединения «Тындалес» Николае Сергеевиче Сарнавском, его заместителях, начальниках отделов, которые мною любимы и уважаемы. То же самое могу сказать и о руководителях Беленького леспромхоза с российской стороны: директоре Валерии Николаевиче Ельчанинове, главном инженере Николае Николаевиче Федотове, главном механике Михаиле Михайловиче Некрасове, мастерах нижнего склада.

На рубеже 80-90-х годов «Тындалес» начинает активно развивать внешнеэкономическую деятельность. Предприятие выходит на международный рынок и реализует лес в Японию, Южную Корею, Китай. В Германии производственное объединение закупает современное оборудование для строительства комбината по глубокой переработке древесины.

Но политические процессы, происходившие в СССР в начале 90-х годов и приведшие к распаду могущественной страны, сказались и на положении «Тындалеса». Происходят изъятия лесосырьевых баз, исчезновение рынка сбыта древесины внутри страны, постоянно затягиваются сроки подписания межправительственных соглашений о совместных лесозаготовках, что приводит к резкому снижению



В 1987 году объединение «Тындалес» вышло за пределы Тындинского района, начав строительство Селемджинского леспромхоза. Здесь впервые на нижнем складе были установлены полуавтоматические линии разделки древесины.

объемов заготовки. Но тем не менее и в этих сложнейших условиях производственное объединение предпринимало все меры, чтобы выстоять.

В 1993 году «Тындалес» стал соучредителем Дугдинского (Зейский район) и Норского леспромхозов. А в июле следующего года производственное объединение преобразовалось в ОАО «Лесопромышленный комплекс «Тындалес», сохранив при этом в своем составе все без исключения подразделения.

В том же 1994 году ОАО «Тындалес» выкупило в поселке Восточный, который находится вблизи Тынды, недостроенное здание завода крупнопанельного домостроения и начало его реконструкцию под первый на Дальнем Востоке комбинат по глубокой переработке древесин – ООО «Промышленная компания Шахтаум». За два года был осуществлен монтаж оборудования первой линии для выпуска древесно-волокнистой

Фото | ❶ Зам. министра лесной промышленности СССР Савченко Н.С. и генеральный директор ПО «Тындалес» Сарнавский Н.С. на закладке фундамента завода по производству плит МДФ. ❷ Корейские рабочие на погрузке леса.





В начале 2000-х годов крепло и развивалось сотрудничество с японскими компаниями Тойота Цусе Корпарейшн, Равлей Групп ЛТД, Хонда Трэйдинг Корпарейшн, которые отдавали предпочтение пиловочнику лиственницы первого и второго сорта и использовали его для производства фанеры.

плиты, которое поставила известная германская фирма Bizon. В сентябре 1996 года «Промышленный комплекс Шахтаум» посетила правительственная делегация во главе с вице-премьером правительства России Олегом Лобовым. В ходе визита министр путей сообщения Анатолий Зайцев пообещал выделить на развитие комбината 40 миллионов долларов. Но обещание таковым так и осталось: деньги на счет компании не поступили. В этой ситуации на выручку пришла швейцарская фирма, выделившая льготный кредит в 2,5 миллиона долларов. 28 мая 1997 года состоялась торжественная сдача в эксплуатацию первой линии комбината по глубокой переработке древесины. Ленточку перерезали губернатор Амурской области Анатолий Белоногов, генеральный директор «Тындалеса» Николай Сарнавский и начальник Байкало-Амурской железной дороги Салман Бабаев.

Древесно-волокнистая плита находила спрос на внутреннем и внешнем рынке. Значительную часть продукции потребляла Южная Корея. Также решалась проблема утилизации отходов. Действующее предприятие, выпускавшее товарной продукции на сотни миллионов рублей, давало занятость значительному количеству населения поселка Восточный.

С наступлением третьего тысячелетия компания расширяет сферу своей деятельности. В 2001 году ОАО «Тындалес» участвовало в лесосводке и лесоочистке ложа Бурейской гидроэлектростанции. В связи с этим был создан леспромхоз «Талаканский». В ноябре 2001 года в системе «Тындалеса» появилось еще одно подразделение – леспромхоз «Восточный». Здесь впервые были запущены в работу универсальные лесозаготовительные финские комплексы «Харвестер» и «Форвардер». Они представляют собой многофункциональные самоходные машины, которые работают в паре, гармонично дополняя друг друга. «Харвестер» осуществляет комплекс лесосечных операций: валку деревьев, обрезку сучьев, раскряжевку и обмер полученного сортимента. С одним деревом он расправляется менее чем за минуту. «Форвардер» является связующим звеном в процессе лесозаготовки, в технологические задачи которого входят сбор, подсортировка, доставка сортиментов от места заготовки до лесовозной дороги или склада. Обе эти лесозаготовительные машины обладают большой мощностью и устойчивостью, надежны и просты в эксплуатации, способны выполнять лесозаготовительные работы в любое время года и суток, невзирая на особенности

Фото | ❶ Погрузка круглых лесоматериалов.

грунта, рельефа местности, а также погодные условия. Один комплекс «Харвестер» и «Форвардер» заменяет три лесозаготовительные бригады. Для обучения работе на машинах специалисты ОАО «Тындалес» специально ездили на месячный тренинг в финский Тампере.

В начале 2000-х годов компания значительно увеличила экспортные поставки своей продукции. До 70% деловой древесины в те годы уходило на заводы крупнейших китайских компаний Бай Фэн, Гуйчен, Хуньчун Шаньму, Кай Юань, Фу-Чень-Тянь.

Также крепло и развивалось сотрудничество с японскими партнерами – Тойота Цусе Корпарейшн, Равлей Групп ЛТД, Хонда Трэйдинг Корпарейшн, которые отдавали предпочтение пиловочнику лиственницы первого и второго сорта и использовали его для производства фанеры.

В те годы лиственница была главным продуктом, который ОАО «Тындалес» предлагало на внешнем рынке, и спрос на нее рос с каждым годом, что связано с ее уникальными свойствами. Главные качества лиственничной древесины – высокая твердость, мало уступающая даже дубу, и необычайная прочность. Более того, благодаря особому составу смолы, лиственница со временем только набирает прочность. Известны лиственничные сооружения, просуществовавшие 1800 лет. Город Венеция, например, сооружался с V по IX век. Тогда для укрепления оснований различных сооружений было забито около 4 тысяч штук лиственничных свай. Спустя тысячу с лишним лет часть этих свай была исследована. В заключении об их прочности сказано, что сваи из лиственничного леса, на которых основана подводная часть города, как будто окаменели. Дерево сделалось до того твердым, пила брала его с огромным трудом. Не случайно лиственницу прозвали деревом вечности.

В настоящее время в структуре ОАО ЛПК «Тындалес» только три предприятия - Беленький ЛПХ, Тутаульский и ЛПХ «Джалингра», но жизнь продалжается. На базе леспромхоза «Татаул» смонтирована линия лесопиления, которая ежегодно будет перерабатывать порядка



Генеральный директор ОАО «Лесопромышленный комплекс «Тындалес» Александр Станиславович Юшкевич:

- Сегодня лесная база уже изрядно исчерпалась, и поэтому путь экстенсивного развития, связанный с увеличением объемов, уже невозможен. Политика государства сейчас направлена на увеличение переработки, и наша компания движется в данном направлении. Сейчас мы производим обрезные пиломатериалы, но уже вскоре планируем выйти на клееные материалы.

- Переработка требует пристального внимания, наличия опыта, а главное – серьезных капитальных вложений, но мы к этому готовы. Прежде в производстве круглого леса имело значение только наличие объемов сырья – заготовил круглый лес, отправил партию и получил доход от экспорта. С высокотехнологичной продукцией ситуация сложнее. Надо изучать рынки сбыта, закупать дорогостоящее оборудование, готовить квалифицированные кадры, а главное – постоянно повышать качество и конкурентоспособность продукции. Причем недостаточно соблюдать технологические стандарты, надо доставить пиломатериалы потребителю за тысячи километров, сохранив их конкурентные преимущества.

15 тысяч кубометров пиловочного сырья. Решение о создании новой линии было принято в прошлом году. Оборудование было решено приобрести у польской фирмы WALTER – одного из лидеров по производству станков и механизмов для переработки древесины. Круглопильные станки этой компании хорошо зарекомендовали себя в Словакии, Венгрии, Чехии, Германии, Хорватии, Словении, Литве, Беларуси, Украине, России. Они успешно работают и на территории Приамурья, поэтому руководство «Тындалеса» в правильности сделанного выбора не сомневалось. В августе оборудование поступило на место, и до конца года был завершен его монтаж. В январе-феврале нынешнего года шла наладка, а в марте уже началось производство. В первые два месяца работники цеха оттачивали навыки работы на станках, и за этот период времени произвели



Фото | ❶ Погрузка круглых лесоматериалов.

На базе леспромхоза «Татаул» смонтирована линия лесопиления, которая ежегодно будет перерабатывать порядка 15 тысяч кубометров сырья. Установленное оборудование позволяет выпускать качественную продукцию в соответствии с самыми высокими требованиями. О качестве продукции говорит уже тот факт, что она поставляется в Японию, где этому вопросу уделяется первостепенное значение. Помимо Страны восходящего солнца, часть пиломатериала планируется отправлять для реализации в Тынду и Хабаровск.



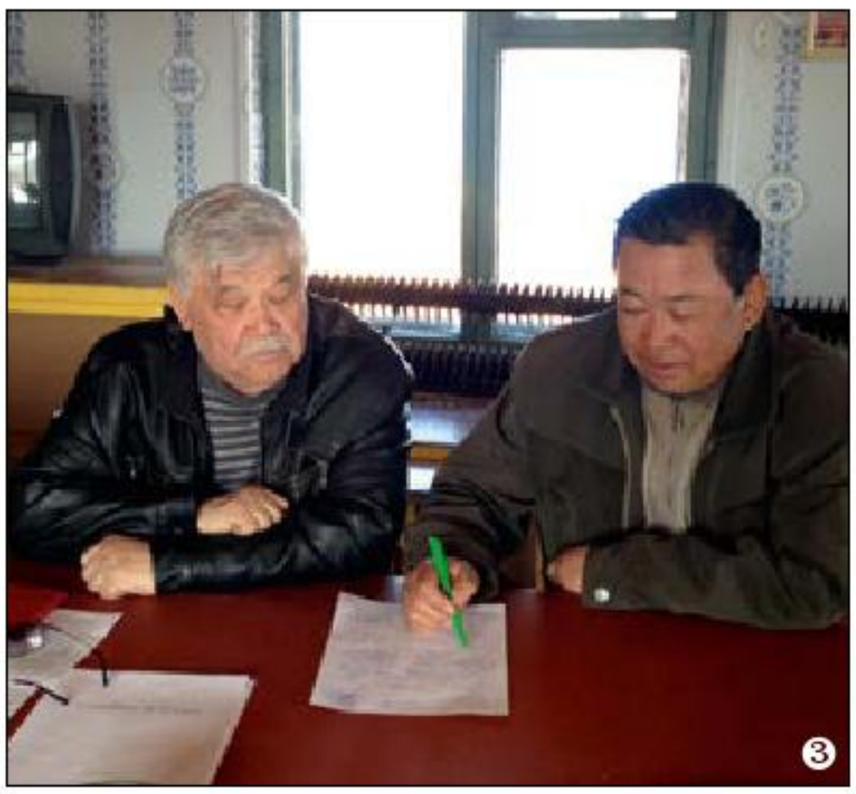
500 кубометров продукции, которая была отгружена по контракту в Японию. Но когда закончится полное обучение работников и будет окончательно налажена технологическая цепочка, цех выйдет на мощность 1200 кубометров в месяц. Установленное оборудование позволяет выпускать качественную продукцию в соответствии с самыми высокими требованиями. О качестве продукции говорит уже тот факт, что она поставляется в Японию, где этому вопросу уделяется первостепенное значение. Помимо Страны восходящего солнца, часть пиломатериала планируется отправлять для реализации согласно имеющимся договоренностям в Южную Корею, Тынду и Хабаровск.

Здесь же, в Тутауле, в ближайшее время будет запущена линия по производству топливных брикетов из отходов лесопиления и порубочных остатков. Топливные брикеты представляют собой цилиндрические спрессованные опилки, отходы деревообработки. Это экологически чистый вид топлива с содержанием золы не более 3%. При сжигании брикетов в атмосферу выбрасывается столько же углекислого газа, сколько образовалось бы при естественном разложении древесины. При сжигании тонны брикетов выделяется столько же тепловой энергии, сколько при сжигании 1600 кг древесины, 475 кубометров газа, 500 литров дизельного топлива или 685 литров мазута. Брикеты могут стать идеальным вариантом для амурского Севера, где активно занимаются лесозаготовкой. Их производство возможно осуществлять круглогодично, а оборудование для изготовления брикетов простое: дробилка, измельчитель, пресс.

На сегодняшний день доля «Тындалеса» в лесопромышленном секторе Амурской области по объему заготовки деловой древесины составляет порядка

Фото | ❶ Проверка качества пиломатериала в Тутаульском ЛПХ. ❷ Зам. по призводству Ткаченко К.В. и нач. ФЭО Алексеева Е.М. ❸ Директор Тутаульского ЛПХ Степерев Ю.В. и директор ЛПХ №3 Ким Сан Юн.





15-20%. При существующих темпах лесозаготовок леспромхозы в Джалингре и Маревом будут обеспечены сырьем еще лет на пять. Поэтому руководство ОАО «Тындалес» уже сейчас ищет новые участки в Тындинском районе, где можно будет работать в дальнейшем. Определенные наметки уже имеются, и, исходя из имеющихся возможностей, сейчас происходит разработка планов на перспективу. А вблизи Татаула компания недавно арендовала участок, который почти еще не затронут рубкой, и его запасов, по оценке специалистов, хватит на ближайшие 20 лет.

В настоящее время в леспромхозах по-прежнему трудится значительное количество корейских специалистов. Филиал Главного управления лесной промышленности «Вондон Римоб» министерства лесной промышленности КНДР поставляет из Северной Кореи работников, которые трудятся на заготовке и вывозке леса, на нижних складах, на переработке древесины. В соответствии с действующим российским законодательством они приезжают в Амурскую



область сроком на один год. Затем уезжают в отпуск и при желании могут затем продлить контракт. Некоторые корейские специалисты работают в ОАО «Тындалес» уже много лет. Для них созданы такие же условия труда, как и для россиян. Согласно требованиям техники безопасности труд в темное время суток здесь запрещен. Водители лесовозов трудятся посменно – по два человека на машину. Живут корейцы в вахтовых поселках, а те, кто работает на нижних складах, – в общежитиях. Контроль за условиями жизни корейских работников осуществляет миграционная служба, которая регулярно проводит проверки, а также представители структур, в чью компетенцию входят функции надзора.

Сегодня в структуре управления ОАО «Тындалес» работают производственно-технический отдел, юридический отдел, служба управления персоналом, коммерческий отдел, бухгалтерия, отдел автоматизированных систем управления, финансово-экономический отдел, административно-хозяйственный отдел, автохозяйство, отдел логистики.

Производственно-технический отдел занимается лесообеспечением, оформлением всей необходимой разрешительной документации для рубки леса, проводит работу по изысканию новых перспективных участков, осуществляет контроль за производством, сбор всей статистической информации по объемам и местам рубок. Отдел укомплектован опытными специалистами, многие их которых трудятся в компании на протяжении уже длительного периода времени. В штате ПТО работает инженер-эколог, который контролирует вопросы, связанные с экологией, составляет проекты по нормированию, осуществляет расчет платы за загрязнение окружающей среды.





Производственно-технический отдел возглавляет Константин Молотков. Он закончил Хабаровский государственный технический университет по специальности «Лесоинженерное дело» и в компании работает с 2002 года. Трудовую деятельность начинал в должности технического руководителя лесозаготовок ЛПХ «Джалингра». Затем был переведен в ПТО ведущим инженером, а в 2008 году стал руководителем отдела. Его отличают профессиональное отношение к работе, хорошая теоретическая подготовка, подкрепленная богатым практическим багажом, высокая работоспособность. На рабочем месте Константина Валентиновича можно застать и поздно вечером, и в выходные, и в праздники. Чтобы быть в курсе всех событий, происходящих на предприятии, он много времени проводит в леспромхозах компании.



Фото | ❶ Харина Г.М. - нач. коммерческого отдела. ❷ Директор Беленького ЛПХ Шарипов А.С. ❸ Экспортные пиломатериалы. ❹ Отдел управления персоналом – Гордейчук Г.М. и Загайнова Н.Д.

Фото | ❶ ЛПХ «Беленький». ❷ Подсобное хозяйство «Леспромхоза №3».

Коммерческий отдел работает с железной дорогой, занимаясь вопросами обеспечения подвижным составом, таможенным декларированием грузов и ведением экспортных контрактов. Отделом руководит Галина Харина. Она грамотный специалист, очень ответственный работник, не оставляет без пристального внимания ни одной проблемы. Как говорят ее коллеги, пока Галина Михайловна не решит все вопросы, рабочий день у нее не закончится.

Отдел главного механика, который возглавляет Николай Степанович Могилов, следит за техническим состоянием техники, своевременным ремонтом и обслуживанием машин. В структуру этого подразделения ОАО «Тындалес» входят ремонтно-механические мастерские, электроцех. Механикам и слесарям отдела по плечу выполнение ремонтных работ практически любой сложности. Для них не является проблемой и обслуживание такой сложной техники, как «Харвестеры» и «Форвардеры».



Сегодня в компании работают ветераны, чья трудовая деятельность полностью прошла в ОАО «Тындалес». Директором Тутаульского леспромхоза трудится Юрий Степерев. Это очень грамотный специалист, который вникает в проблемы коллектива и умеет их решить наилучшим способом. Юрий Васильевич прошел трудовой путь от инженера производственно-технического отдела до директора ЛПХ. Ранее он возглавлял леспромхоз в Лобче и в Горном, Верхнезейский леспромхоз.

Много лет в компании отработал начальник базы снабжения Александр Субцельный. В первую очередь, именно благодаря ему леспромхозы бесперебойно снабжаются расходными материалами: пилами, цепями, тросами, маслом, ГСМ. Раньше Александр Иванович трудился директором леспромхоза в Моготе, в Восточном. На любой должности он всегда досконально вникает во все детали, и мелочей в работе для него не существует.

На сегодняшний день доля ОАО «Тындалес» в лесопромышленном секторе Амурской области по объему заготовки деловой древесины составляет порядка 15-20%. При существующих темпах леспромхозы в Джалингре и Маревом будут обеспечены сырьем еще лет на пять. Поэтому руководство ОАО «Тындалес» уже сейчас ищет новые участки в Тындинском районе, где можно будет работать в дальнейшем. Вблизи Татаула компания недавно арендовала участок, который почти еще не затронут рубкой, и его запасов, по оценке специалистов, хватит на ближайшие 20 лет.

Фото | ❶ Погрузка в ЛПХ «Тутаульское». ❷ Погрузка круглых лесоматериалов.

Наряду с опытными работниками в ОАО «Тындалес» трудится немало молодежи, вооруженной новейшими знаниями. Именно на сплав молодости и опыта руководство компании делает ставку, считая, что такое сочетание поможет предприятию наилучшим образом решать стоящие перед ним задачи.

С конца 2012 года ОАО «Тындалес» возглавляет Александр Юшкевич. Он – настоящий профессионал в лесной отрасли, выпускник лесного факультета Хабаровского политехнического института. До того как Александр Станиславович стал генеральным директором компании, он работал директором Гилюйского леспромхоза, главным инженером, заместителем гендиректора по производству ОАО ЛПК « Тындалес». Работники предприятия отмечают, что Александр Станиславович умеет создать доброжелательную обстановку в коллективе, всегда готов оказать поддержку любому сотруднику и сделает все возможное, чтобы помочь человеку. Его отличают умение анализировать, предвидеть, наладить взаимодействие с партнерами по бизнесу.

За свою почти 40-летнюю историю ОАО «Лесопромышленный комплекс «Тындалес» пережило разные времена, заготовив в целом более 40 млн. кубометров древесины. Но периоды, когда предприятие находилось в зените славы и когда приходилось бороться за выживание, объединяет то, что всегда во главу угла ставилось профессиональное отношение к делу, стремление добиться максимально высоких результатов. В последние годы здесь верно уловили отраслевую конъюнктуру – компания занялась глубокой переработкой сырья. На основании проведенных анализов собственной инфраструктуры, товарно-качественной структуры сырья, спроса на продукцию на мировых рынках, выбора и состава основного оборудования была разработана и осуществляется инвестиционная идея создания лесоперерабатывающего производства. И отступать от намеченной линии компания не намерена.



НОВАТОРЫ БЕЗОТХОДНОГО ПРОИЗВОДСТВА

В 1998 году на бамовской станции Иса, расположенной в Селемджинском районе Амурской области, четверо специалистов лесной промышленности создали предприятие, которому на долгие годы предстояло стать лидером лесоперерабатывающей промышленности не только в Приамурье, но и на всем российском Дальнем Востоке.



Имена основателей предприятия широко известны за пределами Амурской области. Это Николай Сергеевич Сарнавский - инициатор и «идеолог» безотходного использования заготавливаемой древесины, Сергей Николаевич Сарнавский, Николай Евдокимович Гребенников и Олег Алексеевич Кривошеев.

Прошло пятнадцать лет. Сегодня ЗАО «Туранлес» – успешно развивающееся предприятие, которое последовательно занимается внедрением и усовершенствованием технологий, позволяющих максимально сократить процент отходов, полученных при заготовке и обработке леса.

Фото | ❶ Лесопильный цех «Гравитон». ДОЗ «Восточный». ❷ Нижний склад в п. Иса.



КРЕДО САРНАВСКИХ

- Нет такого термина «отходы древесины», - уверен основатель ЗАО «Туранлес» Николай Сергеевич Сарнавский. – Дерево – это живое существо, и уж если мы используем его древесину для своих нужд, то должны очень бережно относиться к тому, что нам достается от природы. Чтобы ни одна веточка, ни один прутик от спиленного дерева не пропал бесцельно. Все, что некоторые называют отходами древесины, является бесценным технологическим сырьем для дальнейшей переработки. Будь то деревообрабатывающие заводы или целлюлозно-бумажные комбинаты.

Это мнение Николая Сергеевича, высказанное накануне выхода книги, можно взять за основу всей его более чем полувековой производственной деятельности. Можно сказать, что это его кредо, которому он не изменял всю свою жизнь. Ни тогда, когда в начале шестидесятых приехал на Дальний Восток молодым специалистом для работы в «Сиваклес», ни позже, будучи руководителем объединения «Тындалес», ни сейчас, являясь председателем совета директоров ЗАО «Туранлес» и президентом «Амурской ассоциации лесопромышленников».



Идея организации безотходного производства древесины давно не давала покоя Сарнавскому-старшему. Еще в 1997 году под его руководством в поселке Восточный неподалеку от города Тынды был построен завод по производству плит МДФ. На всякий случай уточним, что плиты МДФ не имеют ничего общего с так называемыми «дээспэшками».

- Вообще, плиты МДФ делают из натурального древесного волокна. Можно даже сказать, что из древесной пряжи, - рассказывает Николай Сергеевич. - У нас была очень интересная технология их производства. Древесное волокно со скоростью пули пролетало через специальную трубу. Так же, как и пуля, оно от сильного нагрева высушивалось, а на выходе попадало в камеру, где был распыленный до воздушного состояния клей. Смотришь в камеру – вроде бы ничего в ней нет, руку засунешь – она становится липкой от клея. После чего волокно сразу попадало под пресс. Барабан самого большого пресса был около 6 метров в диаметре. Он весил более ста тонн и разогревался маслом до постоянной температуры 300 градусов. Волокна прессовались, и из них получались уникальные древесные плиты. По прочности они намного превосходили аналогичные изделия из массивной древесины. Из таких плит шурупы не вылетали.

Плиты, производимые на этом заводе, могли (и должны были) стать основным толчком для развития мебельного производства в Амурской области. Но…

В 2004 году, когда Сарнавскому-старшему исполнилось 66 лет, он написал заявление об уходе с должности директора. Казалось бы, все хорошо. Предприятие, которым он руководил с 1980 года, крепко стоит на ногах. Завод, один из трех на всю страну выпускающих плиты МДФ, работает. Продукция пользуется завидным спросом. Владельцы компании подписали заявление. Собрание акционеров выбрало нового директора…

Оказалось, что руководить таким производством, которое создал Николай Сергеевич, дано не каждому. Предприятие заметно сдало свои позиции. Еще недавно процветающее дело рушилось на глазах. В итоге новое руководство продало завод, в строительство которого было вложено более 32 миллионов долларов, по цене стоимости металла. Уникальное оборудование, только что выстроенные корпуса, закупленные в Германии новейшие технологии – все было продано по цене металлолома. Колоссальный труд множества людей был оценен килограммами.

- Очень трудно было, - говорит Николай Сергеевич, - хотелось остановиться, бросить все, уйти на отдых.

В августе 2013 года ЗАО «Туранлес» отправило в Правительство Амурской области и Федеральное агентство лесного хозяйства дополнение к существующему инвестиционному проекту. Согласно дополнительным расчетам, при увеличении капитальных вложений и сроков реализации проекта до 2018 года имеется возможность реорганизации ДОЗ «Восточный» в домостроительный комбинат с проектной мощностью строительства 5 тысяч квадратных метров жилья ежегодно.

Фото | ❶ Заготовка древесины комплексами Valmet.

Уйти на отдых Сарнавскому-старшему не позволил Сарнавский-младший. Именно после ликвидации созданного с огромным трудом производства Сергей Николаевич предложил отцу организовать собственное предприятие.

- «И на этом предприятии мы, независимо ни от кого, создадим все условия для безотходного производства. Давай сделаем предприятие нашей мечты», именно так меня сын уговаривал, - рассказывает Николай Сергеевич. – И вот, уговорил.

СТРАТЕГИЯ И ТАКТИКА

Таким предприятием для Сарнавских стало ЗАО «Туранлес». Еще в 1998 году именно они сыграли главную роль в его открытии. Помогли с выбором места под нижний склад. Так, чтобы и железная дорога была рядом, и собственный железнодорожный тупик имелся. Консультативную помощь оказывали. Да попросту авторитетом своим помогли:

- Работайте.

До 2004 года это предприятие было ничем не примечательным лесозаготовительным предприятием из разряда «середнячков». На заготовках леса работала старая «бэушная» техника, годовые объемы заготовок не превышали 5-7 тысяч кубометров леса.

- Объемы были мизерными. Ну, отгружалось в первые годы (в девяносто восьмом – девяносто девятом) семь – восемь вагонов в месяц, и все. А по моим расчетам, чтобы предприятие смогло покрыть постоянные расходы (зарплата, содержание складов и обслуживание оборудования), нужно иметь объемы заготовки леса не менее сорока-пятидесяти тысяч кубометров. Только тогда оно сможет развиваться.

Приняв предложение сына о создании предприятия по глубокой переработке древесины, Сергей Николаевич сразу же поставил перед акционерами жесткие условия:

- Либо мы с сегодняшнего дня увеличиваем объем лесозаготовок и переходим от продаж круглого леса к деревообработке, либо вы никогда не увидите меня в числе акционеров.

Тут, как это зачастую бывает, мнения акционеров разделились. Некоторых вполне устраивали пусть небольшие, но не требующие особых затрат доходы. Другие, наоборот, загорелись идеей Сарнавских. Желающих работать оказалось большинство. ЗАО «Туранлес» сделало резкий поворот в своем направлении. Был избран нелегкий путь в гору. Основным стратегическим направлением деятельности предприятия акционеры выбрали не столько заготовку и продажу круглого леса, сколько производство продукции, полученной в результате его переработки.

В этот переломный для ЗАО «Туранлес» период генеральным директором избирается Сергей Николаевич Сарнавский. А Сарнавский-старший возглавляет руководство Советом директоров.



- Вложились в новое предприятие сполна, - рассказывает о тех днях Николай Сергеевич. – Собрали все свои собственные средства, взяли кредиты.

Склад в п. Иса был оснащен всеми необходимыми механизмами, оборудованием и техникой. Насколько возможно, механизировали все участки, где было предусмотрено применение тяжелого ручного труда. Николай Сергеевич, по его собственному выражению, «сам исколесил всю Финляндию и в Швецию заодно заскочил». В результате был заключен контракт о поставке необходимой техники. С этого момента производство деловой древесины даже на самых труднодоступных участках и все ее перемещение (это сбор, погрузка на лесовозы и так далее), осуществлялось финскими лесозаготовительными комплексами. Двумя «Харвейстерами» и двумя «Форвардерами».

Техническое оснащение и применение новейших технологий стали частью программы развития предприятия на долгие годы вперед.

Насколько деятельность ДОЗ «Восточный» стала необходима для столицы БАМа, сегодня видно только из того, что в результате реализации инвестпроекта количество новых рабочих мест увеличилось на 105 человек. Да, завод играет большую роль в обеспечении тындинцев рабочими местами. Завод существенно пополняет местный бюджет налоговыми отчислениями. Мало того, ДОЗ «Восточный» играет важную роль в стратегии развития территории. Это немаловажно. Сегодня Тында готовится принять участие в программе поддержки монотерриторий. Сам вопрос выживания моногородов напрямую зависит от того, насколько территория может обеспечить сама себя. А это зависит, в первую очередь, от развития промышленного производства и строительства.

Фото | ❶ Склад пиломатериалов в п. Иса.

БЕЗОТХОДНОЕ ПРОИЗВОДСТВО

Не секрет, что при заготовке леса почти треть всего объема составляет так называемый баланс - тонкомерный кругляк, не подлежащий распиловке, сучья, ветки, кора и тому подобное.

- Для нерачительного хозяина остающийся баланс в лучшем случае дрова, - говорит Николай Сергеевич. - А для современного предприятия – незаменимое технологическое сырье.

Оставленный на лесосеке баланс огнеопасен. Раньше все было понятно. Балансы вывозили и отгружали для отправки на целлюлозно-бумажные комбинаты, что было выгодно и государству, и лесозаготовителям.

- Сегодня железнодорожные тарифы, мягко говоря, подросли, - продолжает разговор председатель Совета директоров. - Возникла проблема: что делать с отходами? Вопрос для многих лесозаготовителей с небольшими объемами производства совершенно не праздный.

Для решения этого вопроса в ЗАО «Туранлес» как раз и был разработан долгосрочный проект по созданию предприятия, занимающегося глубокой переработкой. Этот проект получил название «Развитие производства по заготовке и комплексной переработке древесины 2004-2009 г.г.».

Сегодня трудно поверить, что весь проект от начала до конца разработали всего два человека: Николай Сергеевич Сарнавский и заместитель генерального директора по финансовому развитию Алексей Георгиевич Козлов. Сарнавский-старший, весь обложенный исписанной бумагой и справочной литературой, делал расчеты, а финансовый директор эти расчеты обрабатывал, оформлял в удобочитаемую форму и делал логические заключения. В итоге, сэкономив на работе целого финансово-экономического института, ЗАО «Туранлес» создало матрицу для развития предприятия на долгие годы вперед. Сам Николай Сергеевич о разработке проекта говорит так:

- Мы в то время экономили на всем. У нас элементарно не было лишних средств, чтобы оплачивать работу такого института.

Именно тогда, в 2004 году, генеральным директором ЗАО «Туранлес» избирается Сарнавский-младший. В этом же 2004 году под его руководством начинается стремительное воплощение проекта Сарнавского-старшего в жизнь.

ОТ РАСЧЕТОВ К ПРОИЗВОДСТВУ

Благодаря энергичным действиям Сарнавских по реформированию деятельности ЗАО «Туранлес», к середине 2004 года предприятие было уже в достаточном объеме подготовлено к тому, чтобы начать масштабное «перевооружение» производства. Этап первоначального накопления средств на дальнейшее развитие был пройден. Наступило время осуществления тех идей, ради которых Сарнавский-младший, собственно, и предложил отцу создать предприятие мечты. Династия Сарнавских – отец и сын при поддержке соратников и единомышленников начали грандиозный проект - создание целого ряда производств по глубокой переработке древесины.

И снова все заработанные средства были вложены в закупку новейших технологий. Приобреталась самая современная техника. Были закуплены финские комплексы для заготовки древесины Valmet. Предприятие приобрело дорожно-строительную, лесовозную и всю остальную технику, необходимую для освоения закрепленных в долгосрочную аренду участков леса.



Участки для ЗАО «Туранлес» были выделены Норским и Мазановским лесхозами Амурской области. Установленный годичный отпуск освоения расчетной лесосеки составлял 90 тысяч кубометров. На предприятии сразу решили, что договоры аренды участков необходимо заключать на долговременной основе. От 25 до 49 лет. Отступать от долгосрочного плана перспективного развития династия Сарнавских не собиралась.

Вскоре достигнутый по плану объем заготовки леса дал возможность предприятию приступить к реализации следующего этапа проекта развития предприятия. Пришла пора создания лесоперерабатывающего производства. Николай Сергеевич Сарнавский так поясняет следующий поворот в развитии ЗАО «Туранлес»:



Фото | ❶ Николай Сергеевич, Сергей Николаевич и Михаил Сергеевич Сарнавские. ❷ Н.С. Сарнавский и С.Н. Сарнавский. После переговоров в Харбине.



- Мы уже вполне могли позволить себе обеспечивать финансовые вливания в расширение и укрепление производственной базы как за счет собственных, так и за счет привлеченных средств.

Поэтому в 2006 году, опять заменив собой целый институт, все те же – Николай Сергеевич Сарнавский и Алексей Георгиевич Козлов – взяли за основу ранее утвержденный план развития лесозаготовок и на его базе к июлю этого же года разработали принципиально новый проект. Он заключался в создании на базе ЗАО «Туранлес» предприятия-завода по заготовке и комплексной переработке древесины. Проект охватывал периоды от начального «перевооружения» производства, начатого в конце 2004 года, до полного завершения введения мощностей завода по глубокой переработке в 2008 году. Общий объем инвестиционных вложений составил 120 миллионов рублей. Акционеры общества утвердили этот проект.

ДОЗ «ВОСТОЧНЫЙ»

Акционеры утвердили решение о создании мощностей по глубокой переработке древесины в объеме 50 тысяч кубометров пиловочника в год. Неподалеку от Тынды в поселке Восточном, том самом, где в свое время Сарнавский-старший создал завод по производству плит МДФ, было приобретено заброшенное здание завода доборного железобетона. Во время строительства БАМа на нем изготавливали такие железобетонные изделия, как перемычки, плиты, бордюрные камни. Позже то, что осталось от завода, было приобретено трестом «Тындатрансстрой». Оборудование было демонтировано и продано. Постепенно исчезли окна и двери, на крыше бывшего завода росли деревья, а само здание было превращено в гигантскую свалку. Но стены и фундамент сохранились. Именно в этих стенах и началось зарождение деревообрабатывающего завода, получившего позднее громкое имя ДОЗ «Восточный».

Фото | ❶ Компрессорная станция по отсасыванию древесной пыли. ДОЗ «Восточный». ❷ Склад пиломатериалов на ДОЗ «Восточный». ❸ Пилорама в п. Иса. ❹ Подача щепы в бункер. ДОЗ «Восточный».







Сергей Николаевич Сарнавский, инженер-строитель по образованию, взялся за строительство завода не просто со знанием дела. Энергично, с творческим подходом к элементам реконструкции. Здание было очищено от мусора, был произведен капитальный ремонт каркаса здания. Крытая рубероидом плоская крыша, на которой вольготно разместилась вся флора Тындинского района, была заменена на новую двускатную. В Китае был приобретен профнастил красного, синего и белого цвета. По инициативе Сергея Николаевича крышу завода так и покрыли в виде российского «триколора». Размер завода по периметру составляет 110 на 36 метров.

- Теперь российский флаг виден с любого самолета, пролетающего над Тындой. Хоть с российского, хоть с американского. Летят люди над Тындой из Нью-Йорка в Гонконг и видят наш флаг. А это Сергей придумал, - говорит Сарнавский-старший.

Технологии производства и само лесопильное оборудование руководство ЗАО «Туранлес» выбирало основательно, с перспективой. С выездом на места изучали опыт работы более чем на двадцати действующих деревообрабатывающих заводах. И не только в России. Часто приходилось выезжать в Германию, Китай, Финляндию. В итоге тщательные поиски дали результат. В 2006 году ЗАО «Туранлес» за счет собственных средств приобрело в Калининграде ленточнопильную конвейерную линию «Гравитон». Качество – немецкое, комплектующие – наши.

Генеральный директор ЗАО «Туранлес» Сергей Николаевич Сарнавский спустя несколько лет будет рассказывать об этом этапе очередного «перевооружения» участникам 31-й Международной ярмарки-выставки «АмурЭкспоФорум- 2008»:

- В результате наш выбор был остановлен на немецкой многоленточной конвейерной технологии распиловки древесины. Операции по распиловке осуществляются лентами со стеллитовыми напайками, обеспечивающими высокую точность выполнения. Для изготовления напаек был приобретен дорогостоящий комплект оборудования. Благодаря использованию такой технологии достигается идеальная геометрия и гладкая ровная поверхность изделий, сравнимая с обработкой «под рубанок». Все это упрощает нам дальнейшую работу с ними.

Приобретенная линия включала в себя оборудование для производства двух-, трех- и четырехкантного бруса, оборудование для получения готовой обрезной доски из трехкантного бруса, а также оборудование для переработки горбыльной части пиловочника в необрезные пиломатериалы с последующей доработкой на кромкообрезном станке.

В октябре 2006 года в поселке Восточный Тындинского района был запущен новый деревообрабатывающий завод «Восточный», оснащенный новейшим оборудованием.

Почти одновременно с запуском ДОЗ «Восточный» в поселке Иса Селемджинского района на основной лесозаготовительной базе ЗАО «Туранлес» был открыт цех по производству пиломатериалов естественной влажности. На предприятии наступил период, когда стрелки часов не успевали угнаться за людьми.

ГЛУБОКАЯ ПЕРЕРАБОТКА

Запущенная во втором квартале 2007 года первая очередь нового завода послужила толчком для бурного развития лесозаготовительного и лесопильного производства в Тындинском районе. В это же время шаг за шагом шла поэтапная реализация проекта «Развитие производства по заготовке и комплексной переработке древесины». Одним из основных результатов выполнения этого проекта стал выпуск на деревоперерабатывающем заводе клееной из ламелей продукции. Особое значение имело то, что на ДОЗ «Восточный» начали производить клееный брус как основу деревянного домостроения.

Сергей Николаевич Сарнавский как лесопромышленник и строитель в одном лице высоко ценил свойства клееного бруса:

- Клееный брус – идеальный материал для жилого строительства. Мало того что он сам по себе эстетичен, он не подвержен деформации и имеет минимальную усадку в 1-2 процента при использовании его в срубах домов. У клееного бруса отсутствует сквозное растрескивание. Он обладает высокой теплоизоляцией.





Фото | ❶ В центре генеральный директор ЗАО «Туранлес» Е.П. Чайковский, слева – первый заместитель генерального директора С.С. Бабушкин, по краям – мастер лесозаготовок А. С. Воробей и заместитель генерального директора по коммерческой работе Э.Л. Грицкевич. ❷ Сотрудники бухгалтерии (слева направо): И. И. Чайковская, И. Н. Галкина, М. В. Лесничая и главный бухгалтер В. А. Артюхова.



Благодаря удалению дефектных мест - сучков и тому подобного – получается улучшенная продукция, имеющая лучшие свойства по сравнению с массивной древесиной.

- В конце концов, у него «мебельное» качество поверхности, - не раз говорил Сарнавский-младший.

Все эти качества клееной древесины были изучены специалистами ЗАО «Туранлес» при выборе номенклатуры выпускаемой продукции. Под руководством Сарнавского-младшего предприятие-новатор приступило к изготовлению евровагонки, половой рейки и паркетной доски, мебельных щитов и блокхаусов. На заводе начали всерьез задумываться об открытии мебельного производства.

Заместитель генерального директора по финансовому развитию Алексей Георгиевич Козлов так вспоминает об этих днях:

- Времени не хватало буквально ни на что. Работали, работали и работали.

Фото | ❶ 4-сторонний строгальный станок. ДОЗ «Восточный». ❷ Линия по сращиванию древесины. ❸ Станок по изготовлению клееного бруса «Вайма».



В подтверждение своего статуса предприятия, ориентированного на безотходное использование древесины, в ЗАО «Туранлес» для ДОЗ «Восточный» была разработана и обустроена своя собственная нестандартная система отопления. Сушильные камеры, обеспечивающиеся теплом от паровых котельных, и объекты завода, отапливающиеся от водяных котельных, начали работать на отходах переработки леса. Вот теперь сложились все пазлы в использовании тех самых семидесяти тысяч кубометров баланса. Пятьдесят кубометров – на технологическое сырье, двадцать – в качестве топлива.

СУШКА ПРОДУКЦИИ

Сушка древесины – неотъемлемая (а зачастую основная) часть технологического процесса деревообработки. При снижении влажности древесины улучшаются ее физико-механические и эксплуатационные свойства. Если до 2008 года сушка древесины на заводе «Восточный» осуществлялась тремя камерами, то сегодня таких камер уже пять. В сушильных камерах



ДОЗ «Восточный» древесина с помощью пара высушивается до 6 процентов влажности для производства паркетной доски и до 10-12 процентов влажности для стенового бруса.

Сухая древесины отличается большей стойкостью, легко склеивается. Изделия из высушенной древесины отличаются высоким качеством отделки. Именно поэтому процессу сушки леса в ЗАО «Туранлес» отведено особенное внимание. Николай Сергеевич Сарнавский добавляет:

- После завершения процесса сушки каждая партия у нас обязательно проходит контроль влажности.

ЖИЛОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

Высокие таможенные пошлины на экспорт продукции и такие же высокие железнодорожные тарифы заставили руководство ЗАО «Туранлес» искать внутренние рынки для сбыта производимой на ДОЗ «Восточный» продукции.

И хотя продукция естественной влажности из даурской лиственницы (особенно террасная доска) с

удовольствием покупается германскими компаниями, ее общий объем составляет лишь незначительный процент от возможностей производства ДОЗ «Восточный». Такие же сложности существуют с покупателями из Китая, а также из Северной и Южной Кореи.

Специалисты ЗАО «Туранлес» провели тщательный мониторинг внутреннего рынка. Вывод не заставил себя ждать. Похоже, что эпоха заготовки миллионов кубометров стала уходить в прошлое. На смену ей пришла эпоха комплексного производства и использования продукции деревообработки. Выход был найден благодаря первой специальности генерального директора ЗАО «Туранлес» - специальности строителя. Производство продукции на деревообрабатывающем заводе было переориентировано под выпуск готовых комплектов жилых домов. В комплект должны были войти все необходимые материалы для строительства под ключ. Сергей Николаевич с головой окунулся в разработку нового перспективного направления. Он добился того, что дома из продукции завода были легки, прочны, экономичны в строительстве и эксплуатации. Большое внимание было уделено экологии материалов. Помимо всего, дома из клееного бруса были просты в сборке, как дома из конструктора «Лего».

- Я же видел, как горели глаза у Сергея. Он был настолько увлечен этим проектом, так активно начал воплощать его в жизнь, что даже я за ним не успевал, - с гордостью говорит Сарнавский-старший.

Первый пробный дом из клееного бруса был построен в Тынде в 2010 году. Его «испытание» проводил лично Сергей Николаевич Сарнавский. Результат строительства превзошел все ожидания. После некоторых доработок и усовершенствований в проектировании в 2012 году в ЗАО «Туранлес» было создано структурное подразделение по строительству деревянных домов из продукции завода «Восточный».

Толчком к интенсивному производству готовых комплектов жилых домов дала федеральная программа по переселению из ветхого жилья. В Тынде началось возведение домов для строителей БАМа в микрорайоне «Таежный». Кроме того, активизировалось жилищное строительство на космодроме Восточный. Наличие укомплектованной базы и строительных материалов собственного производства позволяло предприятию принять деятельное участие на обоих объектах. В мае 2013 года губернатор Амурской области Олег Кожемяко поддержал обращение руководителей ЗАО «Туранлес» о включении предприятия в программу строительства жилых домов по переселению из ветхого жилья. В разгар паводка ЗАО «Туранлес» приняло активное участие в предоставлении стройматериалов, проведении капитальных ремонтов и возведении жилья для пострадавших от наводнения в Амурской области. Работы впереди было невпроворот.

Но случилась трагедия. В начале сентября 2013 года генеральный директор ЗАО «Туранлес» Сергей Николаевич Сарнавский был зверски убит в своей квартире. Грабителям досталось около ста тысяч рублей и банковская карта, которой они так и не сумели воспользоваться…



Жизненная энергия Сарнавского-младшго, которая почти десять лет, как локомотив, тащила вперед предприятие, иссякла, потеряв свой источник. Как много все-таки зависит от одного человека...

Однако импульс на развитие домостроительного производства, заданный Сергеем Николаевичем, не дал заморозить его начинания. К концу года в Тынде были сданы первые три многоквартирных жилых дома из клееного бруса. Сто семей бамовских строителей получили ключи от новых квартир.

Сегодня ЗАО «Туранлес» помимо объектов в Тынде ведет строительство домов для пострадавших от наводнения в Амурской области в селе Гродеково Благовещенского района. Характерно, что стоимость квадратного метра в этих домах не превышает 30 тысяч рублей. Предприятие ведет все строительные работы, начиная от свайного поля, то есть от отметки «ниже нулевого цикла», до полной сдачи жилого здания что называется «под ключ».

Фото | ❶ С.Н. Сарнавский с дочкой Викторией. ❷ Первый дом из клееного бруса, построенный в Тынде. В этом доме ночью 3 сентября 2013 года был убит С.Н. Сарнавский.



Николай Сергеевич Сарнавский более полувека проработал в лесопромышленном комплексе Дальнего Востока. Еще в начале шестидесятых годов Николай Сарнавский, окончив с отличием Белорусский технологический институт, приехал в Амурскую область. Работал техноруком, начальником производственного отдела объединения «Сиваклес». В 1967 году, в двадцативосьмилетнем возрасте, возглавил Дамбукинский леспромхоз и провел полный комплекс мероприятий по подготовке ложа водохранилища Зейской ГЭС. В 1980 году организовал производственное объединение «Тындалес», которым успешно руководил двадцать четыре года. Начиная с 1990 года, неоднократно на разных уровнях поднимал вопрос о неверности теории «неисчерпаемости лесных богатств», разработчик ряда программ разумных экологически безвредных методов использования леса и его восстановления. С 1998 года – председатель Совета директоров ЗАО «Туранлес». Президент «Амурской ассоциации лесопромышленников».



ПРОИЗВОДСТВО БИОТОПЛИВА

После трагической гибели Сергея Николаевича Сарнавского остро стал вопрос о кандидатуре руководителя предприятия. Выбор акционеров пал на заместителя генерального директора Евгения Павловича Чайковского. Николай Сергеевич Сарнавский одобрил выбор своих единомышленников. В должности генерального директора Евгений Павлович продолжает курс династии Сарнавских на дальнейшее развитие предприятия.

- Подготовка к отопительному сезону для сибирских и дальневосточных территорий – вопрос далеко не праздный, - рассказывает Евгений Павлович о новом перспективном направлении в деятельности ДОЗ «Восточный». - Мало того что зимняя температура здесь периодически зашкаливает за «минус пятьдесят», еще и достаточно большое количество жилых, гражданских и промышленных зданий отапливаются за счет котельных и домовых печей.

Учитывая перспективность применения альтернативных видов топлива в Сибири и на Дальнем Востоке, ЗАО «Туранлес» в октябре 2013 года приступило к строительству цеха по производству топливных пеллет.

Спрос на альтернативные источники теплоэнергии и оборудование для их производства растет пропорционально ценам на такие традиционные виды топлива, как уголь, нефть и газ. В большинстве европейских стран, где рынок альтернативных источников энергии развивается семимильными шагами, до трети жилых помещений отапливается котельными, работающими без мазута и угля. Практически стопроцентной альтернативой традиционным источникам тепла являются топливные пеллеты – биотопливо, получаемое в результате переработки древесных отходов.

- Топливные гранулы - экологически чистое топливо с содержанием золы не более 3 процентов, - говорит о новой продукции Евгений Павлович. - Они не гниют, не плесневеют, не разбухают и не рассыпаются. Имеют лучшие показатели по калорийности при сжигании - близкие к углю. Отсюда их второе название - биоуголь.

ГЛАВНОЕ БОГАТСТВО ПРЕДПРИЯТИЯ

- «Золотой запас» нашего предприятия – это люди, которые на нем работают, – говорит Николай Сергеевич Сарнавский.





Фото | ❶ 40-квартирный жилой дом в микрорайоне «Таежный» г. Тынды. ❷ Склад пиломатериалов. ДОЗ «Восточный». ❸ Сушильные камеры завода.





Сергей Николаевич Сарнавский родился в 1964 году. Окончил Хабаровский политехнический институт по специальности «инженер-строитель». Много лет проработал в отделе внешнеэкономических связей ОАО «ЛПК «Тындалес». Один из основателей ЗАО «Туранлес». В 2004 году был избран генеральным директором предприятия. Под руководством Сергея Николаевича велось осуществление всех основных этапов проекта «Развитие производства по заготовке и комплексной переработке древесины 2004-2009 гг.». Трагически погиб в сентябре 2013 года.

Большой вклад для развития ЗАО «Туранлес» внес Фарид Нилович Аманаев. При строительстве ДОЗ «Восточный» этот талантливый человек, «технарь от Бога» замкнул на себя функции и прораба, и снабженца, и кадровика.

Свою помощь в выборе стратегии развития предприятия оказал заместитель генерального директора по финансовому развитию Алексей Георгиевич Козлов. Нужно просто вспомнить о долгосрочном проекте развития предприятия, и все встанет на свои места.

История ЗАО «Туранлес» немыслима без Николая Евдокимовича Гребенникова. Он был одним из организаторов предприятия и проработал на нем долгое время. К сожалению, его уже нет в живых, но в ЗАО «Туранлес» его очень хорошо помнят.

Отдельно необходимо сказать о главном бухгалтере предприятия Вере Анатольевне Артюховой. Аккуратная и щепетильная в работе, она и сегодня, будучи уже на пенсии, продолжает трудиться в ЗАО «Туранлес».

С самых первых дней работает на предприятии мастер лесозаготовки Константин Сергеевич Сорокаев. Уже много лет он руководит заготовкой леса на верхнем складе. От него зависит качество поступаемой на переработку древесины.

Также с самого начала существования акционерного общества работает главным механиком Константин Серафимович Русинов. Много труда вложил Константин Серафимович в становление ЗАО «Туранлес». И как грамотный технический специалист, и как снабженец.

Генеральный директор ЗАО «Туранлес» Евгений Павлович Чайковский прошел бок о бок с Николаем Сергеевичем Сарнавским долгий путь от мастера до заместителя генерального директора в Тындалесе. Сегодня Евгений Павлович, как профессионал своего дела, продолжает развивать и укреплять дело жизни династии Сарнавских.

Ну и, конечно, трудно переоценить все, что сделал для предприятия Сергей Николаевич Сарнавский. Все новаторские идеи, все перспективные направления в деятельности ЗАО «Туранлес» связаны именно с его именем. Дар организатора в совокупности с профессионализмом, умением вовремя оценить новинки технологий и применить их на своем предприятии сделали ЗАО «Туранлес» тем, чем оно является по сей день – одним из развитых и перспективных предприятий Дальнего Востока в сфере комплексной переработки древесины и организации практически безотходного производства.





Фото | ❶ Линия по изготовлению топливных пеллет. ❷ Территория ДОЗ «Восточный». ❸ Линия лесопиления, п. Иса.

Воздушные ворота магистрали

В 1969 году аэропорт в Тынде, тогда еще поселке Тындинском, представлял собой крохотный пятистенный деревянный домик.





Директор филиала аэропорт «Тында» ФКП «Аэропорты Приамурья» Владимир Петрович Чешев:

- Строительство второй ветки БАМа открывает для нас новые возможности: как и в 70-80-х годах, к нам может хлынуть поток людей и откроются новые рейсы. Мы готовы к этому. Тем более что нас включили в программу развития аэропортов России на 2015-2017 годы, которая предусматривает целый комплекс мер: это расширение и удлинение взлетно-посадочной полосы, перронов, служб, а главное – оснащение современным аэронавигационным оборудованием.

В те времена он принимал только пару самолетов в месяц, с почтой и людьми – этого хватало. Постепенно аэропорт стал обслуживать все большее количество рейсов – в Тындинский приезжали отряды изыскателей со всей страны. Именно с тындинского летного поля на вертолетах и самолетах Ан-2 инженеры и геологи отправлялись на отдаленные участки будущей магистрали. Вертолетные и площадки для самолетов раскинулись по всей зоне БАМа.

С началом строительства Байкало-Амурской магистрали в аэропорту стало по-настоящему людно. В





❷

1975 году аэропорт обзавелся кассой предварительной продажи билетов и централизованной заправкой воздушных судов. В течение 1975 года из Тынды было отправлено уже 23830 пассажиров, что в 4 раза больше, чем за предыдущий год. В том же году открыли новую авиалинию вдоль западного участка БАМа, связав Тынду с Благовещенском, Читой, Иркутском. Из Тындинского аэропорта удобными скоростными самолетами Як-40 в рабочие поселки доставляли и специалистов, и товары народного потребления. От работы аэропорта напрямую зависело их жизнеобеспечение.

Только из Благовещенска в столицу БАМа ежедневно прилетало четыре рейса Як-40. В город приезжали руководство страны, союзных республик, «звезды» эстрады. Что говорить, увидеть стройку хотели немцы, чехи, поляки, японцы… Неудивительно, что в те годы тындинские авиаторы в шутку называли свой аэропорт международным.

1998 год стал знаковым для тындинских авиаторов: из деревянного здания аэропорт переехал в совсем новое - из бетона и стекла, с пропускной способностью 100 пассажиров в сутки. Сегодня предприятие способно принимать все типы вертолетов и самолетов: от Ан-74 и ниже.



Конечно, с окончанием строительства БАМа уменьшилось число рейсов – сегодня их выполняется около 20 в месяц. При этом предприятие продолжает работать в направлении гражданской авиации.

В прошлом году аэропорт вошел в состав ФКП «Аэропорты Приамурья». Централизованное финансирование позволило существенно обновить материально-техническую базу: появилась новая техника для обслуживания воздушных судов и содержания взлетно-посадочной полосы.

Сегодня в коллективе аэропорта опытные и надежные специалисты – всего 60 человек: диспетчеры, инженеры, персонал по обслуживанию воздушных судов и т.д. Многие работают еще с бамовских времен, разумеется, штат пополняется и молодыми кадрами. В числе ветеранов с героическим прошлым, которые и сегодня трудятся в аэропорту, можно назвать Валерия Дружина, Андрея Селина и Алексея Устилка. Не забыт и опыт предшественников. До сих пор огромным уважением пользуется один из первых директоров предприятия – Виктор Анисимович Житков, исключительно энергичный руководитель, который вложил немало сил в развитие любимого аэропорта.

Кстати, и молодые специалисты обладают современными знаниями, серьезным летным опытом и готовы трудиться в экстремальных условиях. Коллектив, как единое целое: качество работы летного состава зависит от слаженных и квалифицированных действий наземных служб и технических специалистов. Суровый Север не прощает халатности. Тындинские авиаторы знают об этом не понаслышке и продолжают удерживать славное звание воздушных ворот БАМа.

В 1976 году налет часов на самолете Ан-2 для бамовских организаций составлял 2272 часа, в 1980 – 5576 часов. К 1980 году переброски людей вдоль линии магистрали достигли 22,4 тысячи в год.



❸



❹



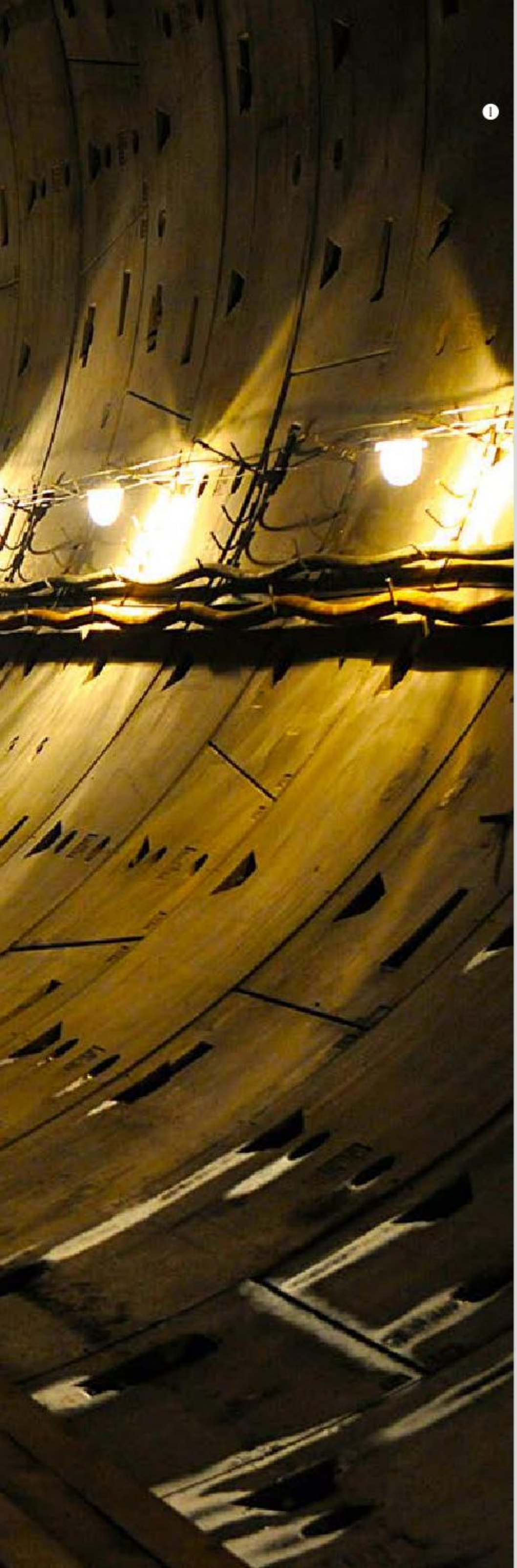
❺

Фото | ❶ Коллектив аэропорта Тынды, 2014 г. ❷ Коллектив аэропорта Тынды, 1976 г. ❸ Житков В.А. ❹ Устилка А.Г. ❺ Селин А.А.

Амурская область обладает богатейшим запасом лесных ресурсов:
лесами занято 64% территории региона. Расчетная лесосека, пригодная для хозяйственного освоения, достигает 9,6 млн. м^3 в год. Хвойные породы считаются наиболее заготавливаемыми в регионе, в общем объеме расчетной лесосеки их насаждения занимают 66%, мягколиственные и твердолиственные представлены меньшим объемом. Сырьевой потенциал региона по запасам древесины составляет около 2 млрд. куб. м.

Доля отрасли в промышленности области равна 6,3%. Наличие богатой лесосырьевой базы представляет надежную основу для нормального функционирования многоотраслевого лесопромышленного комплекса, во многом определяющего состояние экономики Амурской области. Лесопродукция является основной статьей экспорта региона, при этом продукция деревообработки занимает лишь 5%.

Для более успешного освоения лесосырьевых ресурсов области необходимо дальнейшее развитие железнодорожной инфраструктуры. Это позволит значительно повысить транспортную доступность продукции лесной промышленности и увеличить ее экономическую отдачу.



Хабаровский край: проект БАМ-2 станет стимулом опережающего роста

Географическое положение Хабаровского края уникально: регион является транспортным транзитным центром Дальнего Востока и Российской Федерации, здесь пересекаются автомобильные, железнодорожные, речные, воздушные и морские пути субъектов ДФО, Сибири и стран Азиатско-Тихоокеанского региона. В связи с увеличением межрегионального грузооборота и в результате развития экспортно-импортных связей российских территорий со странами АТР его роль возрастает.

Территория Хабаровского края имеет площадь почти 788 тыс. кв. км. На морской береговой линии, протяженностью свыше 2 500 км, находятся порты Ванино, Советская Гавань, Де-Кастри, Охотск, Николаевск-на-Амуре. Экономика края многопрофильна и базируется на развитом и диверсифицированном промышленном производстве, транспортном обслуживании магистральных грузопотоков. Ведущими секторами экономики являются промышленность (20,6 % ВРП), транспорт и связь (18,8 %), торговля (13,1 %), строительство (11,0 %).



Губернатор Хабаровского края, Вячеслав Иванович Шпорт:

- На примере БАМа мы еще раз убедились, что в результате последовательной работы по продвижению важнейшего проекта, за которым стоит реальное развитие экономики, государство рано или поздно принимает решение о его поддержке, несмотря на очень непростые финансовые условия. Сегодня у нашего региона, у Дальнего Востока в целом есть такой экономический потенциал, который востребован Российской Федерацией. Применительно к Хабаровскому краю он по-прежнему связан с добычей природных ресурсов. Но наша идея заключается в том, чтобы, заработав на продаже сырья, перейти к экономике более высокого уровня.

В свое время Байкало-Амурская магистраль открыла доступ к значительным природным и энергетическим ресурсам Дальневосточных регионов. В Хабаровском крае БАМ проходит по территории Верхнебуреинского и Комсомольского районов.

Территория Хабаровского края стала завершающей площадкой БАМа: строительство магистрали закончилось в 1984 году в Комсомольске-на-Амуре, когда был осуществлен ввод в эксплуатацию всей железнодорожной линии.



Фото | ❶ Открытие сквозного движения по новому Кузнецовскому тоннелю. ❷ Новый железнодорожный разъезд.

Сегодня доля транспортного комплекса в структуре валового регионального продукта Хабаровского края составляет 11-14 процентов. Железная дорога осуществляет транспортировку более трети объема перевозок экспортно-импортных грузов России и свыше четверти всех транзитных зарубежных железнодорожных грузов. В год на дальневосточной магистрали перевозится свыше 50 млн. тонн грузов. В производственной деятельности занято почти 59 тысяч человек. Только в Хабаровске живут и работают около 10 тысяч.



2

Мощности Транссиба и БАМа увеличиваются за счет расшивки барьерных участков при реконструкции тоннеля под рекой Амур, строительства нового Кузнецовского тоннеля, а также вторых путей на ряде участков Северного широтного хода с его последующей электрификацией, строительством и развитием станций.



1

Сегодня БАМ рассматривается как один из ключевых элементов транспортной инфраструктуры, обеспечивающей опережающий рост экономики регионов, по территории которых проходит магистраль. Поэтому правительство Хабаровского края оценивает перспективы развития территории с учетом проекта комплексного освоения зоны БАМа (проект БАМ-2).

Концепция развития транспортной системы края предусматривает формирование эффективной транспортной системы, способной обеспечить ускорение товародвижения, снизить транспортные издержки, повысить доступность услуг транспортного комплекса для населения, гарантировать безопасность и устойчивость транспортной системы. К 2020 году объем перевезенных грузов должен составить 152 млн. тонн в год, количество пассажиров - 239 млн.человек.

По территории Хабаровского края проходят две независимые железнодорожные магистрали - Транссибирская и Байкало-Амурская, обеспечивающие выход сети железных дорог России к портам Хабаровского и Приморского краев, которые являются мощным международным транспортным коридором «Запад - Восток», связывающим Европу и Центральные районы России со странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР).

В настоящее время активно формируется инфраструктура транзита топливных и других сырьевых ресурсов: нефтепровод Восточная Сибирь – Тихий океан, газопровод Сахалин – Приморский край, газопровод из Якутии, перевозка каменного угля через Северный широтный ход, транспортировка сырья через транссибирский железнодорожный маршрут. Эта инфраструктура создает на территории края мощный транзитный энергетический коридор, ориентированный на экспортные рынки АТР, с грузооборотами свыше 100 миллионов тонн энергетического сырья в год.

С перспективами БАМа непосредственно или опосредованно связана модель опорного пространственного каркаса развития края, в которую входят четыре зоны: хабаровская агломерация (расширение городской территории в сторону Хабаровского района), транспортно-промышленный узел «Ванино - Советская Гавань», Верхнебуреинский энергопромышленный комплекс и техноэкополис «КАС» (Комсомольск-на-Амуре – Амурск – Солнечный). На территории Комсомольской агломерации находится не имеющее аналогов на Дальнем Востоке пересечение транспортных путей и магистралей всех типов: железнодорожных, авиационных, автомобильных, водных (река-море), трубопроводных. По железной дороге имеется выход к порту Ванино, в 25 километрах находится граница с КНР.

Особое значение имеет железная дорога на участке Байкало-Амурской магистрали Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань - в связи с создаваемой портовой особой экономической зоной «Советская Гавань».


3

Фото | ❶ Торжественное открытие нового Кузнецовского тоннеля. ❷ Транссиб - главная транспортная артерия Хабаровского края. ❸ Начало строительства южного устья нового Кузнецовского тоннеля.

Этот узел - одна из ключевых точек развития не только Хабаровского края, но и всего севера Дальнего Востока и Забайкальского края, тяготеющего к зоне БАМа.

Реализуемые в Якутии, Амурской и Читинской областях сырьевые проекты ориентированы на азиатские рынки, прямой выход на которые лежит через БАМ, побережье Хабаровского края в районе портов Ванино и Советская Гавань. Инвесторы готовы осуществлять вложения в портовую инфраструктуру. Но реализация проектов пока сдерживается ограничением пропускной способности железнодорожной инфраструктуры. Этот же фактор является сдерживающим в плане привлечения частных инвесторов к реализации инфраструктурных проектов на территории портовой зоны.

Правительство Хабаровского края уверено, что с принятием программы развития Дальнего Востока и Байкальского края до 2015 года реализация проектов будет двигаться быстрее: в программу заложено фундаментальное решение по развитию



цовского тоннеля, а также строительства вторых путей на ряде участков Северного широтного хода с последующей его электрификацией, строительством и развитием станций. В декабре 2012 года сдан в эксплуатацию новый Кузнецовский тоннель, открывающий свободный проход к восточным морским воротам Хабаровского края.

ДВЖД – одно из ведущих бюджетообразующих предприятий региона. Налоговые отчисления в бюджет Хабаровского края составили только в 2012 году 4,8 млрд. рублей. В то же время железнодорожная сеть перегружена, основные фонды имеют высокую степень износа, провозные мощности ограничены. Решение этих вопросов могут ускорить модернизация Транссиба и строительство БАМа-2.



БАМа. Финансирование мероприятий по его модернизации - одно из ключевых направлений вложения средств федерального бюджета.

Развитие железнодорожного транспорта предусматривает рост доли международного транзита через территорию края, в том числе высокодоходных контейнерных перевозок, а также рост экспортных, импортных и внутренних грузопотоков. Мощности Транссиба и БАМа увеличатся за счет расшивки барьерных участков, реконструкции тоннеля под рекой Амур, строительства нового Кузне-

В 2012 году был разработан проект «Освоение перспективных объемов перевозок на участке Тайшет – Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань на период до 2020 года». Реализация проекта направлена на обеспечение пропуска грузопотоков в направлении к Ванино – Совгаванскому транспортному узлу (к 2015 году объемы должны составить 38,2 млн. тонн в год, к 2020-му - 54,2 млн.)

Ориентировочная стоимость проекта – 918 млрд. рублей, мероприятия по развитию железнодорожной инфраструктуры составляют в общем объеме 517 млрд. рублей.

Реализация первого этапа проекта позволит увеличить к 2016 году объем перевозимых грузов в сообщении с Ванино – Совгаванским транспортным узлом до 32,6 млн. тонн в год.

Второй этап включает развитие участков западной части Байкало-Амурской магистрали (Тайшет – Тында – Бамовская) и восточной части Транссиба (Тайшет – Карымская – Хабаровск – Находка). В результате будет введено в эксплуатацию более 400 км дополнительных главных путей, 31 разъезд, 180 км автоблокировки, появится возможность реконструировать более 30 станций, усилить устройства электроснабжения на протяжении основных направлений полигона, выполнить реконструкцию крупных и средних искусственных сооружений.

В число 23 комплексных инвестиционных проектов программы развития Дальнего Востока и Байкальского края вошли 3 предложения Хабаровского края: Ванино-Советско-Гаванский транспортно-промышленный узел, Ургальско-Чегдомынский топливно-энергетический кластер и развитие российской части острова Большой Уссурийский. Их реализация позволит до 2025 года создать в крае более 12 тыс. новых рабочих мест, обеспечить 40-процентный прирост валового регионального продукта, даст отдачу в виде налоговых поступлений в 160 млрд. рублей.



Фото | ❶ Новый тоннель принимают высшие должностные лица. ❷ Северное устье нового Кузнецовского тоннеля. ❸ Железная дорога Комсомольск-на-Амуре- Советская Гавань открывает новые перспективы.

Характерными особенностями всех месторождений региона является комплексность: в рудах, кроме олова, содержатся медь, цинк, свинец в промышленных объемах, а также редкие металлы – висмут, серебро, кадмий, золото, индий, вольфрам и высокое содержание полезных компонентов.

Развитие и модернизация Байкало-Амурской магистрали имеет важнейшее значение для освоения собственных месторождений природных ископаемых Хабаровского края, расположенных в зоне магистрали.

В первую очередь речь идет о Буреинском очаге минерально-сырьевых ресурсов (Буреинский угольный бассейн).

Базовое угледобывающее предприятие ОАО «Ургалуголь» в последнее время заметно наращивает объемы благодаря инвестициям собственника компании – холдинга СУЭК (Сибирская угольная энергетическая компания). Если раньше средняя годовая добыча на Ургале составляла 2-2,5 млн. тонн, в прошлом году объемы превысили 5 млн. тонн. Что особенно важно: расширение угледобычи идет в комплексе со строительством новой обогатительной фабрики. Кроме того, Ургальский комплекс тесно увязывается с морским терминалом СУЭК в Ванино-Совгаванском узле, где предприятие имеет крупный угольный терминал, рассчитанный на объемы перевалки 22 млн. тонн в год.

Известны проработки еще советских экономистов о строительстве на борту Ургальского месторождения крупной тепловой электростанции. Сегодня эта идея обрела новое наполнение. ОАО «Восточная энергетическая компания» планирует строительство ТЭЦ мощностью 2,4 млн. МВт для экспорта электроэнергии в КНР. Однако этим перспективы развития энергетики в Верхнебуреинском районе не исчерпываются. Здесь находятся перспективные створы для строительства трех гидростанций.

Запасы природного газа на Адниканском нефтегазовом месторождении оцениваются в 5 млрд. куб. м, нефти – 100-150 млн. тонн. Большие перспективы в крае связывают с эксплуатируемыми месторождениями оловянно-полиметаллических руд - Солнечное, Фестивальное, Перевальное и месторождения Баджальского района. На сегодняшний день фактически подготовлены к эксплуатации Соболиное месторождение Комсомольского и Правоурмийское месторождение Баджальского оловорудных районов. Развитие железнодорожной инфраструктуры дает возможность для создания более эффективных логистических схем при разработке эксплуатируемых и вовлечения в хозяйственную деятельность потенциальных месторождений.



Фото | ❶ Первый поезд прошел по новому Кузнецовскому тоннелю, декабрь 2012 г. ❷ Сдана вторая очередь железнодорожного моста через Амур.

Резюмируя все выше сказанное, можно с уверенностью утверждать: значение БАМа для Хабаровского края, как и для Дальнего Востока в целом, трудно переоценить.

Именно железная дорога вывела экономические и социальные условия освоения дальневосточных территорий на совершенно новый уровень. Была снята климатическая зависимость транспортировки грузов от сезонности морских и речных путей, отпала потребность создавать крупные годовые запасы товаров в торговых городах, началось масштабное заселение территории и строительство населенных пунктов.





Транзитный потенциал Хабаровского края и раньше был большим, а в свете активного сотрудничества с Азиатско-Тихоокеанским регионом, ростом межрегиональных связей становится особо значимым. Дальний Восток вырос из границ буферной зоны, защищавшей Россию. Теперь у ДФО иной статус - контактная зона России со странами АТР.

У этого сотрудничества большие перспективы. В Азиатско-Тихоокеанском регионе производится более 60 процентов мирового валового продукта, обеспечивается более 50 процентов внешней торговли и проживает более 60 процентов населения мира. Россия представлена на этом рынке через Дальний Восток.

Колоссальный потенциал может и должен реализовать Хабаровский край.

Деятельность ПОЭЗ «Советская гавань» рассчитана на срок 49 лет, суммарный объем инвестиций составит 28 млрд. рублей. По прогнозам, к 2020 году в Ванино – Совгаванском транспортном узле потребуется обеспечение провозной способности железной дороги не менее 139,3 млн. тонн грузов в год.

Фото | ❶ Нефтяной наливной терминал п. Де-Кастри. ❷ Де-Кастри, один из крупнейших портов Дальнего Востока, обеспечивает эффективные экспортные поставки нефти на азиатский рынок. ❸ «Восточные ворота»- порт Ванино. Российский морской порт федерального значения.




КОМСОМОЛЬСК НА АМУРЕ

Город Юности

Сегодня Комсомольск-на-Амуре третий по величине город Дальнего Востока, крупный промышленный и культурный центр территории. Но чуть более полувека назад на территории этого современного города существовало небольшое село Пермское.



Пермское было одним из первых русских сел, появившихся на Амуре, в районе нанайского стойбища Мылки, в девятнадцатом веке. Село основали крестьяне -переселенцы из Тамбовской, Орловской, Пермской губерний. Добирались они до Амура долго и трудно. На переселение уходило от одного года до двух. Крестьяне рассчитывали на новых землях вести привычный уклад жизни. Но основными занятиями пермяков стало разведение скота, огородничество и промысловое рыболовство, особенно, как и у нанайцев, осенняя кетовая путина. Селение Пермское, задуманное как один из постов сельскохозяйственной колонизации Приамурского края, по виду больше походило на рыбацкий поселок. В то время жители приамурских сел в основном вели натуральное хозяйство.



В начале 30-х годов прошлого столетия в Пермском насчитывалось около 50 дворов и более 300 жителей, именно в это время до сельчан стали доходить слухи, что на Амуре будут строить большой завод.

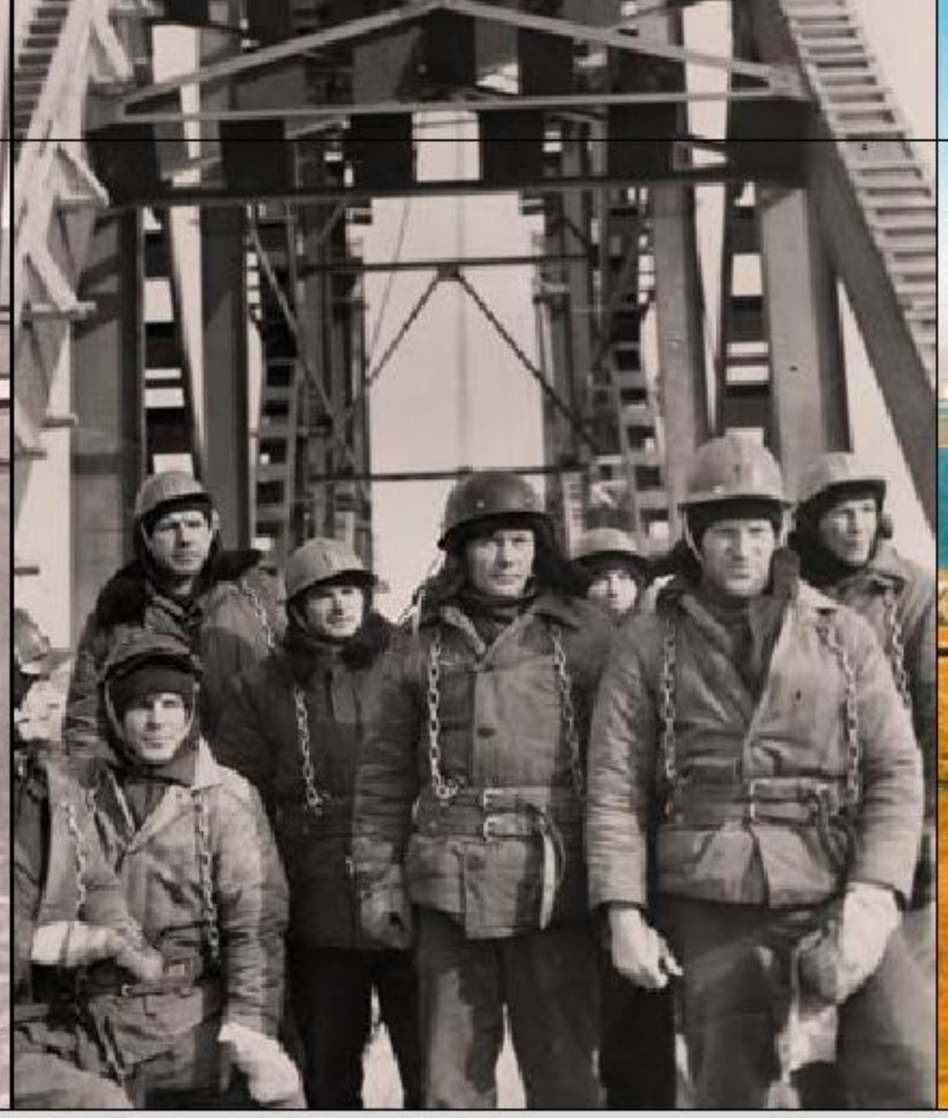
Надо признать, что слухи эти были обоснованными – тогда, в начале 1930-х годов, Коммунистическая партия и правительство СССР особое внимание уделяли обороноспособности страны и непосредственно Дальнего Востока. 20 февраля 1930 г. Советское правительство принимает решение: «Для укрепления базы Тихоокеанского флота необходимо начать сооружение судостроительного завода».

Первоначально строительство предполагалось начать около села Воронежского в 14 км от Хабаровска. Но захват Японией Маньчжурии заставил подумать о переносе строительной площадки дальше от границы. Комиссию по выбору строительной площадки возглавил Ян Борисович Гамарник. Итогом работы комиссии

На территории прилегающих к Комсомольску-на-Амуре районов, проживают коренные народности Амура: нанайцы, орочи, нивхи, ульчи, культура которых имеет глубокие исторические корни. Она возникла под воздействием связей населения Нижнего Приамурья с Китаем и Японией через главный торговый путь по реке Амур.

Фото | ❶ Глава города Комсомольска-на-Амуре Михалев В.П.







стал выбор нового места строительства в районе с. Пермского. Решение было принято 23.02.1932 г., а уже 10 мая этого же года первая партия молодых строителей высадилась на амурский берег с пароходов «Колумб» и «Коминтерн».

Для села Пермского наступило время грандиозных перемен.

В первый же день на митинге начальник строительства Иосиф Каттель огласил «Приказ №1», в котором говорилось о первоочередных задачах стройки. В течение лета со всей страны по комсомольским путевкам на Дальпромстрой прибыло около 4 тысяч человек, но это была не единственная категория строителей. На далекую стройку ехали промпереселенцы, вольнонаемные, вербованные. Многие приезжали с семьями.

В период начала строительства условия были суровыми. Жилья не хватало, поэтому наряду со строительством бараков сооружалось и временное жилье – шалаши, землянки, полуземлянки «Копай-города».

Основной работой в первые месяцы на стройке была корчевка тайги и заготовка древесины. Не хватало инструментов, спецодежды, техники, простейших механизмов. Но несмотря на огромные трудности, главная задача - строительство заводов - выполнялась. Первое промышленное предприятие – лесозавод вступил в строй уже 16 июля 1932 года.

Свое современное название рождающийся на глазах новый город получил 10 декабря 1932 года. Постановлением Президиума ВЦИК село Пермское было переименовано в город Комсомольск-на-Амуре, имя городу выбрали строители - комсомольцы.

12 июня 1933 года состоялось второе значимое торжественное событие – произведена закладка судостроительного завода. Через три года завод вступил в строй действующих, и со стапелей завода было спущено на воду первое судно - подводная лодка Л-11, в 1938-м уже две подлодки - Л-11 и 12 – были сданы в ВМФ.

Параллельно со строительством АС3 в районе нанайского стойбища Дземги началось строительство авиационного завода, закладка которого произошла на год позже, в июле 1934 года, так как первоначально выбранная площадка была плохо изучена и в итоге затоплена разлившимся Амуром.

На новых площадях строительство авиазавода велось ударными темпами. Успеху дела способствовало назначение директором стройки Кузьмы Дмитриевича Кузнецова - прекрасного организатора, человека неуемной энергии. 1 мая 1936 г. у авиастроителей был двойной праздник. Завод вступил в строй действующих. И на всеобщее обозрение была выставлена первая машина – многоцелевой самолет Р-6 (разведчик, истребитель, бомбардировщик, транспорт).

Большая заслуга в строительстве важнейших промышленных предприятий города принадлежит особому военно-строительному корпусу (ОВСК), батальоны которого пришли в город по льду Амура в январе 1934 г. Уже в апреле 1934 г. дала ток резервная электростанция (РЭС) мощностью 1250 кВт, построенная военными строителями. Кстати, это было первое каменное строение города. Через год, в но-







ябре 1938 г., вступила в строй первая очередь ТЭЦ главного энергетического предприятия города. А ведь начиналось все с небольшого «движка» мощностью 8 кВт, энергии которого хватало только для работы пилорам лесозавода и оснащения столовой.

Огромная строительная площадка испытывала острую нехватку в рабочей силе. И летом 1934 г. в стране была заявлена 2-я мобилизация комсомольцев и рабочей молодежи на дальневосточные стройки, трехмесячный отряд которой прибыл в город уже в ноябре 1934 г.

Спустя 2 года после начала строительства в городе проживало 20 тысяч жителей. С каждым днем город преображался: появились дороги, городские кварталы. Первый проектировщик города Николай Михайлович Пртопопов-Быльев еще в сентябре 1932 г. начинал работу над Генпланом будущего Комсомольска-на-Амуре.

С 1936 г. работу над проектом городского Генплана продолжил Борис Васильевич Данчич, архитектор ленинградского отделения Горстройпроекта. Уже осенью следующего года под его руководством целая бригада архитекторов проверяла на месте проектные решения и согласовывала их с городскими и краевыми организациями. Итак, начиная с 1937 г. город стал застраиваться в соответствии с утвержденным Генпланом. Ленинградскими архитекторами были спланированы улицы-бульвары, проспект Сталина (Мира), набережная Амура, Аллея Труда. До сих пор их архитектура и облик являются украшением города. Этим фактом чрезвычайно гордятся многие горожане, называя город «кусочком Ленинграда».

Но это было позже, а пока комсомольчане жили в бараках, различных строениях «Копай-города». Отдельная квартира была редкостью.

Железная дорога Волочаевка - Комсомольск еще строилась, но в год пуска гигантских дальневосточных заводов, 25 ноября 1936 года, горожане встретили первый поезд из Хабаровска, который подошел к небольшому одноэтажному зданию железнодорожного вокзала. Современное двухэтажное удобное здание вокзала было построено через год, в 1937 году.

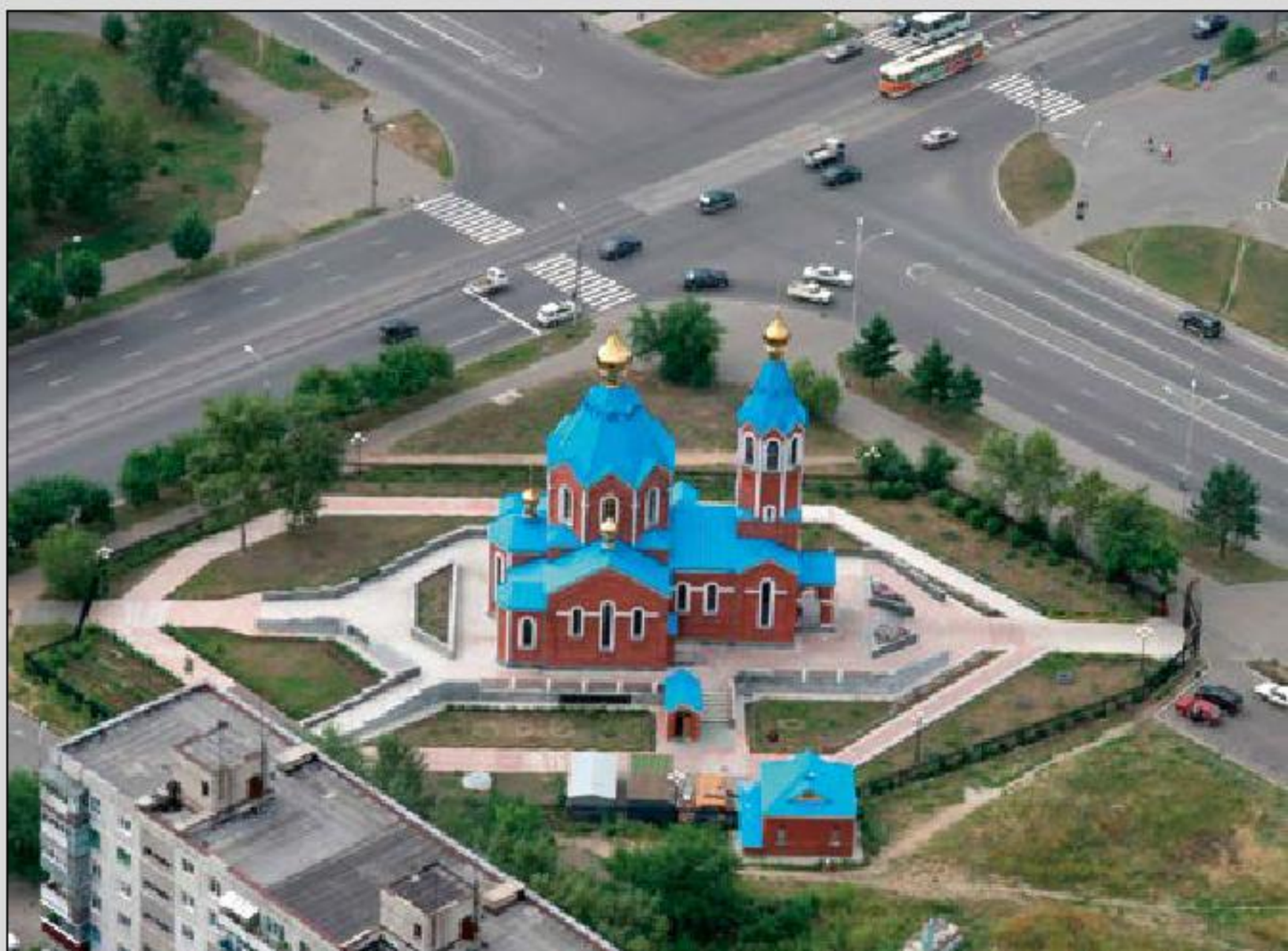
Это время было насыщено событиями не только в промышленно-транспортной сфере, но и в социально – культурной. Уже через 1,5 месяца после высадки первого эшелона строителей, 1 июля 1932 г., вышел первый печатный помер газеты «Амурский ударник».

К 1937 г. в городе Юности, как называла его вся страна, была уже развитая сеть учреждений культуры, образования, медицины. Для советской молодежи эти годы были примером для созидания, рекордов, повсеместно создавались спортивные и оборонно-спортивные общества. И в 1935 году в Комсомольске-на-Амуре открылся Аэроклуб.

Вместе с тем с 1933 г. Комсомольск-на-Амуре становится центром лагерной системы Хабаровского края. Репрессии не обошли стороной и жителей города, начиная с 1937 г., под них попадают вначале руководящие слои населения - партработники, директоры заводов и строек, командированные ОСК, а затем – рядовые рабочие и служащие.

К началу сороковых годов город насчитывал более 100 тысяч жителей, в нем была создана город-

Город Комсомольск-на-Амуре и прилегающие к нему территории обладают уникальными ресурсами. Удобное географическое положение, исторические и культурные памятники, уникальная природа создают все условия для развития индустрии туризма и отдыха. Комсомольск окружен грядой высоких сопок – человека, впервые попавшего в город, не покидает ощущение, что он находится в горной стране.





На 1 января 2013 г. население города составляло 257 891 человек (оценочно по данным статистики), это более 19,2% от общей численности населения Хабаровского края.





ская инфраструктура, работали судостроительный, авиационный заводы. На Дальнем Востоке вырос форпост военной промышленности.

Комсомольск в годы Великой Отечественной войны находился в глубоком тылу, и все усилия комсомольчан были направлены на выпуск военной продукции, на помощь фронту. В рекордные сроки были достроены заводы: Амурсталь вступил в строй в феврале 1942 г., Амурлитмаш - в августе 1942 г. Нефтеперерабатывающий завод выдал первую продукцию в декабре 1942 г. Со стапелей судостроительного завода сходили военные суда – крейсеры, эсминцы, подводные лодки.

Авиационный завод за годы войны построил и отправил на фронт 2766 боевых машин. За образцовое выполнение задания по серийному производству бомбардировщиков ИЛ-4 в июле 1942 г. завод был награжден орденом Ленина. В военные годы комсомольчане трудились и жили по девизу: «Все для фронта, все для победы». Создавались фронтовые бригады, работающие круглосуточно, из цехов не уходили по неделям, отдыхая урывками по 2-3 часа. Смежные задания выполнялись на 300-500%.

Все работающие отчисляли и собирали деньги на строительство сверхплановых самолетов, например эскадрильи бомбардировщиков «Сталинский Комсомольск».



За самоотверженный труд в годы войны более 500 комсомольчан награждены орденами и медалями, в том числе и высшим орденом страны - орденом Ленина.

Уже в первую военную зиму 1942 г. комсомольчане вместе с жителями Хабаровского края отправили на фронт эшелон с подарками. Здесь были продукты, теплые вещи, белье и т.д. Когда в 1941 г. поставки оборудования и комплектующих на заводы сократились, там стали создаваться участки по изготовлению необходимого оборудования.

Решение о строительстве железной дороги сообщением Комсомольск-на-Амуре - Советская Гавань, сооружении через Амур паромной и ледовой переправы было принято в мае 1943 г.

В ноябре 1944 г. на АСЗ приступили к строительству дизель-электрических паромов для перевозки железнодорожных составов на левый берег Амура. В 1945 г. дорога была построена. 31 июля 1945 г. первый паром начал свою навигацию, а поезда пошли к Тихому океану.

Эта дорога была необходима. Обстановка на восточных границах СССР в это время была неспокойной. Только в 1944 г. японские военные 144 раза нарушали советскую границу. Эта обстановка требовала от войск Дальневосточного фронта готовности к отражению вражеского нападения.

Война с Японией длилась с 9 августа по 3 сентября 1945 г. В результате ожесточенных боев войска Дальневосточного и Забайкальского фронтов разгромили основные силы противника, и 2 сентября 1945 г. на борту американского линкора был подписан акт о капитуляции Японии. Это была окончательная победа.

Сложным было военное время, Комсомольск, как город с оборонной промышленностью, выпускал военную продукцию. Но одновременно город, находясь в тылу, строился и развивал свою инфраструктуру.

После войны происходит перестройка промышленности на мирные рельсы. Уже в последний год войны и в послевоенное время большое внимание уделялось жилищному строительству объектов соцкультбыта. В 1944 г. достроен Дворец культуры судостроителей, в 1945 г. строители сдали главное здание города «Дом Советов». В 1946 г. построена школа № 25, через год открыл двери для посетителей кинотеатр «Комсомолец». В этом же году началось строительство 15-го жилого квартала – памятника архитектуры и градостроительства.

В 1965 году институт Ленгипротрансмост Минтрансстроя получил техническое задание на разработку проекта моста через р. Амур в районе г. Комсомольска-на-Амуре. Строительство моста началось в 1969 году «Мостоотрядом № 26» Мостостроительного треста № 8 Министерства транспортного строительства СССР.

Одновременно субподрядные организации Сибстроймеханизация, Дальтрансстрой, Трансгидромеханизация, Трансэнергомонтаж, Трансвзрывпром начали работы по сооружению автодорог, железнодорожного земляного полотна, укладке железнодорожных тупиков, энергоснабжению.

Пролетные строения моста изготавливались на Воронежском заводе мостовых конструкций Главмостстроя Минтрансстроя. Металл поставлял металлургический завод «Амурсталь».

26 сентября 1975 года был сдан в постоянную эксплуатацию железнодорожный мост через р. Амур. Мост через р. Амур в районе Комсомольска – крупнейший из мостов БАМа – соединил участки БАМа, построенные в 1940-е – 1970-е годы. Его длина составляет 1435 метров.

Достройку моста – монтаж пролетных строений с автодорожным покрытием – выполнил тот же «Мостоотряд № 26». Строительно-монтажные работы были начаты в 1979 и закончены в 1982 году. Ввод в эксплуатацию автодорожного моста через Амур был приурочен к празднованию 50-летия г. Комсомольска-на-Амуре 12 июня 1982 г. В настоящее время здесь развиты все виды существующего транспорта: железнодорожный, автомобильный, водный и воздушный.

Город Комсомольск-на-Амуре постоянно развивается в экономическом, социальном, культурном направлениях. Многие его жители вписали свои имена в его историю. Звание Почетного гражданина города было утверждено в мае 1967 года. И уже в июне того же года первые трое человек были удостоены этого звания: Юрий Алексеевич Гагарин – летчик-космонавт, Владимир Любимович Пендрие – врач-первостроитель, Евдокия Петровна Селютина – первостроитель. Всего в городе более 40 человек удостоены этого почетного звания, в их числе глава города Владимир Петрович Михалев и губернатор Хабаровского края Вячеслав Иванович Шпорт.

На сегодняшний день Комсомольск-на-Амуре является по объемам выпуска самым крупным промышленным центром Дальнего Востока и Забайкалья.

В числе градообразующих предприятий - авиазавод, судостроительный, нефтеперерабатывающий и металлургический заводы. Наиболее развиты в городе – машиностроение и металлообработка (самолетостроение и судостроение, электротехническая промышленность, производство подъемно-транспортного и технологического оборудования), черная металлургия, энергетика, нефтеперерабатывающая промышленность, легкая промышленность, лесная, пищеперерабатывающая, большим потенциалом обладает строительный комплекс города. В настоящее время в Комсомольске-на-Амуре работают более сорока предприятий, выпускающих изделия на уровне мировых стандартов. Проходит нефтепровод и газопровод с Сахалина. Город выполняет функции транспортного узла на Байкало-Амурской магистрали и автодороге регионального значения. Работает современный речной порт.

Комсомольск-на-Амуре сохранил статус молодежного города, есть технический и педагогический университеты. Очень часто на городских улицах можно увидеть делегации разных стран: Китая, Японии, США, Канады, Франции. Это город, открытый для международного сотрудничества, который постоянно развивает всесторонние связи с различными странами мира. У Комсомольска-на-Амуре есть города – побратимы: Камо (Япония, с 1991 г.) и Цзямусы



(Китай, с 1994 г.), с которыми подписаны соглашения о развитии дружественных связей в области культуры, спорта, научно-технической, экономической. Помимо этого, активные международные связи поддерживаются благодаря «Союзу городов с развитым машиностроением Северо-Восточной Азии», созданному в 2005 году. В него входит 9 промышленно развитых городов Республики Кореи, КНР. Россию с 2005 года представляет Комсомольск-на-Амуре.

Несмотря на свою молодость, Комсомольск внесен в список исторических мест России, это своеобразный памятник градостроительства на Дальнем Востоке. Он обладает интереснейшей историей, которая отражена в его архитектуре. Композиция города представляет собой лучевую систему, олицетворяющую «город-солнце», а архитектурные ансамбли – классические образцы «дворцовой» монументальной архитектуры. Сегодня в Комсомольске-на-Амуре насчитывается 131 объект культурного наследия. В городе сохранен нетронутым таежный массив площадью более 500 гектаров – Силинский парк, средний возраст деревьев, произрастающих здесь, – 100 лет, но есть отдельные экземпляры, достигшие 200 лет. Прилегающие к городу территории имеют особое экологическое и рекреационное значение. Здесь расположены «Кедрово-тисовая роща», Комсомольский заповедник.









Новые точки на карте страны

Пассажирский поезд сообщением «Тында-Комсомольск» и сегодня обеспечивает транспортное сообщение с г. Комсомольском-на-Амуре и поселками БАМа.

Как известно, БАМ – это не только легендарная железнодорожная магистраль. БАМ – это и сотни новых населенных пунктов, появившихся на карте в 70-80-е годы прошлого столетия.



Школы, детские сады, Дома культуры, торгово-общественные центры, построенные на территории Верхнебуреинского района во времена БАМа, осуществляют деятельность и в настоящее время, в р.п. Новый Ургал продолжает работать железнодорожная больница. По состоянию на 01.01.2013 население района составило 24,6 тыс. человек. Для сравнения: во времена БАМа насчитывалось 60 тыс.человек.

В этом плане показателен пример Верхнебуреинского района Хабаровского края, где за короткий срок «с нуля» были построены поселки Новый Ургал, Сулук, Солони, Алонка, Этыркэн, Герби с железнодорожными станциями, вокзалами, необходимой социальной инфраструктурой.

Как административная единица Верхнебуреинский район существует почти 90 лет: решением Дальневосточного краевого исполнительного комитета 14 июня 1927 года он был основан как Верхнебуреинский туземный район эвенков (тунгусов).

На прошедшем в 1934 году XVII съезде Коммунистической партии было принято решение осваивать Буреинский угольный бассейн. В глухую тайгу отправились энтузиасты, среди которых преобладала молодежь, со всех концов страны. Квалифицированные шахтеры ехали из Донбасса, Сахалинских, Сучанских, Артемовских копей. Спустя два года район получил свое нынешнее название. С 1956 года и до сегодняшнего дня райцентром является поселок Чегдомын, где сконцентрировано основное промышленное производство.

До начала строительства Байкало-Амурской магистрали на Восточном участке Дальневосточной железной дороги действовала линия Известковая-Чегдомын, которая связывала Ургальский угленосный бассейн с краевым центром. В 30-е годы началось строительство железнодорожной линии Известковая-Ургал, предназначенной для вывоза угля, но Великая Отечественная война помешала его завершению.

Новый виток развития Верхнебуреинский район получил с началом возобновления строительства Байкало-Амурской магистрали, которая пересекает необозримые бурейские просторы, и созданием Верхнебуреинского территориально-промышленного узла. На строительство будущей трассы БАМа целыми эшелонами прибывали военные строители, строители-шефы из различных уголков Советского Союза. В годы строительства БАМа население района составляло более 60 тысяч человек. Здесь плечом к плечу трудились представители многих советских республик: Украины, Таджикистана, Молдавии, РСФСР и др.



В конце августа 1979 года отряд первостроителей строительно-монтажного поезда «СаратовБАМстрой» прибыл на возведение поселка Герби, который расположился на берегу реки с одноименным названием в труднодоступных острогах Баджальского хребта. В начале 1980 года развернулась работа по строительству временного поселка, и одновременно готовилась площадка в полутора километрах под постоянный поселок.



Фото | ❶ Железнодорожный вокзал станции Ургал-2. ❷ Стелла - километровая разметка в поселке Новый Ургал. ❸ Улица Юбилейная поселка Солони - новый объект строительства бригады монтажников Мальцева М.Б.





Глава Верхнебуреинского муниципального района Петр Федорович Титков:

- Добыча каменного угля является важнейшим ресурсом развития экономики Верхнебуреинского района, направленной на повышения качества жизни на территории муниципального образования. В 2014 году планируется ввести в эксплуатацию обогатительную фабрику. Привлечение инвестиций позволяет создавать благоприятные условия для устойчивого функционирования и развития малого и среднего предпринимательства на территории района. Для решения проблем жизнеобеспечения населения реализуются меры по развитию коммунальной инфраструктуры.

Первый отряд насчитывал 40 человек. В основном это была молодежь в возрасте до 30 лет из Саратова и Саратовской области. Некоторые из них навсегда связали свою жизнь с Дальним Востоком и после окончания строительства остались жить и работать в поселке Герби.

Уже через год штат строительно-монтажного поезда «СаратовБАМстрой» увеличился в несколько раз, и были созданы бригады каменщиков, штукатуров, маляров, монтажников, а также появилась механизированная колонна. Строительство поселка пошло более быстрыми темпами. В 1982 году ввели в эксплуатацию здание железнодорожного вокзала. В 1983 году строители сдали восьмилетнюю школу.

Позже были построены здания фельдшерско-акушерского пункта, банно-прачечного комбината, комбината бытового обслуживания населения и пять двухэтажных домов. А в 1986 году со сдачей в строй торгово-общественного центра строительство поселка Герби завершилось. Для его жителей было возведено восемь двухэтажных домов и 14 коттеджей.

В 122 километрах от Чегдомына находится еще один «бамовский» поселок – Алонка. Его строительство – вначале как временного – началось в августе 1975 года, когда из Молдавии прибыл первый отряд строительно-монтажного поезда. 32 специалистам – шоферам, бульдозеристам, плотникам – на устройство было дано всего три недели. Перед ними поставили непростую задачу: за короткое время построить временный поселок и промбазу. И они с ней успешно справились: к зиме в Алонке появились первые три общежития, овощехранилище, продовольственный склад, банно-прачечный комбинат, стояла почти готовая столовая. К весне выросли еще четыре общежития, амбулатория, почта, телеграф, сберегательная касса, магазин, пять жилых домов с коммунальными удобствами, постоянная электростанция, котельная и другие нужные объекты. Поселок украсили клуб «Флуераш», гостиница «Кодру», магазин «Ляна», детский сад «Флоричика». Гордостью строителей был растворобетонный узел. Он выдавал в час десять кубометров бетона.

Постоянный поселок начал строиться в 1976 году, разместившись напротив военного городка (Старая Алонка). Их разделяла сопка Соболиная, поросшая багульником и смешанным лесом. В ноябре 1975 года по новой автодороге на станцию Воспорухан прибыл первый автопоезд. Мехбатальоны повели отсыпку дороги на Этыркэн. Своими силами воины в поселке Старая Алонка построили баню и клуб, который в шутку назвали «Красный чум». В мае 1976 года началась разработка скальной выемки на Чебангде, в мае

Новый Ургал построили коллективы: ССМП «Укрстрой», Алонку – ССМП «МолдавБАМстрой», Солони – ССМП «Таджикстрой», Сулук – ССМП «ХабаровскстрансстройБАМ», Этыркэн – ССМП «КуйбышевБАМстрой».







Фото | ❶ На открытии первой бамовской школы в п. Ургал-2, построенной строителями ССМП «Укрстрой», 1975 г. ❷ Поселок Ургал-2. ❸ Члены делегации строителей БАМа Верхнебуреинского района Хабаровского края у Знамени Победы 9 Мая, 1975 год. ❹ Алексей Климентьевич Черный - Первый секретарь Хабаровского крайкома Коммунистической партии Советского Союза среди посланцев Хабаровского края, членов отряда «Хабаровский комсомолец» у мемориального камня первостроителям поселка Сулук, 1978г. ❺ Строители поселка Сулук у мемориального камня Первостроителям, 1978 г.



Земли Верхнебуреинского района богаты запасами полезных ископаемых. В настоящее время разрабатываются месторождения каменного угля, россыпного золота, олова, активно используется лесосырьевая база.

1977 года рельсы БАМа перешагнули через р. Бурею, а в июне были заложены опоры моста через р. Туюн. В апреле 1977 года открылось движение по автодороге Алонка - Этыркэн - Февральск.

В ноябре путеукладчик дошел до поселка молдавских строителей и остановился. До ст. Алонка осталось несколько сот метров. Здесь надо было построить глубокую выемку. Больше года работала техника, гремели взрывы. 7 декабря 1978 года долгожданный поезд прибыл на ст. Алонка. А 7 октября 1980 года в торжественной обстановке было уложено последнее звено главного рельсового пути восточного участка БАМа на границе Хабаровского края и Амурской области. В ноябре 1982 г. принят в постоянную эксплуатацию пусковой комплекс Постышево – Ургал протяженностью 312 км. Так было





Листая старые подшивки

3 ноября 1974 года трудящиеся Верхнебуреинского района с большой теплотой и радушием встретили посланцев Украинской ССР – передовой отряд «Донбасс» специализированного строительно-монтажного поезда «Укрстрой», прибывший на станцию Ургал. А четыре дня спустя был заложен будущий поселок железнодорожников Новый Ургал. «Им, первым посланцам Украины на строительстве Байкало-Амурской магистрали, будут завидовать. Это на их глазах, их руками вершится сама история», - писала газета «Тихоокеанская звезда» 30 ноября 1974 г.



открыто «Восточное кольцо». Сквозное движение на участке Ургал – Постышево – Комсомольск сократило расстояние перевозки каменного угля почти на 400 км.

Стратегия развития района на ближайшую перспективу связана с использованием местных природных ресурсов, развитием железнодорожного транспорта, увеличением пропускной способности Байкало-Амурской магистрали, привлечением средств инвесторов, что приведет к улучшению качества жизни всего населения Верхнебуреинского района.

В числе градообразующих предприятий района - ОАО «Ургалуголь» (Ургальская шахта) с численностью работающих более 2 тысяч человек. Компания стабильно наращивает объемы добычи угля, развивается производственная база, осваиваются инвестиционные проекты, продолжается строительство обогатительной фабрики, которую планируется ввести в эксплуатацию в 2014 году. Продукция ОАО «Ургалуголь» отправляется на электростанции Хабаровского и Приморского краев, экспортируется в страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

Золотодобывающие предприятия ООО «Артель старателей «Ниман», ООО «Золотодобывающая компания «Дальневосточник», приобретая новое оборудование и осваивая современные технологии, успешно наращивают объемы добычи драгоценного металла. ООО «Нони» ведет на территории района геолого-изыскательские работы по разведке запасов рудного золота.

На Правоурмийском оловорудном месторождении предприятие ООО «Правоурмийское» ежегодно увеличивает добычу олова и вольфрама. Разработан инвестиционный проект «Создание горно-обогатительного комбината на Правоурмийском месторождении олова». Данный проект имеет социальную значимость как для края в целом, так и для Верхнебуреинского района в частности, так как ведет к созданию новых рабочих мест, повышению уровня занятости населения.

Фото | ❶ Укладка будущей трассы БАМа. ❷ Строительство поселка Ургал-2 (ныне п. Новый Ургал). ❸ Железнодорожный вокзал станции Алонка. ❹ Первостроители - бойцы комсомольско-молодежного отряда «Хабаровский комсомолец» перед отправкой на строительство станции Сулук в Верхнебуреинском районе, 1977 г.



Горный хребет Дуссе-Алинь расположен в самом центре Хабаровского края, на стыке сразу трех районов – Верхнебуреинского, Солнечного и имени Полины Осипенко. Является водоразделом рек Бурея, Селемджа и Амгунь и восточной границей Буреинского заповедника.

Пересекается Байкало-Амурской магистралью, проходящей через Дуссе-Алиньский тоннель.

Длина – 150 км, максимальная высота – 2325 м.

Дуссе-Алинь труднодоступен и уникален. Отвесные цирки, многочисленные водопады, высокогорные озера создали этому удивительному уголку репутацию «затерянного мира». Бегущие с гор реки и ручьи, чистейший горный воздух, великолепные пейзажи завораживают своей красотой.

Жемчужиной хребта Дуссе-Алинь является редкое по красоте горное озеро Медвежье (высота в 1600 метров), окруженное с трех сторон отвесными скалами высотой до 300 м.

Одна из старейших веток БАМа

Строительство современного поселка Солнечный началось в 1963 году в связи с открытием крупных месторождений олова, меди, вольфрама и полиметаллов. Для будущего поселка выбрали долину, где сливаются реки Холдоми и Силинка. Просторное и светлое место. Холдоми – «сумка сокровищ», так называли эту долину коренные жители – нанайцы. Строительство вел подрядчик УНР – 860. Здесь на строительной площадке Солнечного не ставили палаток, не сооружали времянок. Строители приезжали сюда из Горного. В 1967 году вырос первый микрорайон из восьми пятиэтажных и двух девятиэтажных домов, введена в эксплуатацию 1-я школа. В 1968 году построен Дом культуры, в 1974 году - новый больничный комплекс, детские сады, жилые дома. Поселок газифицируется, благоустраивается. В 1977 году Солнечный становится районным центром.

До 30-х годов прошлого столетия Солнечный район Хабаровского края, который стал административной единицей с 1977 года, был слабо заселенной территорией.



На площади свыше 31 тысячи квадратных километров в 1939 году проживало всего 2500 человек. В основном это были коренные жители, которые занимались промыслами.

После принятия решения о начале строительства БАМа во второй половине 30-х годов началось строительство 205-километровой железнодорожной линии Комсомольск – Березовый. К началу Великой Отечественной войны открылось рабочее движение на участке Комсомольск – Горин. К 1951 году рабочие поезда дошли до поселка Березовый. Спустя три года строители сквозь тайгу и болота проложили железнодорожную магистраль за реку Амгунь, через которую построен самый большой мост на этом участке, и пробили тоннель сквозь Буреинский хребет.

Новый виток развития территории связан со вторым этапом строительства БАМа. Вдоль магистрали расположено десять сельских поселений, а два из них – поселки Амгунь и Джамку – появились уже в ходе «стройки века».



На строительство Амгуни приехали бойцы СМП «ПензастройБАМ». Отряд, в состав которого входило 76 человек, работу начинал в тяжелейших условиях: вокруг первого забитого колышка была тайга. Из-за отсутствия в то время железной дороги все эшелоны с грузами, которые приходили на строительство поселка, разгружались в Березовом и оттуда доставлялись автомашинами. Дорога была настолько сложной, что путь в 50 километров транспорт преодолевал за четыре-пять часов. Тем не менее посланцы Пензы справились с поставленными перед ними задачами и за семь лет построили уютный поселок. На месте, где шумела тайга, прямо у подножья крутой сопки раскинулись три ряда белокаменных одноэтажных коттеджей. Ближе к железной дороге расположились 12-квартирные двухэтажные дома, которые прекрасно вписались в архитектуру поселка.

В строительство Джамку большой вклад внесли бойцы специализированного СМП «ВолгоградБАМстрой». Они оставили в память о себе поселок с построенными домами, детским садом, школой, торгово-общественным центром, вокзалом, железной дорогой. Одним из первостроителей был плотник Виктор Плющенко. В 1982 году в поселок приехала и его жена. А в 1984-м здесь на свет появился их сын Евгений, который впоследствии прославит свою малую родину, завоевав две золотых олимпийских медали по фигурному катанию.

Развитие Солнечного района всегда было связано с богатейшей минерально-сырьевой базой. Проекты расширения и реконструкции Солнечного горно-обогатительного комбината должны были превратить предприятие в крупнейшее производственное горно-металлургическое объединение на востоке страны. Но в годы перестройки с переходом на новые условия хозяйствования комбинат лишился государственной финансовой поддержки и утратил прежние позиции.

Сегодня горнорудную промышленность района представляет ОАО «Оловянная рудная компания». Правительством Хабаровского края и администрацией Солнечного муниципального района проводится большая работа по возрождению горнорудной отрасли и привлечению надежного инвестора на территорию, имеющую реальные перспективы для развития.

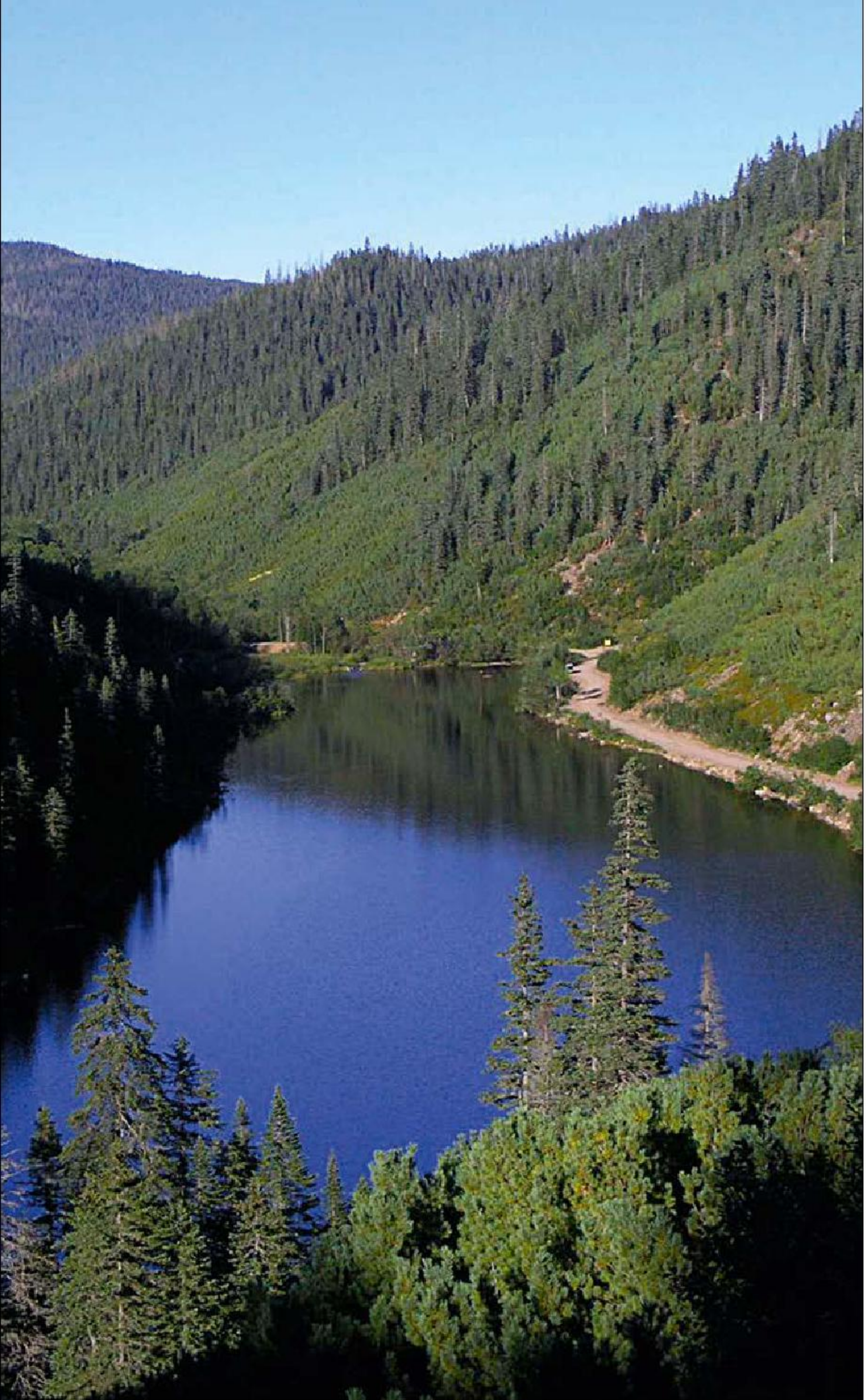


Глава Солнечного муниципального района
Виктор Николаевич Старков:

- Мы признательны строителям БАМа за уникальную железную дорогу, давшую развитие нашему региону, за построенные в непроходимой тайге поселки, за возможность по-другому посмотреть на наши перспективы. Сегодня планируется строительство второй нити магистрали, что для нас будет означать дальнейшее освоение богатых минерально-сырьевых ресурсов. В лесной отрасли продолжается курс на глубокую переработку древесины. Все это, в свою очередь, положительно сказалось и скажется на развитии социальной сферы района.



Фото | ❶ Строительство автомобильного моста через р. Амгунь. ❷ Лесоперерабатывающий завод в п. Березовый. ❸ п.Солнечный.

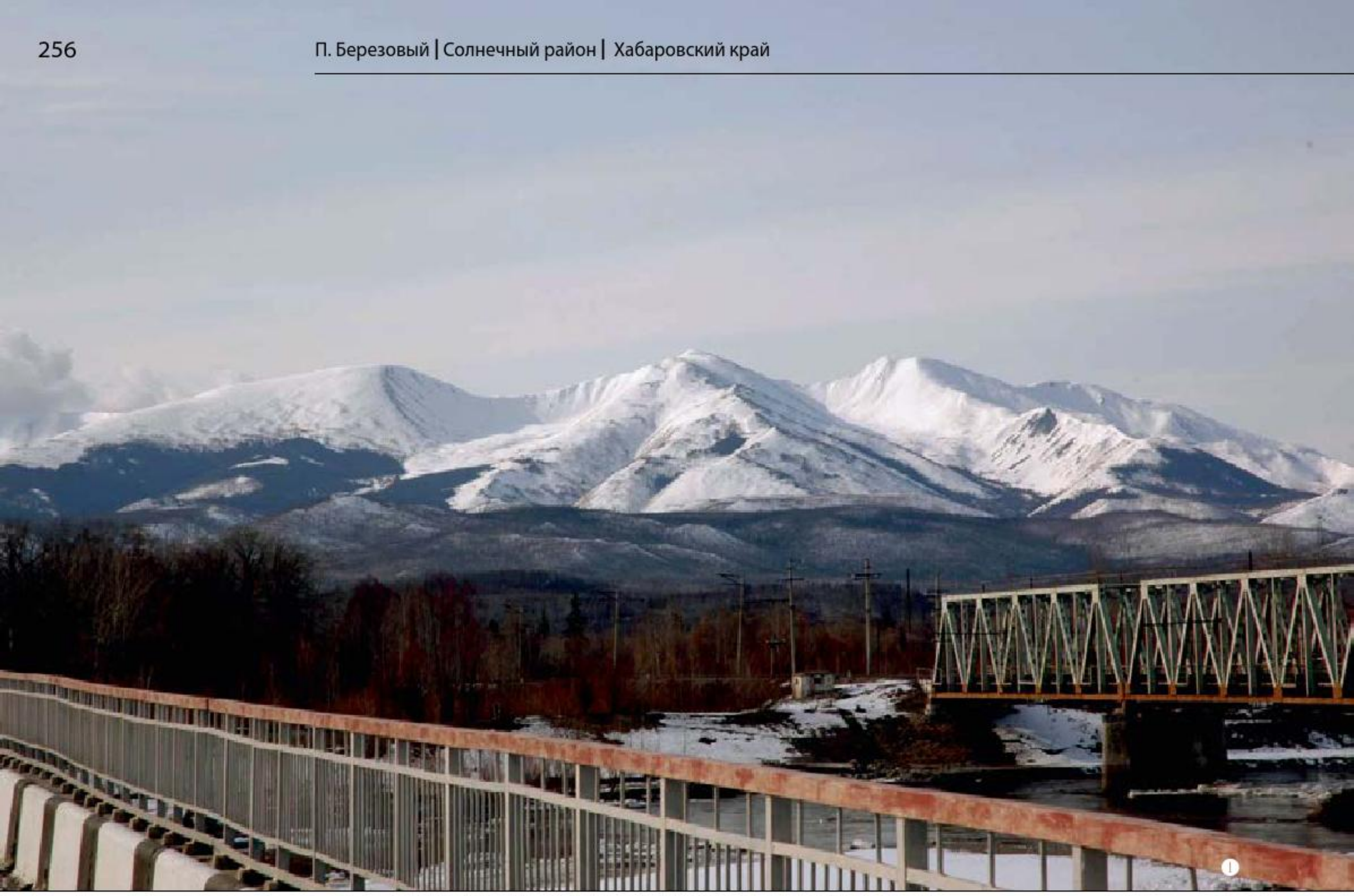


Горное оползневое озеро Амут расположено на высоте 740 метров над уровнем моря в центральной части хребта Мяо-Чан на территории Джергинского заповедника Солнечного района Хабаровского края.

Находится в 7 км от бамовского поселка Горный и примерно в 60 км от города Комсомольска-на-Амуре.

Длина озера составляет 450 метров, ширина – 130 метров. Глубина – от 12,5 до 70 метров, температура воды не поднимается выше 3-6 градусов. В озере обитают хариус, налим, ленок, речной гольян. Вершины, окружающие озеро, достигают высоты 900-1100 метров. По берегам леса подступают вплотную к воде. Возраст некоторых береговых елей более 100 лет.

На высоте около 880 метров над уровнем моря начинается исток реки Амут. Она впадает и вытекает из одноименного озера и несет свои воды еще 12 километров. Озеро Амут, являясь памятником природы регионального значения, своим уникальным микроклиматом привлекает туристов со всего Дальнего Востока. Сюда приезжают отдыхать, лечиться, тренироваться (зимой здесь готовятся лыжники) и даже молиться. По мнению верующих различных конфессий, озеро Амут является «средоточием божественной благодати».



Поселок среди березовых сопок

Поселок Березовый, который расположен в Солнечном муниципальном районе Хабаровского края, сравнительно молод.

Березовское сельское поселение значительно удалено от высокоразвитых экономических и культурных центров, центр района – рабочий поселок Солнечный находится от поселения на расстоянии более 200 км, на таком же расстоянии от поселения находится ближайший город Хабаровского края Комсомольск-на-Амуре.

Он возник в начале 60-х годов прошлого столетия на берегу таежной красавицы реки Амгунь в живописном месте, окруженном сопками, как лесопункт Горинского, а затем Амгуньского леспромхоза. Рядом с поселком находилась станция Вели леспромхозной железной дороги.

В 1962 году к железнодорожному переходу через реку Амгунь подошел поезд с четырьмя вагонами. С этим эшелоном прибыл первый десант из сорока семей лесозаготовителей из поселков Согда, Ушман Верхнебуреинского района. На берегах Амгуни установили вагончики для переселенцев, а близ железнодорожных путей расчистили площадку, где разгружались вагоны со стройматериалами. Потом их грузили на автомашины, на тракторные сани и доставляли на строительную площадку в березовом лесу недалеко от разъезда Вели.

На этом месте было решено построить новый поселок лесозаготовителей – Березовый, нижний склад, гараж и другие производственные мощности Велинского лесопункта.

Первую продукцию Велинский лесопункт выдал уже в ноябре 1962 года: с нижнего склада было отгружено несколько вагонов с лесом. А в 1970 году на базе Велинского лесопункта вырос Среднеамгуньский леспромхоз, который стал градообразующим предприятием Березового. Леспромхоз выступал генеральным заказчиком жилищно-культурного и



Глава администрации Березовского сельского поселения Солнечного муниципального района Хабаровского края Андрей Борисович Рудняев:

- Наш поселок работает на развитие лесной промышленности. Лес перерабатывается на пиломатериал и отправляется во многие регионы России. В этом году начнется строительство второй очереди лесоперерабатывающего завода. Сейчас население Березового – более 6 тысяч человек. Имеются две школы – общеобразовательная и школа искусств. В двух детских садиках на сегодняшний день отсутствуют очереди. Сегодня в поселке работает программа по индивидуальному жилищному строительству для многодетных семей. Уже выделено 50 земельных участков для строительства.

Фото | ❶ Железнодорожный и автомобильный мост через р. Амгунь. ❷ Березовая роща. ❸ Железнодорожный вокзал на станции имени Петра Петровича Постышева. ❹ Река Амгунь весной.



социального строительства в поселке. Работы выполняли прорабские участки Среднеамгуньского строительного управления Комсомольского СМУ. И каждый год в Березовом возникали новые улицы. В 1970 году появилось кирпичное здание клуба. Затем было построено большое двухэтажное здание торгового центра Комсомольского ОРСа, где разместились два магазина, мастерские по пошиву одежды и ремонту обуви, парикмахерская.

Новый импульс развитию поселка дало начавшееся строительство БАМа. В 1974 году в поселок Березовый прибыла ПМК-23, которая развернула строительство крупнейшего автомеханизированного нижнего склада Тугурского леспромхоза и производственных объектов Среднеамгуньского ЛПХ. Передвижная мехколонна создала несколько лесовозных дорог и дорогу с твердым покрытием протяженностью 150 км до поселка им. Полины Осипенко. Для Березового ПМК построила пекарню, десятки жилых домов, в том числе и 80-квартирный дом на сопке, больницу, детский сад, а для леспромхоза – мощный лесопромышленный комплекс, склад ГСМ, пожарное депо и реконструировала цех по разделке древесины.

Знаменательным событием в истории Березового стал приезд 31 июля 1978 года на Восточный участок Байкало-Амурской магистрали 46 бойцов строительно-монтажного поезда «НовосибирскБАМстрой». Шефы из Новосибирска построили на берегах Амгуни не один десяток многоэтажных домов и коттеджей со всеми удобствами. Неповторимый облик придает воздвигнутому ими поселку оригинальная отделка зданий, торгового центра, детского сада, жилых домов, поселковой администрации. Гордостью поселка является музыкальная школа, где имеется несколько классов, концертный зал, кабинеты звукозаписи и звукопроизводства. Специалисты «НовосибирскБАМстроя» возвели здания котельной, хлебопекарни, бани, водозаборных и очистных сооружений, проложили десятки километров тепловых и водоканализационных трасс, другие объекты. В канун 1987 года сибиряки весь поселок сдали железнодорожникам «под ключ».

Особых слов заслуживает построенный новосибирскими строителями железнодорожный вокзал на станции Вели, которая в 1981 году была переименована в станцию Постышева – в честь героя гражданской войны Петра Петровича Постышева. Проект вокзала разработали специалисты института «Сибгипротранс». Здание построено из того же сорта кирпича, который использовался при возведении объектов к Олимпиаде в Москве в 1980 году. Стройматериалы завозились спецрейсами из Новосибирска. Фундамент вокзала заложили в конце 1979 года, а 7 ноября 1982 года он был введен в эксплуатацию. Здесь разместились дом связи, пост электрической централизации, управление начальника станции, товарная контора, кассы, залы ожидания, буфеты и киоски. Этот вокзал считается самым красивым на Восточном участке БАМа.

Сегодня Березовый продолжает развиваться. На территории сельского муниципального образования функционируют ООО «Среднеамгуньский ЛПХ», Амгуньский лесхоз, артель «Восток», участок Солнечного коопзверопромхоза, железнодорожная станции им. Постышева, отделение связи, участковая больница, дом сестринского ухода, общеобразовательная школа, детская школа искусств, школа-интернат, два детских сада, две библиотеки, Дом культуры и другие частные и муниципальные учреждения. Также поселок является автодорожным узлом, через который проходят трассы на другие населенные пункты района и на Комсомольск-на-Амуре.



На территории Березовского сельского поселения работает более 15 лесозаготовительных компаний. За год на ж/д тупиках, расположенных на территории поселения, отгружается на внешний и внутренний рынок около 0,6 млн. м^3 круглого леса в сортиментах. Глубокая переработка древесины производится на деревоперерабатывающем заводе ООО «Амур Форест». Осуществляют свою деятельность подменный пункт машинистов Комсомольского отделения ДВЖД, пожарный поезд, восстановительный поезд, комбинат «Молодежный» Росрезерва, материальная база артели старателей, станция спутниковой связи, прочие предприятия и учреждения.

В состав Березовского сельского поселения входят: п. Березовый, с. Тавлинка, с. Гусевка.
На 1 января 2011 года население поселения составило 6017 человек.



Требование времени: быстро, качественно, доступно

ОАО «Хабаровский завод промышленного и гражданского домостроения» уже более 20 лет успешно работает на рынке быстровозводимого малоэтажного строительства.



ОАО «Домостроительный завод» является членом Российского Союза строителей – крупнейшей организации, объединяющей более 41000 строительных организаций, предприятий стройиндустрии, институтов в 80 субъектах Российской Федерации. С 2011 года завод входит в «Золотой фонд строительного комплекса России».

Предприятие специализируется на скоростном строительстве зданий и сооружений различного назначения из быстровозводимых конструкций собственного производства. Основным направлением деятельности ОАО «Домостроительный завод» является скоростное строительство по финской технологии малоэтажных жилых домов, общественных и промышленных зданий, школ, детских садов, магазинов, вокзальных сооружений, спортивных залов, домов отдыха, оздоровительных комплексов, АЗС, автомоечных комплексов, торговых и остановочных павильонов, гаражей, складских помещений, а также вахтовых поселков, включающих в себя общежития, гостиницы, столовые, душевые, медпункты, комнаты отдыха, котельные, административно-бытовые и офисные помещения и многое другое.

Строительство ведется на базе блок-модулей, несущими элементами которых являются металлокаркасные панели и стойки, а ограждающими – стеновые панели на деревянном каркасе. Панели представляют многослойную конструкцию с утеплителем из матов прошивных теплоизоляционных экологически чистых негорючих базальтовых волокон. Применение базальтового волокна в качестве утеплителя позволяет эксплуатировать здания в температурных режимах от - 60 до + 50 С. Металлические конструкции защищены от коррозии, а все каркасные элементы из древесины подвергаются огнебиозащитной обработке, что обеспечивает продукции пожарную безопасность. Здания из конструкций завода могут применяться в сейсмически опасных зонах с магнитудой 9 баллов и выше.

Деятельность ОАО «Домостроительный завод» полностью ориентирована на потребителей. В рыночном выживании руководство придерживается принципа: «Можно упустить приоритет прибыли, но следует постоянно помнить о качестве выпускаемой продукции». Коллектив завода готов выполнять требования своих потребителей и стремится превзойти их ожидания. Каждая заявка клиентов оперативно рассматривается на возможность ее выполнения на заводе. ОАО «Домостроительный завод» принимает в производство не только крупные партии, но и индивидуальные заказы, в том числе и сложные в техническом отношении, требующие оригинального дизайнерского и архитектурного решения. По сравнению с 2003 годом объем производства ОАО «Домо-

Фото | ❶ Микрорайон «Таежный», г. Тында, Амурская область.





Генеральный директор ОАО «Хабаровский завод промышленного и гражданского домостроения» Виктор Егорович Лихачев:

- Без сомнения, сегодня развитие Байкало-Амурской магистрали – одно из основных стратегических направлений развития Дальнего Востока, развития малонаселенных территорий страны с колоссальными запасами природных ресурсов. Учитывая перспективы продолжения строительства БАМа, завод выражает свою готовность работать на благо дальнейшего развития магистрали. Производственных мощностей у предприятия достаточно, чтобы обеспечить организации, занятые в добывающей отрасли, вахтовыми поселками, а также жильем и объектами железнодорожной и социальной инфраструктуры.

строительный завод» увеличился более чем в 10 раз. Предприятие постоянно расширяет номенклатуру выпускаемой продукции, и она хорошо известна не только в Хабаровске, но и во всем Дальневосточном регионе, а также далеко за его пределами.

Предприятие накопило значительный опыт строительства объектов социально-культурной сферы: жилых домов в одноэтажном, двухэтажном и трехэтажном исполнении; школ, детских садов, больниц, фельдшерских пунктов, почтовых отделений и других сооружений.

Компания оказывала помощь в ликвидации последствий от разрушительных землетрясений в Камчатском крае и Сахалинской области. В 2012 году завод принял активное участие в ликвидации последствий ЧС, сложившейся в результате стихийного бедствия в поселках Тыгда и Талакан Амурской области. Там было построено и введено в эксплуатацию более 80 домов и здание амбулатории.

Сегодня ОАО «Домостроительный завод» участвует в реализации ряда федеральных целевых программ: «Строительство жилых домов на территории Амурской области в рамках реализации подпрограмм федеральной целевой программы «Жилище», обеспечения жильем ветеранов Великой Отечественной войны и детей-сирот, переселения граждан из аварийного и ветхого жилищного фонда.

С 2011 года в рамках программы по строительству объекта «Малоэтажное быстровозводимое жилье: город Тында, микрорайон «Таежный» предприятие построило восемь трехэтажных 27-квартирных жилых домов. В 2014 году завод планирует построить и сдать в эксплуатацию в микрорайоне «Таежный» еще десять 24-квартирных жилых домов.

Перспективы дальнейшего развития завода его руководство во многом связывает с продолжением строительства БАМа, в ходе которого будут вводиться в эксплуатацию новые предприятия, осваиваться минеральные, лесные и другие природные ресурсы. И ОАО «Домостроительный завод» готово участвовать в реализации этих проектов.

ОАО «Хабаровский завод промышленного и гражданского домостроения» специализируется на скоростном строительстве зданий и сооружений различного назначения из быстровозводимых конструкций собственного производства.



ОАО «Домостроительный завод» принимает участие во всех крупных проектах, реализующихся на территории Дальнего Востока. Продукция завода поставляется и успешно эксплуатируется в Якутии, Амурской, Магаданской, Сахалинской областях, в Бурятии, Приморском, Хабаровском и Камчатском краях. Среди потребителей такие известные организации, как ОАО «РЖД», ОАО «Транснефть», ЗАО «Руссдрагмет», ООО «Полиметалл», ЗАО «Трест Коксохиммонтаж», ООО «Стройгазконсалтинг», Министерство обороны РФ, МВД, МЧС, СУЭК, ОАО «Мечел», а также администрации краев и областей Дальнего Востока.



Фото | ❶ Жилой дом для работников Дальневосточной железной дороги, г. Облучье, ЕАО. ❷ 8-квартирный жилой дом, п. Архара, Амурская область. ❸ Сдача в эксплуатацию 27-квартирного 3-этажного жилого дома в микрорайоне «Таежный», г. Тында.



Ведущим полезным ископаемым Амурской области является золото: россыпное (экзогенное) и гидротермалитовое (эндогенное, коренное, рудное). На территории региона площадью в 364 тыс. кв. км выделено 13 золотоносных районов, общая площадь которых составляет 155 тыс. кв. км.

По итогам 2013 года предприятия Амурской области увеличили добычу золота на 6,6% в сравнении с годом ранее - до 30,6 тонны, в прошлом году этот показатель был 28,7 тонны. Основной прирост добычи получен за счет рудного золота - его произведено около 23,9 тонны, что на 7,7% выше прошлого года (22,2 тонны). На 145 кг (+ 2,2%) – до 6,7 тонны – увеличили добычу предприятия на россыпных месторождениях.

Перспективы развития горнодобывающей промышленности Амурской области в ближайшем будущем определяются разработкой золоторудных месторождений, в частности: Албын (ГК «Петропавловск»), Джалиндинское (ОАО «Прииск Соловьевский») и Бамское (ОАО «Полюс Золото»). Немаловажное значение играет реализация проекта БАМ-2, который позволит обеспечить транспортную доступность новых разведанных месторождений золота на территории области.

Эксплуатация БАМа

После стыковки рельсов главного пути в 1984 году работы по строительству БАМа не стало меньше: предстояло выполнить огромные объемы по развитию станций и разъездов, доведению до нормативов всего того, что эксплуатировалось пока по временной схеме.



Счет станционных и других объектов, которые необходимо было соорудить, шел на тысячи. Сюда входили, в частности, электрификация западного участка, ликвидация некоторых обходов искусственных сооружений, укладка дополнительных путей на разъездах и станциях и так далее. Один только Северо-Муйский тоннель с его «временным» обходом держал в рабочем напряжении несколько тысяч механизаторов и других специалистов. На большинстве станций продолжали работать шефские подразделения из союзных республик, а также российских областей и краев. Одновременно работали и железнодорожники.

Когда «золотым» звеном соединился главный путь магистрали, в стране уже действовала 32-я по счету железная дорога – БАМ, которая насчитывала в своих коллективах 25 тысяч работающих. К этому времени в постоянную эксплуатацию было сдано менее половины всей протяженности магистрали.

Без проблем БАМ состыковаться не мог – уж такая протяженная эта дорога. По обходам больших тоннелей грузовые поезда приходилось тащить четырьмя локомотивами. Да и на других участках магистрали перегоны временной эксплуатации чередовались с эксплуатацией постоянной. Все понимали временность такого положения, и к недостаткам дороги это не имело отношения. Проблема в то время виделась в том, что проектом не было предусмотрено создание самостоятельной железной дороги как единого производственного комплекса. Три участка магистрали – Западный, Центральный, Восточный – должны были войти в состав трех действующих дорог: Восточно-Сибирской, Забайкальской и Дальневосточной. Такая концепция предопределила содержание проекта, в котором не были отражены вопросы, связанные, например, с пассажирским движением – его по БАМу вообще не планировалось. И когда пассажирские поезда, включая фирменные, все же пошли, то это легло дополнительной нагрузкой на организаторов такого движения.

Не было также запланировано сооружение многих необходимых баз, создание собственного строительного треста железнодорожников, что, кстати, имели все без исключения дороги страны. Естественно, строительство жилья, детских учреждений, объектов социально-бытового и культурного назначения предполагалось с расчетом на то, что основные объемы работ возьмут на себя дороги, в состав которых должен был войти по частям БАМ.

Все это приводило к тому, что БАМ испытывал на себе дополнительные трудности, противоречия и даже удары. Ведь понятно, что подобная махина не может войти в строй сразу вся, одновременно. Она начинает работать постепенно, по мере готовности отдельных участков. Обратим внимание хотя бы на то, что на БАМе действовало одновременно четыре системы эксплуатации: рабочее движение – это одно, временная эксплуатация Минтрансстроя – это другое; временная и постоянная эксплуатация МПС – третье и четвертое. Все это приводило к путанице, а главное – к отсутствию полновластного заказчика. Они были возложены на дирекцию строящейся магистрали.

Не было предусмотрено и строительство жилья в удовлетворительных объемах. Проектировщики исходили из того, что люди, в том числе и железнодорожники, приедут сюда, отработают три года и уедут. Их сменят другие. Но получилось иначе: многие решили связать свою жизнь с этим краем, создавать семьи. В 25-тысячном коллективе бамовских железнодорожников уже в середине 80-х насчитывалось 15 тысяч детей.

Но дорога работала. Все десятилетие 80-х ежегодно миллионами тонн прирастали объемы перевезенных грузов.

90-е годы стали для БАМа, как и для многих предприятий в нашей стране, настоящим испытанием. Многие строительно-монтажные поезда, механизированные колонны и мостостроительные отряды, завершив свои работы, расформировывались. Некоторые выстояли, находя заказы на других стройках, которые периодически затухали. Объемы перевозок по БАМу сократились в разы, и дорога стала явно убыточной. Тогда-то и появилось определение БАМа как «дороги в никуда». Многие в то время искали ответ на вопрос: как загрузить БАМ?

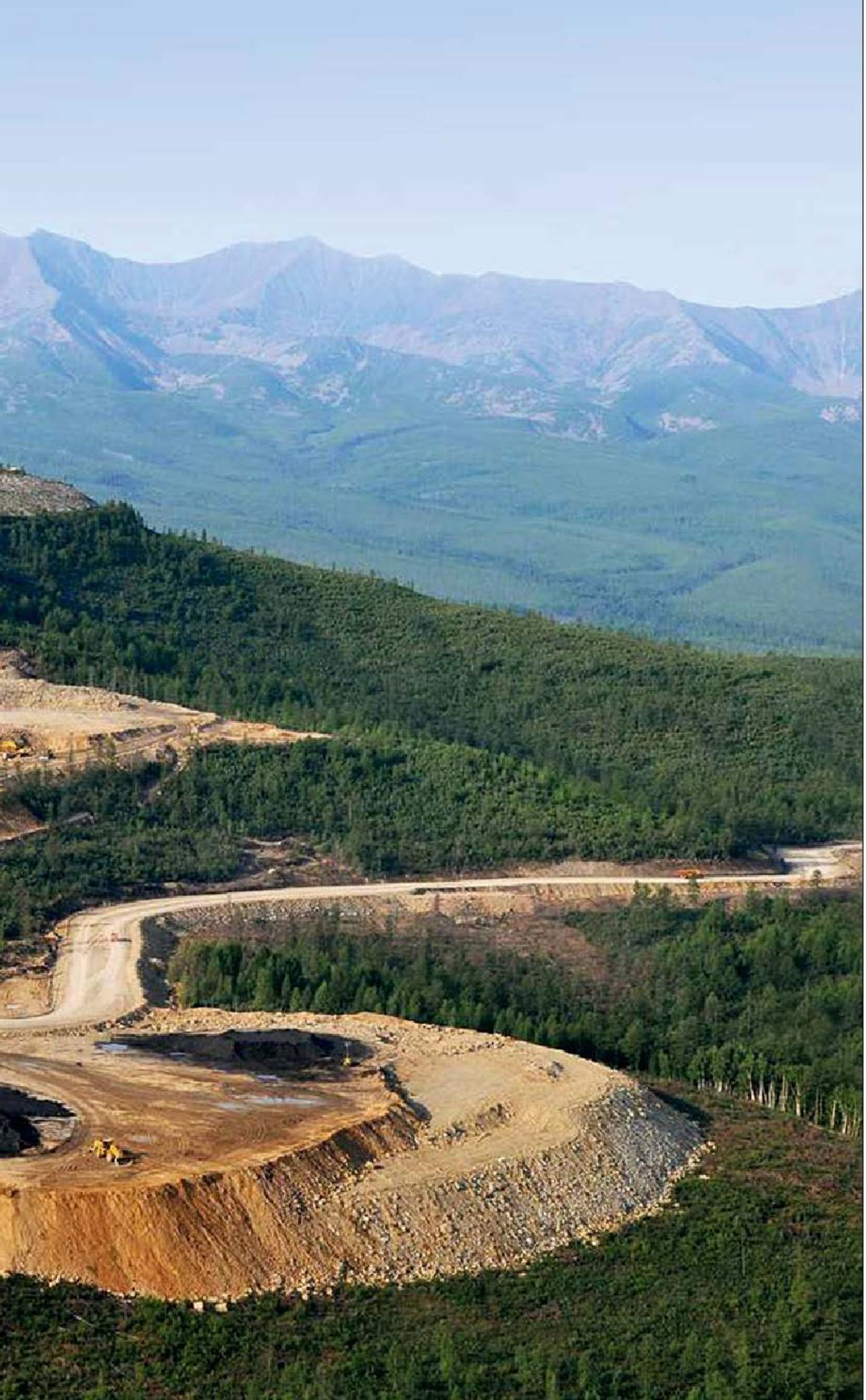
В одной из публикаций газеты «Транспорт России» за 2009 год журналист Тамара Андреева в своем материале раскладывает по полочкам основные проблемы БАМа за два предшествующих десятилетия, в которые дорога ожила и подошла к периоду провозглашенной масштабной реконструкции. Загрузить БАМ можно было только «ускорив освоение территории», говорится в статье со ссылкой на руководителя дороги. С этой целью в 1995 году создается фонд «Баминвест», средств которого хватило на небольшие проекты: начать разработку Апсатского месторождения коксующихся углей в Читинской области и Куранахского месторождения титаномагнетитовых руд в Амурской области. Однако, пока предприятия не вышли с объемами производства на промышленный уровень, случилось другое: в 1996 году Байкало-Амурская железная дорога была расформирована, а ее отделения переданы в состав Восточно-Сибирской и Дальневосточной дорог.

В 1997 году создается новый инвестиционный фонд, с помощью которого строится железнодорожный выход от Чары к Чине, с целью начать добычу полиметаллических руд. Начали было строить дорогу к Эльгинскому месторождению углей, но «сменилась власть – сменились ориентиры». Наступил очередной черный период, во время которого на БАМе закрывали разъезды, увольняли людей и даже разбирали рельсы, пишет Т. Андреева.

Ситуация несколько улучшилась в год 30-летия БАМа – в 2004 году вступил в строй Северо-Муйский тоннель, с пуском которого, по словам бывшего руководителя отрасли Геннадия Матвеевича Фадеева, «исчезла последняя преграда на пути грузопотоков, и в ближайшее время БАМ будет загружен «под завязку».

Действительно, грузопоток возрос, и значительно, но уровня «под завязку» в «ближайшее время» так и не достиг. Главное же, что было достигнуто, это то, что начали появляться масштабные планы по подготовке магистрали к реальному и значительному росту этого самого грузопотока. Железнодорожное ведомство начало вкладывать деньги в строительство станций и разъездов, местами вторых путей. Был построен новый Кузнецовский тоннель, широким фронтом развернулась реконструкция на самом сложном участке на восточном выходе БАМа к океану. Значительно расширяются портовые возможности Совгавани и Ванино, где строятся новые мощные терминалы. Начала реализовываться крупномасштабная стратегия развития железнодорожного транспорта до 2030 года. Это позволило руководителям-железнодорожникам заявить, а бамовцам увидеть и поверить: завтра у БАМа работы будет больше.





Эльгинское угольное месторождение - крупнейшее в России месторождение коксующегося угля. Расположено в юго-восточной части Якутии, в 415 км к востоку от города Нерюнгри и в 300 км от Байкало-Амурской магистрали. Запасы угля по стандартам JORC на 31 декабря 2011 г. составляют 2,2 млрд. т.

Лицензия на разработку северо-западного участка Эльгинского месторождения принадлежит ОАО «Мечел». Добыча угля на месторождении началась в августе 2011 года. В 2012 году открылось сквозное движение по 321-километровой железнодорожной ветке, которая соединила месторождение с Байкало-Амурской магистралью.

В августе 2011 года на месторождении добыт первый уголь. В 2012 году была запущена сезонная обогатительная фабрика мощностью до 3 млн. т.

Строительство первой очереди обогатительного комплекса мощностью не менее 9 млн. тонн угля в год должно быть завершено не позднее 1 августа 2017 года. Выход на проектную мощность первой очереди горнодобывающего предприятия должен состояться не позднее 1 августа 2018 года.

Дорога на Якутск

Якутия стала железнодорожной республикой сразу, как только на ее границе с Амурской областью в 1976 году было уложено «золотое» звено.



Полноправными участниками этого события были многие строители БАМа, которые привели дорогу к южно-якутским углям, а потом, через 35 лет, и почти к самому Якутску, оставив пока что открытым вопрос перехода через реку Лену. Еще в то время все предсказывали бурное развитие территориально-промышленного комплекса, где редкостью стало близкое соседство больших запасов угля и железной руды. Не так быстро, как этого хотелось бы, но с ускорением оно происходит.

И темпы этого развития диктуют дороги, которых пока недостаточно, а в большинстве случаев и вовсе нет. В этом смысле Якутская железнодорожная магистраль, которая, безусловно, важна как социальная составляющая для населения республики и для целей северного завоза, становится позвоночником дальнейшего экономического развития. К этому хребту, как и к БАМу, уже привязываются многочисленные дороги регионального и местного значения.

В нашей стране в настоящее время приняты и реализуются несколько программ по транспортному освоению Дальнего Востока. Предусмотрено построить только железных дорог 20 тысяч километров. Плюс тысячи километров дорог автомобильных.

Уже строятся и реконструируются автомагистрали «Лена», «Алдан», «Колыма», «Вилюй», к которым очень хочется прибавить притрассовую автодорогу вдоль БАМа.

Что касается железных дорог, то это вторые пути БАМа (местами на первой стадии). Множество железнодорожных веток от магистрали к будущим предприятиям, дорога от Транссиба к городу Зее, от Шимановска через Гарь на Февральск и далее на Огоджу, Лена – Ленск, Новая Чара – Апсатская, ответвления к Эльку-

анскому ГОКу (53 км от станции Томмот), к Селигдарскому горно-химическому комбинату (13 км от разъезда Косаревский), к Таежному ГОКу (недалеко от станции Таежная), к Инаглинскому угольному комплексу (11 км от разъезда Чульбас), к Тарыннахскому ГОКу (188 км от разъезда Икабьекан). Этот последний адрес предусматривает примыкание железной дороги к станции Хони и является первым этапом новой линии Хани – Олекминск. И это не все. Просится в свое продолжение не только дорога от Тарыннаха на Олекминск. Возьмем карту и посмотрим на линии Улак – Эльга и Беркакит – Нижний Бестях. Их продолжение видится от Эльги на Охотск и от Якутска на Магадан. А если продолжить на восток северную Салехард – Игарка? Вот вам еще одна широтная магистраль. А там «недалеко» и до Беренгова пролива, о тоннеле под которым уже давно говорят дальневосточники.

Дороги нужны стране и людям. Помним, как мечтали жители Республики Саха (Якутия) о железной дороге и какая в ней была острая необходимость. Эта республика всегда была вынуждена создавать запас материальных ценностей более чем на год. С железной дорогой они могут включаться в оборот. Ученые подсчитали, что только эта дорога позволит интегрировать в зону круглогодичного транспортного сообщения районы с охватом 83 процента населения Якутии. И вот уже 15 ноября 2011 года рельсы были уложены на правом берегу реки Лены напротив Якутска. Здесь они словно замерли в ожидании команды продолжить свое движение.

Но как трудно давалась эта дорога! Более четверти века назад по постановлению Совмина СССР начиналось ее строительство. 4 января 1992 года было принято Постановление Правительства России «О мерах по завершению строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали и сооружению железнодорожной линии Беркакит – Томмот – Якутск». Работы велись с перерывами и вскоре прекратились. На реализацию проекта не было заложено достаточного финансирования, что приводило к созданию различных комиссий, после которых рождалось новое постановление. Очередное «О мерах по сооружению железнодорожной линии Беркакит – Томмот – Якутск» было принято в ноябре 1993 года. Но работы снова продвигались очень медленно. Например, за весь 1995 год было уложено 18 километров рельсов, хотя на этот период были поставлены целевые задачи открыть грузовое движение до Томмота и пассажирское до Алдана. Не дошли рельсы и до станции Якокит по скорректированной задаче.



Многие видели причину затянувшегося финансирования в том, что заказчиком выступало МПС, которое выделяло средства только для южной части дороги, до Томмота. Скорее всего, действовал комплекс причин, которые можно назвать емким словом «девяностые», когда с большими усилиями пробивались вопросы снабжения стройки, особенно металлоконструкциями, когда на недопустимые сроки запаздывала проектная документация и приходила к строителям в недоработанном виде.

16 июня 1997 года вышло Постановление Правительства России «О первоочередных мерах по экономическому стимулированию развития зоны Байкало-Амурской магистрали», но строительство по титулу Томмот – Якутск фактически было остановлено. Это был очередной удар для организаций транспортных строителей, редкие из которых к тому времени стояли на ногах твердо. Однако и в это время продолжается путевое развитие станций, строительство грузовых дворов, локомотивного депо и других объектов до-



рожной инфраструктуры – делается все возможное, чтобы начать движение поездов по южному участку Якутской магистрали.

В 1999 году Госдумой РФ принят Закон «Об особых экономических зонах Байкало-Амурской магистрали», в соответствии с которым планировалось создание нескольких территориально-промышленных комплексов. В том же году вышло постановление Правительства РФ по вопросам хозяйственного освоения зоны БАМа. Но в условиях кризиса это не привело к задуманным масштабным работам.

И только в 2003 году была принята программа достройки линии Беркакит – Томмот до норм временной эксплуатации с пуском пассажирского движения в 2004 году. В мае 2004 года вышло еще одно постановление, теперь уже «О неотложных мерах по строительству железной дороги Беркакит – Томмот – Якутск». Был проведен тендер, который выиграла корпорация Трансстрой, руководимая бывшим начальником Главбамстроя Е.В. Басиным. Новый организатор стройки сумел быстро довести состояние построенного участка дороги до возможности движения пассажирских поездов до Томмота и обеспечить фронт работ субподрядчикам на северном направлении. До конца 2006 года стройка велась интенсивно, работы были развернуты на 200-километровом участке от Томмота. Однако в сентябре 2007 года объемы работ резко сократились из-за тяжелого финансового положения.

22 июля 2008 года вышло Постановление Правительства РФ «О мерах по продолжению строительства железнодорожной линии «Беркакит – Томмот – Якутск». Управление стройкой было поручено корпорации Трансстрой-Восток, руководимой А.Н. Дудниковым. Федеральный центр и Правительство Республики Саха (Якутия) наконец договорились о том, кто и в каких долях должен финансировать стройку. С этого времени дело оживилось окончательно.





8 декабря 2009 года в поселке Верхняя Амга состоялась церемония сдачи моста через реку Амгу и укладки «серебряного звена» на 482-м километре.

В 2009 году на строительстве дороги работали 10 подрядных организаций, около 2000 человек и 600 единиц техники. Укладка велась со скоростью 30 и более километров в месяц, и уже в начале декабря путеукладчик был возле станции Ханиердах (662-й км).

На 2010 год стояла задача: дойти с укладкой до Кердема, то есть выйти на берег Лены (737-й км). Подготовить мосты до Рассолоды (773-й км). Прорубить просеку до Нижнего Бестяха (814-й км). 26 апреля путеукладчик пересек административную границу Алданского и Хангаласского районов республики (690-й км) и вступил на территорию Центральной Якутии. 25 сентября было уложено «серебряное» звено на станции Кердем, тем самым был завершен первый пусковой комплекс.

На 2011 год оставалось уложить до Н. Бестяха 70 километров. В этом же году разворачивается большое строительство железнодорожной инфраструктуры (станционные пути, депо, вокзалы и другое). Укладку главного пути планировалось завершить до 25 ноября, фактически «золотое» звено, по которому среди лучших строителей дороги прошел и Д.А. Медведев, было уложено 15 ноября. Это «золото» стало символом успеха всех участников стройки, и прежде всего механизаторов и мостостроителей. Откровенно говоря, у руководителей стройки порой вызывали сомнения сроки окончания работ на больших мостах на финишной прямой. На эти объекты частенько наведывались и якутские министры. Все удивлялись скорости и качеству работ, которые



демонстрировали строители. Особенно проявились возможности бамовских мостостроителей через реки Менда и Мыла – монтаж 153-метровых пролетов продемонстрировал готовность с ходу включиться в строительство моста через Лену. Удивимся и мы: на этой магистрали построено несколько мостов-путепроводов через пути миграции животных, проще говоря – через тропы (например, на 741, 759 и 804-м километрах). Такой экзотики на Дальнем Востоке, и не только, еще не встречалось.

С приходом рельсов на станцию Нижний Бестях здесь сразу же начал создаваться транспортный узел, запланирована ветка до речного порта Якутска через совмещенный железнодорожно-автомобильный мост, который, по предварительным данным, будет построен в Табасинском створе – возле поселка Табага (20 км южнее Якутска), где у реки самое узкое место. Проектная длина, также еще не утвержденная, составляет три километра. Значение этого моста огромно, ведь он не только приведет дорогу к Якутску, но и соединит в одну сеть три крупные федеральные автодороги – «Лена», «Колыма» и «Вилюй», на которых в настоящее время ведется большое строительство. В инфраструктуру с мостом войдут речной порт и нефтебаза. Но, повторю, окончательного решения по данному мосту еще нет, более того, среди предложений имеется и вариант тоннеля под Леной.

Все эти стройки стали реальностью благодаря Байкало-Амурской магистрали. Основным ядром их участников являются строительные подразделения, рожденные БАМом. Они отлично показали себя на реконструкции Транссиба и железных дорог Сахалина, на строительстве автодороги Чита – Хабаровск, на отсыпке площадок для нефтяников и газовиков. Похоже, что история БАМа будет продолжаться еще долго, поскольку работы по транспортному обустройству Дальнего Востока предстоит выполнить непочатый край. Да и сам БАМ, судя по известным планам, не отпустит своих строителей.




МОСКВА - 7 53 км
МАГАДАН - 1974 км
АЛЯСКА - 3850 км

БАМ – дорога в будущее Якутии

Даже сейчас, спустя сорок лет, трудно переоценить значение строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали для северной республики России. И тогда, в середине 70-х, и в наше время БАМ служил и продолжает служить точкой прорывного роста экономики Якутии.



ИСТОРИЯ ВОПРОСА

В советское время строительство «Малого БАМа» от амурской Тынды до якутского Нерюнгри позволило создать полноценную угледобывающую отрасль. В создании Южно-Якутского топливно-энергетического комплекса участвовала без преувеличения вся огромная страна. Целое поколение молодых людей связало свое будущее с БАМом.

И уже в те времена существовали планы по продолжению железной дороги от Беркакита в глубь территории Якутии до самой ее столицы. Потому что все понимали – без железнодорожной магистрали освоить огромные богатства республики будет невозможно.



Временно и.о. Главы Республики Саха (Якутия)
Егор Афанасьевич Борисов:

- Все последние десятилетия Якутия через строительство железных дорог «Беркакит-Томмот-Якутск» и «Улак-Эльга» методично расширяла зоны влияния БАМа, усиливая его экономическое и социальное значение для всей России. Сегодня, когда развитие Дальнего Востока объявлено приоритетом для всего нашего государства, БАМ становится важной инфраструктурной составляющей нашего общего движения вперед.

Именно по этой причине еще в 1985 году было принято решение о строительстве новой линии «Беркакит-Томмот-Якутск». У этого объекта сложилась нелегкая судьба. Строительство самой крупной в истории современной России железной дороги пришлось на тяжелейшие 90-е годы.

Стройка велась крайне медленно из-за тяжелой экономической ситуации в стране и смены общественно-политического строя.

Были периоды, когда обстоятельства вынуждали приостанавливать стройку из-за отсутствия финансовых ресурсов. И чтобы найти необходимые средства, правительству Республики Саха (Якутия) приходилось принимать нелегкие решения по сокращению социальных расходов, отказываться от реализации других проектов по развитию экономики своего региона.

Фото | Церемония благословения - алгыс на торжественной закладке «золотого звена» железнодорожной линии «Беркакит-Томмот-Якутск» (п. Нижний Бестях, ноябрь 2011 г.)







Во многом благодаря постоянной поддержке федерального правительства, всегда вновь находились необходимые средства и строительство железнодорожной линии «Беркакит-Томмот-Якутск» продолжалось.

Совместные усилия федеральных и региональных органов власти обеспечили необходимый результат и оправдали ожидания якутян. 15 ноября 2011 года на железнодорожной станции Нижний Бестях в присутствии Президента России Дмитрия Медведева было уложено «золотое звено» первого пускового комплекса Амуро-Якутской железнодорожной магистрали. В церемонии приняли участие ветераны БАМа, многие из которых по сей день продолжают трудиться на строительстве этой железной дороги.

В эти же годы в Якутии была построена еще одна железная дорога протяженностью 317 километров, которая тоже прямо связана с БАМом. От станции Улак было уложено железнодорожное полотно до Эльгинского месторождения каменного угля, открывшее новую страницу в истории становления угольной промышленности северной республики.

ЧТО ДАЛ БАМ ЯКУТИИ

Как и в прежние советские времена, БАМ продолжает давать новые импульсы развитию угольной промышленности Якутии. Помимо действующего Нерюнгринского разреза уже в настоящее время началось освоение уникального по запасам и качеству Эльгинского месторождения коксующихся углей. В перспективе, после окончания реконструкции Байкало-Амурской магистрали, это месторождение будет давать до 30 млн. тонн «черного золота» в год.

Кроме того, в конце 2013 года принято решение о финансировании за счет бюджета страны строительства железнодорожной ветки от станции Чульбасс до Инаглинского угольного месторождения, что даст возможность заработать в полную мощь строящемуся сейчас Инаглинскому угольному комплексу в Нерюнгринском районе республики.

Уже несколько лет открыто пассажирское движение от станции Томмот в Алданском районе Якутии. Действующая железная дорога значительно снизила стоимость потребительской корзины на юге республики и серьезно сократила транспортные издержки при поставке грузов в Заречную и Центральную группы районов.







В ближайшей перспективе, с вводом в эксплуатацию участка Томмот-Нижний Бестях, появится возможность существенно сократить издержки досрочного Северного завоза в отдаленные арктические районы республики. Резко уменьшатся затраты промышленных предприятий на завоз необходимого оборудования и других технических грузов.

После строительства моста через Лену, которое должно начаться в 2014 году, завоз грузов в центральную Якутию перестанет носить сезонный характер, что положительно повлияет на темпы социально-экономического развития всей республики.

НЕМНОГО О БУДУЩЕМ

В условиях, когда развитие Дальнего Востока объявлено стратегическим приоритетом всего российского государства, Байкало-Амурская магистраль становится важнейшей инфраструктурной компонентой этого движения вперед.

В Якутии уже давно разработаны проекты хозяйственного освоения прилегающих к железной дороге «Беркакит-Томмот-Якутск» территорий. Ждет своего часа и благоприятной конъюнктуры мировых рынков освоение Эльконского месторождения урановых руд и связанное с этим строительство Канкунской ГЭС. Со временем на Эльконском горсте должен появиться полноценный горно-металлургический комбинат производительностью 500 тысяч тонн уранового концентрата в год.

Востребован проект «Тимир» по организации добычи железных руд на юге Якутии. Объем запасов, подготовленных для промышленного освоения четырех якутских месторождений железных руд (Таежное, Десовское, Тарынахское и Горкитское), составляет более 3,5 млрд. тонн. На первом этапе реализации запланировано освоение месторождения «Таежное», добыча на котором составит 3 млн. тонн руды в год.

А еще есть проект разработки богатейшего Селигдарского месторождения апатитов, ряд проектов по развитию угольной промышленности Якутии, и все они завязаны на эксплуатацию и увеличение провозной способности Байкало-Амурской железнодорожной магистрали.

К слову, роль железной дороги «Беркакит-Томмот-Якутск», являющейся продолжением БАМа, не исчерпывается лишь возможностью освоения



В условиях, когда развитие Дальнего Востока объявлено стратегическим приоритетом всего российского государства, Байкало-Амурская магистраль становится важнейшей инфраструктурной компонентой этого движения вперед.







Как и в прежние советские времена, БАМ продолжает давать новые импульсы развитию угольной промышленности Якутии.



Якутия располагает громадным по объему и уникальным по составу и качеству сырья природно-ресурсным потенциалом. На территории республики выявлено свыше 1500 месторождений различных видов минерального сырья, в том числе 150 кимберлитовых трубок, около 600 золотоносных, 44 оловянных и столько же каменноугольных, 34 нефтегазовых, 26 слюдяных, 7 железорудных, ряд сурьмяных, цеолитовых, апатитовых и многих других месторождений. Значительные запасы составляют энергетические ресурсы.


Республика Саха (Якутия)

прилегающих к ней месторождений полезных ископаемых. В соответствии с планами республики эта магистраль станет стержнем создаваемой опорной транспортной круглогодичной наземной сети. Именно железная дорога способна разгрузить речной и воздушный транспорт, обеспечит снижение стоимости грузовых перевозок.

Со строительством мостового железнодорожного перехода через реку Лену в районе Якутска произойдет переключение основного грузопотока в арктические районы республики из порта Осетрово на более глубоководный Якутский речной порт. Значительно сократится число порожних рейсов вверх по реке, увеличится производительность судов в короткий период арктической навигации.

По примерным оценкам, строительство железной дороги в местах, где доставка товаров осуществляется только северным завозом с ограниченными сроками навигации, снижает стоимость доставки груза примерно в 20 раз.

Учитывая особое внимание руководства страны к развитию Дальнего Востока, могут стать реальностью еще несколько амбициозных проектов. Например, строительство железной дороги от Якутска до Магадана. Строительство магаданской магистрали включено в «Стратегию развития железнодорожного транспорта в России до 2030 года». Реализация этого масштабного проекта позволит поднять добычу золота в расположенной на территориях Якутии и Магаданской области Яно-Колымской золоторудной провинции до 160 тонн в год на протяжении как минимум 30 лет.

Еще один интересный проект – это создание трансконтинентального транспортного коридора по линии «Мохэ-Тында-Нерюнгри-Якутск-река Лена-Северный морской путь-порты Западной Европы и американского континента». По оценкам многих экспертов, этот маршрут из стран Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу и Америку является самым коротким, а значит, самым выгодным для потенциальных грузоперевозчиков.







В настоящее время в Республике Саха (Якутия) на основе государственно-частного партнерства ведется работа по разработке новых угольных месторождений, производится модернизация существующих предприятий горнодобывающих отраслей с целью увеличения качества и количества выпускаемой продукции.

Основная масса продукции угольной и железорудной добывающей отрасли республики экспортно-ориентирована на страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

Дефицит пропускной способности в направлении портов Ванино и Советская Гавань, зафиксированный в 2009 году, будет нарастать в связи с увеличением объемов переработки угля.

Учитывая перспективы реализации инвестиционных проектов по освоению природных ресурсов, уже к 2015 году дефицит пропускной способности может увеличиться до 40 млн. тонн, что негативно повлияет на развитие экономики субъектов РФ в зоне БАМа.

Для наращивания экспорта углей в настоящее время является недостаточной производительность дальневосточных портов по перевалке углей, а также провозная способность дальневосточных железных дорог.

Учитывая прогнозы, сформированные на основе стратегий и планов развития компаний и организаций, ведущих свою деятельность на территории Якутии, а также крупнейших российских компаний, проявляющих интерес к потенциалу минерально-сырьевой базы республики, нужно уже сегодня думать о том, чтобы завтрашний БАМ не задохнулся от возросших грузопотоков.

В этих условиях можно только приветствовать планы руководства страны по расширению провозной способности Байкало-Амурской железнодорожной магистрали.

Республика Саха (Якутия) верит – Россия будет прирастать Дальним Востоком. И построенный ударным трудом комсомольцев 70-х БАМ еще сыграет в истории развития страны свою стратегическую роль.

На долю Якутии приходится 47% разведанных запасов угля, 35% природного газа, нефти Восточной Сибири и Дальнего Востока, а также 22% гидроресурсов в целом по России. На сегодня республика занимает в стране лидирующие позиции, обеспечивая, в частности, 100% добычи в России сурьмы, 98% алмазов, 40% олова, 15% золота и 24% производства бриллиантов. В Республике Саха (Якутия) сосредоточены основные разведанные и прогнозируемые ресурсы алмазов и сурьмы России, 40% олова, 20% золота, 9% разведанных и 15% прогнозируемых запасов вольфрама, 10% промышленных запасов фосфатов, железных руд, значительные запасы углеводородов. Многие разведанные и не разрабатываемые в настоящее время месторождения относятся к комплексным, уникальным и крупным месторождениям.



Якутия – территория выгодных инвестиций

Экономическое развитие регионов невозможно без внедрения элементов интеграции и кооперации: именно на основе тесного и эффективного взаимодействия субъектов Российской Федерации строится их успешное будущее.



В разработке богатых месторождений, расположенных на территории Республики Саха (Якутия), заинтересованы все регионы Дальневосточного федерального округа. А вот вопросы сотрудничества внутри округа призвано решать Постоянное представительство Республики Саха (Якутия) по ДФО.



Заместитель Председателя Правительства Республики Саха (Якутия) – Постоянный представитель по Дальневосточному федеральному округу Георгий Дмитриевич Никонов:

- Более 20 лет Постоянное представительство Республики Саха (Якутия) проводит успешную работу по установлению и развитию политических, экономических, культурных и научно-технических связей с субъектами ДФО и странами АТР. Мы взаимодействуем с большинством структур федеральных органов власти, находящихся в г. Хабаровске. Особое внимание уделяем формированию позитивного имиджа Республики Саха (Якутия) с точки зрения ее инвестиционной привлекательности.

Постпредство Республики Саха (Якутия) было создано 10 апреля 1992 года и в этом году отмечает свое 22-летие. Головной офис представительства был открыт в Хабаровске, позже, для оперативного взаимодействия с Амурской областью и Приморским краем, в этих регионах появились свои представители.

Город Хабаровск, будучи столицей Дальневосточного федерального округа, является центром внешнеэкономической деятельности на Дальнем Востоке и в Азиатско-Тихоокеанском регионе: здесь расположены генеральные консульства и торговые представительства. Представляя интересы республики в дипломатических, торгово-экономических и иных представительствах иностранных государств и международных организаций, Представительство содействует развитию внешнеэкономических и международных связей республики и выступает в роли координатора республиканских проектов в регионе и странах АТР.

За долгие годы работы Постпредство установило тесные деловые связи с Генеральными консульствами Японии, Китайской Народной Республики, Республики Кореи, Корейской народной Демократической Республики, Республики Беларусь, США, Индии, а также с представительствами различных зарубежных компаний.

С целью привлечения инвестиций отечественных и зарубежных компаний в экономику республики, как основополагающего фактора реализации генеральной

Фото | ❶ Совет при полномочном представителе Президента РФ в ДФО по инвестициям. ❷ Открытие салона-магазина «Бриллианты Якутии» в г. Хабаровске. ❸ Подписание Соглашения о сотрудничестве между Республикой Саха (Якутия) и Амурской областью.





стратегии развития республики – «Схемы комплексного развития производительных сил, транспорта и энергетики до 2020 года», за последние годы организовано участие более 100 якутских организаций и предприятий в крупных выставках, ярмарках и форумах ДФО и стран АТР. Республикой широко представлен ассортимент ювелирных изделий из драгоценных металлов и камней, сувенирные и ювелирные изделия камнерезного производства, изделия из меха и кожи, рыбная и мясная продукция, колбасы, полуфабрикаты, ликеро-водочная продукция, ягодные сиропы

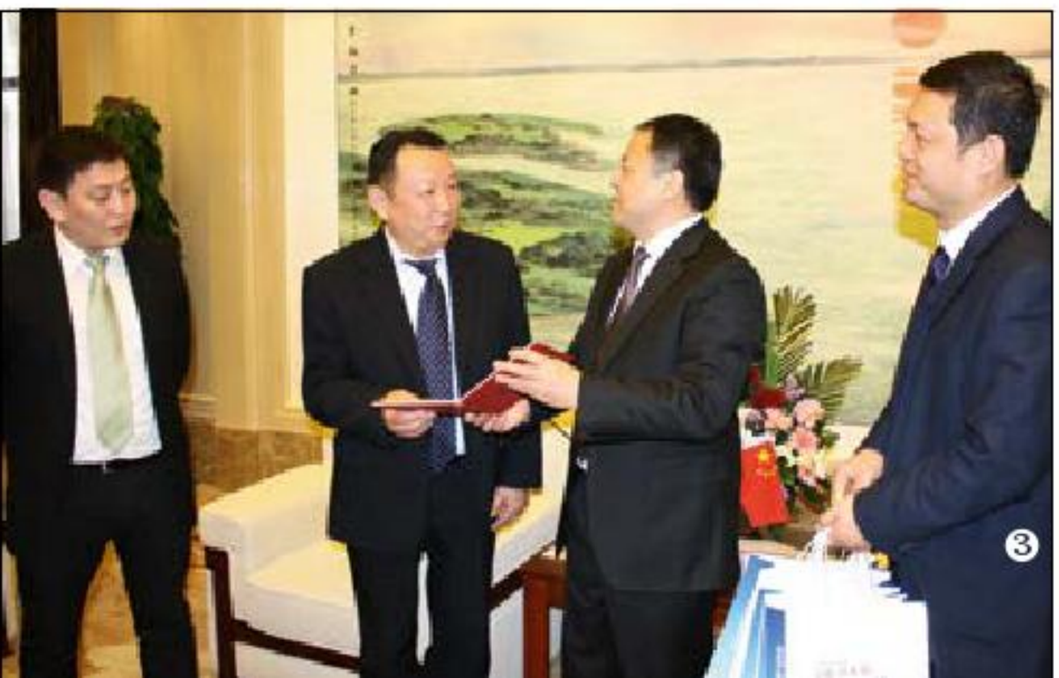
Постпредство активно развивает торгово-экономические связи с регионами ДФО. Так, в Хабаровском и Приморском краях, Амурской и Еврейской автономной областях открыты магазины республиканских предприятий: «Драгоценности Якутии», ГУП «Комдрагмет», «Сахаювелир», ООО «Хоту-Ас», ФПК «Якутия». Продукция МПК «Скиф» успешно реализуется в Амурской области, Приморском крае, Магаданской, Сахалинской областях и в ЕАО.

На 10 тыс. га земель Амурской области якутские сельхозпредприятия СПК «Сир-Агро» и ОСП «Лиманное» успешно выращивают сельскохозяйственную продукцию и крупнорогатый скот – для республики.



Большая работа велась по линии Межрегиональной ассоциации экономического взаимодействия «Дальний Восток и Забайкалье» (МАДВиЗ). В частности, якутским представительством было предложено внести в план работы Координационного Совета по транспорту и транспортной инфраструктуре такие вопросы, как развитие региональной авиации и сети автодорог между субъектами, Северного морского пути, перспективы строительства железных дорог до 2025 года.

Соглашения «О торгово-экономическом, научно-техническом и культурном сотрудничестве» подписаны с Амурской и Иркутской областями, Хабаровским краем, Еврейской автономной областью. В стадии подготовки договор с Приморским краем.





Постоянное представительство Республики Саха (Якутия) активно занимается вопросами высшего образования. На сегодня им удалось создать эффективную систему содействия подготовке высококвалифицированных специалистов, установить долгосрочные отношения со всеми вузами, научными центрами Дальнего Востока и за рубежом. За 22 года высшими и средне-специальными учебными заведениями подготовлено для народного хозяйства республики свыше 2000 специалистов.

При представительстве создана общественная организация Союза молодежи Якутии «Хардыы» в целях повышения ответственности и введения самоуправления, объединения студенческой молодежи и вовлечения в общественную работу, поддержания творчески и умственно одаренных студентов. Кроме того, выступая как центр якутской культуры, Постоянное представительство принимает активное участие во всех мероприятиях, проводимых совместно с членами ХКОО «Ассамблея народов Хабаровского края».

Сегодня Президент и Правительство России уделяют особое внимание Дальнему Востоку. По мнению руководства страны, к реализации крупных инвестиционных проектов необходимо привлекать соседние страны и в том числе с их помощью модернизировать инфраструктуру региона: развивать дорожно-транспортную сеть и местные авиалинии. В этом контексте работа Постоянного представительства приобретает еще большую востребованность и значимость.

В вузах Дальневосточного федерального округа по линии министерства профессионального образования, подготовки и расстановки кадров Республики Саха (Якутия) обучается более 500 студентов и аспирантов.



Заместитель Постоянного представителя Республики Саха (Якутия) по Дальневосточному федеральному округу – представитель в г. Благовещенске (Амурская область) Олег Георгиевич Смирнов:

- Торгово-экономическое, научно-техническое и культурное сотрудничество между Амурской областью и Республикой Саха (Якутия) началось еще в 2002 году – тогда было подписано первое соглашение. За все это время товарооборот между регионами увеличился в 10 раз. Более 48 предприятий Приамурья сегодня имеют постоянные деловые связи с республикой. Взаимодействие регионов осуществляется по 14 направлениям, в том числе дорожно-транспортным, экологическим, образовательным, культурным, спортивным и прочим. Эти отношения развиваются и усиливаются с каждым годом.

Весной 2015 года будет подписано очередное соглашение. Однозначно, мы включим в него те мероприятия, которые позволят нам работать в унисон со стратегически важной программой – развитие Дальнего Востока и Сибири. Общими усилиями мы сможем повысить эффективность ее реализации.

Фото | ❶ Коллектив Постоянного представительства Республики Саха (Якутия) по ДФО в г. Хабаровске, 2012 г. ❷ Участники «Межрегиональной Приамурской торгово-промышленной ярмарки». ❸ Сельскохозяйственная выставка в г. Цзямусы (КНР).

От последнего звена железной дороги к первому эшелону нерюнгринского угля

Разведанные геологами в Южной Якутии многомиллионные залежи высококачественного коксующегося угля, освоение которых позволило Якутии занять достойное место на мировом рынке, когда-то превратило строительство железной дороги из мечты в задачу номер один.

В строительстве линии Тында – Беркакит принимали участие многочисленные коллективы транспортных строителей: бригады СМП №№ 577 и 578 управления «Бамстройпуть», механизированные колонны №№ 155, 156, 157 и 159 треста «Бамстроймеханизация», тоннельный отряд № 16 треста «Бамтоннельстрой», мостостроительный отряд № 55 треста «Мостострой».



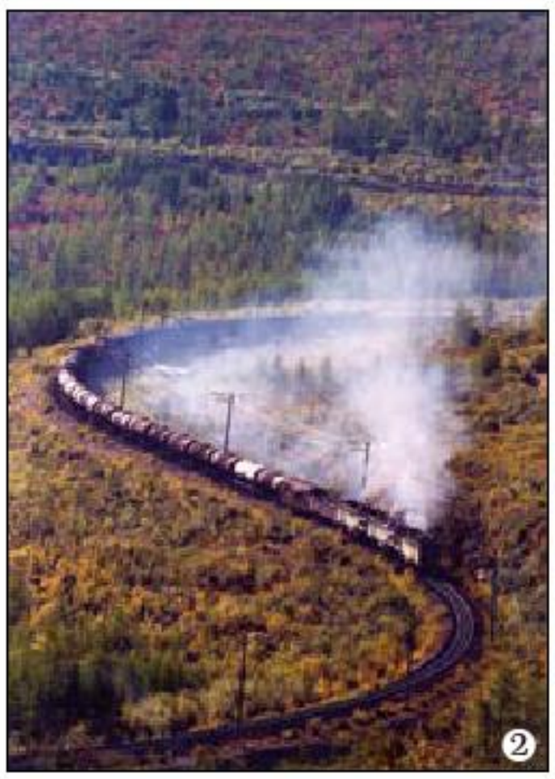


Фото | ❶ Состав с углем с Нерюнгринского разреза отправился в порт Ванино. ❷ На участке Беркакит-Томмот. ❸ Укладка железного полотна к угольному разрезу Улак-Эльга, 2008 год. ❹ Панорама города Нерюнгри.

Нерюнгринский разрез должен был стать флагманом промышленности республики, а стальная магистраль - главной артерией, питающей весь территориально-промышленный комплекс. Кроме важнейшего экономического значения строительству «Малого БАМа» была отведена большая политическая роль. Линия Тында – Беркакит стала своего рода плацдармом, где отрабатывалась стратегия освоения и организация строительства для осуществления грандиозного замысла под названием «БАМ».

В феврале 1973 года было объявлено о начале строительства железнодорожной линии Бам – Тында – Беркакит. В авангарде, как всегда, была молодежь. Знаменитый комсомольский отряд «Якутский комсомолец» был создан 29 мая 1974 г. В него вошли 25 представителей разных районов республики. Отправляя их из столицы, республика дала наказ – вернуться домой по железной дороге.

Десантники-первопроходцы расчищали площадки, ставили жилые вагончики, бытовые помещения, потом на опорный пункт прибывали основные отряды строительно-монтажного поезда, которые вели весь комплекс работ по



рубке просеки, прокладке автодорог, строительству временных поселков, сооружению железной дороги. Именно так были основаны многие поселки, ставшие станциями БАМа в Южной Якутии: Нагорная, Золотинка, Беркакит. Все они входят сегодня в состав Нерюнгринского района.

История главного нерюнгринского поселка железнодорожников Беркакит началась, когда 18 декабря 1975 г. из Золотинки сюда пришли первые десантники СМП №591. Затем на место будущей станции прибыл первый отряд специализированного СМП «Кузбасс», созданного







Глава муниципального образования «Нерюнгринский район» Андрей Владимирович Фитисов:

- Для целого поколения первостроителей «Малый БАМ» был университетом жизни, труда, закалки характера. Эти традиции в Нерюнгринском районе бережно хранят до сих пор, потому что здесь, как и 40 лет назад, живут и работают многие из тех, кто его строил и кто первым осваивал новые рабочие места. Пионеры малой магистрали совершили настоящий трудовой подвиг, который вписан в историю БАМа золотыми буквами. Мы гордимся этим и знаем, что их заслуги будут ценить новые поколения нерюнгринцев.

для строительства поселка шефами – Кемеровским комбинатом «Кузбассшахтстрой». Позже в поселке разместились также СМП №595 «Юность Якутии» и СМП № 596.

Повышенным темпом укладку железнодорожного пути на север вели монтеры пути из «Якутского комсомольца» в составе бригады СМП № 577. В октябре 1976 года коллектив этой бригады устанавливает абсолютный на «Малом БАМе» рекорд укладки – 2400 метров пути в сутки на сложнейшем участке, где трасса шла с максимальным радиусом поворота 300 метров, и ликвидировать зазоры в стыке приходилось вручную. На два дня раньше намеченного срока, утром 27 октября 1976 г., рельсы вышли на границу Амурской области и Якутской АССР. На рассвете прямо перед путеукладчиком взметнулись в небо столбы монумента «Сэргэ», выполненного в форме якутской коновязи, древнего якутского символа счастья и гостеприимства. Здесь, на перевале, они встали как памятник в честь строителей железной дороги – они справились со своей задачей на «отлично».

29 октября 1977 года к месту будущего вокзала станции Беркакит пришел первый, нарядно украшенный, поезд. Это была конечная остановка. На торжественном митинге высокими правительственными наградами отметили заслуги многих транспортных строителей.

В жизнерадостной атмосфере, пропитанной энтузиазмом, задором молодых строителей, и начала работать станция Беркакит, причем не дожидаясь приемки в постоянную эксплуатацию. Уже в апреле 1978 года по линии Тында – Беркакит пошли тяжеловесные железнодорожные составы, и станция Беркакит принимала железнодорожные грузы.

Но на этом стройка не закончилась. От Беркакита потянулись ветки до жизненно необходимых Южно-Якутскому территориально-производственному комплексу точек. 14 августа 1978 года железная дорога подошла к будущей станции Нерюнгри – Пассажирская, без которой сегодня невозможно представить нормальную жизнь многотысячного города Нерюнгри. 26 октября уложили последнее звено до станции Угольная: нерюнгринское «черное золото» пошло по железной дороге.



Первая станция «Малого БАМа» на якутской земле – Нагорная – началась в феврале 1975 года с передового десанта отряда «Якутский комсомолец».

Примечательно, что строительство и этого участка Беркакитского узла было завершено в рекордно короткие сроки и шло под девизом: «От последнего звена железной дороги к первому эшелону нерюнгринского угля!» Стальные рельсы ветки Беркакит – Угольная пролегли на отрезке в 25 километров. Сплошной лес, каменистый грунт и главная естественная преграда река Чульман вызывали справедливое недоверие к возможности закончить работу в сжатые сроки. Но молодых комсомольцев не остановили и эти трудности. За две недели вместо запланированных двух месяцев был выполнен монтаж моста-эстакады через реку Чульман. Сразу же по завершении укладки последнего звена железнодорожного полотна к станции Угольная подошел первый состав, и после митинга экскаваторы начали погрузку угля в вагоны.

Строительство «Малого БАМа» завершилось достойно. И многие строители железной дороги стали работать в отделении временной эксплуатации станции. Они составили костяк Беркакитской дистанции пути.

Сегодня, как и 40 лет назад, «Малый БАМ» и Беркакит являются надежным связующим звеном между Якутией и всей страной. Железная дорога уже дошла до Нижнего Бестяха и стремится к Якутску. Но «Малый БАМ» был и остается южными вратами республики. Через него проходят все жизненно важные грузы для северных и центральных районов, с каждым годом увеличивается объем перевозок.

Фото | ❶ Храм Казанской иконы Божией Матери в г. Нерюнгри. ❷ Железнодорожная станция «Беркакит».





Беркакит живет, работает и развивается

Это южные ворота Якутии.

Беркакит не только успешно существует в новых условиях, а динамично развивается в социально-экономическом направлении, являясь одним из центров Территориально-производственного комплекса в зоне Малого БАМа. А это значит, что перспективы дальнейшего развития поселка, в первую очередь, связаны с ростом благосостояния всего региона.



Фото | ❶ Беркакит – один из красивейших железнодорожных поселков БАМа. ❷ «Даешь Беркакит!» – девиз первостроителей железнодорожной линии Тында-Беркакит-Угольная.

18 декабря 1975 года. Первый строительный десант - бригада В. Кударя - пробился в глубь тайги, расчистил снег, установил электростанцию и привезенный вагончик с надписью: «Даешь Беркакит!» Так был заложен один из красивейших на БАМе железнодорожных поселков и положено начало строительства линии Тында – Беркакит – Угольная.

За полтора года строители возвели временный поселок Беркакит из деревянных конструкций – на вечной мерзлоте появились первые благоустроенные дома, а также вся необходимая социальная инфраструктура. Одновременно возводился постоянный поселок – 19 жилых домов, детские сады-ясли на 280 мест, школа, больница, баня, торгово-общественный центр и вокзал. Официально поселок появился только в феврале 1977 года.



Жители Беркакита обслуживали первый на якутской земле крупный железнодорожный узел. С приходом в республику железной дороги начался новый этап в развитии транспорта. «Первой ласточкой» в большом деле стала станция Беркакит. Ее строительство позволило в рекордно короткие сроки создать Южно-Якутский территориально-производственный комплекс, один из самых уникальных в Российской Федерации.

Для целого поколения первостроителей Малый БАМ и Беркакит были университетом жизни, труда, закалки характера. Здесь дружно живут, вдохновенно трудятся и весело отдыхают. Эти традиции бережно хранят до сих пор, потому что в поселке еще живет и работает немало тех, кто его строил и кто первым осваивал новые рабочие места. Пионеры Малого БАМа совершили настоящий трудовой подвиг, который золотыми буквами вписан в историю страны. Сегодня они передают свой опыт молодым.

В поселке с численностью населения 4232 человека станция Беркакит принимает и перерабатывает грузы для всей республики, а значит, играет значимую роль в жизнеобеспечении Якутии. Беркакитские железнодорожники отправляют тысячи вагонов в месяц. Главным грузом является уголь и коксовый концентрат, производимый ОАО «ХК «Якутуголь» и малыми угледобывающими предприятиями района.

С каждым годом поселок развивается все больше. Особенно стремительно происходят изменения в сфере предпринимательства: в Беркаките работает немало частных магазинов и мастерских, различных торговых и производственных компаний. Большинство бизнесменов активно помогают ветеранам во-

йны, инвалидам, бюджетным организациям при проведении мероприятий, занимаются благоустройством поселения. Администрация ценит и по возможности поддерживает развитие бизнеса.

У каждого поселения есть свои традиции, на которых оно держится. Самой важной и отличительной для Беркакита является общественная активность граждан. При том что в поселке проживают представители разных национальностей, здесь стремятся сохранять свои национальные и культурные традиции. Администрация надеется, что вслед за первыми общинами появятся новые, которые в дальнейшем смогут создать собственное отделение Ассамблеи народов Якутии.

Благодаря реализации муниципальной адресной программы по переселению граждан из аварийного жилищного фонда только за последние несколько лет из 12 аварийных деревянных многоквартирных домов были переселены жители-ровесники поселка, а 30 семей переехали в квартиры каменной застройки.

В Беркаките ценят и уважают ветеранов и первостроителей. Никто из них не может пожаловаться на отсутствие внимания и поддержки общественности. В год 30-летнего юбилея в поселке открылся Краеведческий музей Первостроителей БАМа. Самые частые его посетители – дети. И это очень правильно. Ребятишки должны знать, как много сил их дедушки и бабушки, мамы и папы вложили в строительство железной дороги и поселка. Тогда они будут больше ценить то, что сделано руками старших поколений, и сильнее любить поселок, в котором живут.

Сегодня, как и в 70-е, Беркакит продолжает оставаться надежным связующим звеном между Якутией и всей страной. Но жизнь не стоит на месте, на железной дороге реализуются реформы, направленные на совершенствование работы узловых станций. Тем более что Беркакитский узел вошел в число 7 основных структурных подразделений ОАО «РЖД» на Дальнем Востоке. Значимость узла подтверждают объемы перевозки - одни из самых высоких в регионе. Каждый день грузится и отправляется по 300-400 вагонов – это примерно 14 млн. тонн в год. Показатель может удвоиться, если появятся соответствующие мегапроекты.

В ближайшее время будет реализован ряд мероприятий по развитию Беркакитского узла, в том числе удлинение путей, строительство полугорки, реконструкция станции Нерюнгри-грузовая и т.д. Это позволит наращивать объемы перевозок, улучшить пропускную и перерабатывающую способности. Формы работы и организации железнодорожных структур постоянно совершенствуются.



Глава городского поселения «Поселок Беркакит»
Валерий Иванович Кончин:

- Беркакит – уникальный, молодой, красивый и перспективный. В суровых климатических условиях на пустом месте, в глухой якутской тайге усилиями многих людей когда-то был построен современный поселок городского типа. Наши предшественники приложили немало усилий, чтобы это чудо состоялось. И наша задача сегодня – бережно сохранить то, что было сделано в 70-е, и при этом дать поселку возможность быть современным. Сегодня он старается жить в ногу со временем, развивая и совершенствуя имеющуюся инфраструктуру.



Беркакит является надежным связующим звеном между Якутией и всей страной. Железная дорога уже дошла до Бестяха и стремится к Якутску. Но Беркакит, как первенец, был и остается южными вратами республики. Через него проходят все жизненно важные грузы для северных и центральных районов республики, с каждым годом увеличивается объем перевозок. Развитие экономии региона и всей Якутии немыслимо представить без узла Беркакит, ставшего отправной точкой главного богатства – нерюнгринского угля.

Фото | ❶ Православный храм поселка Беркакит. ❷ Памятник строителям БАМа. ❸ Амуро-Якутская магистраль.

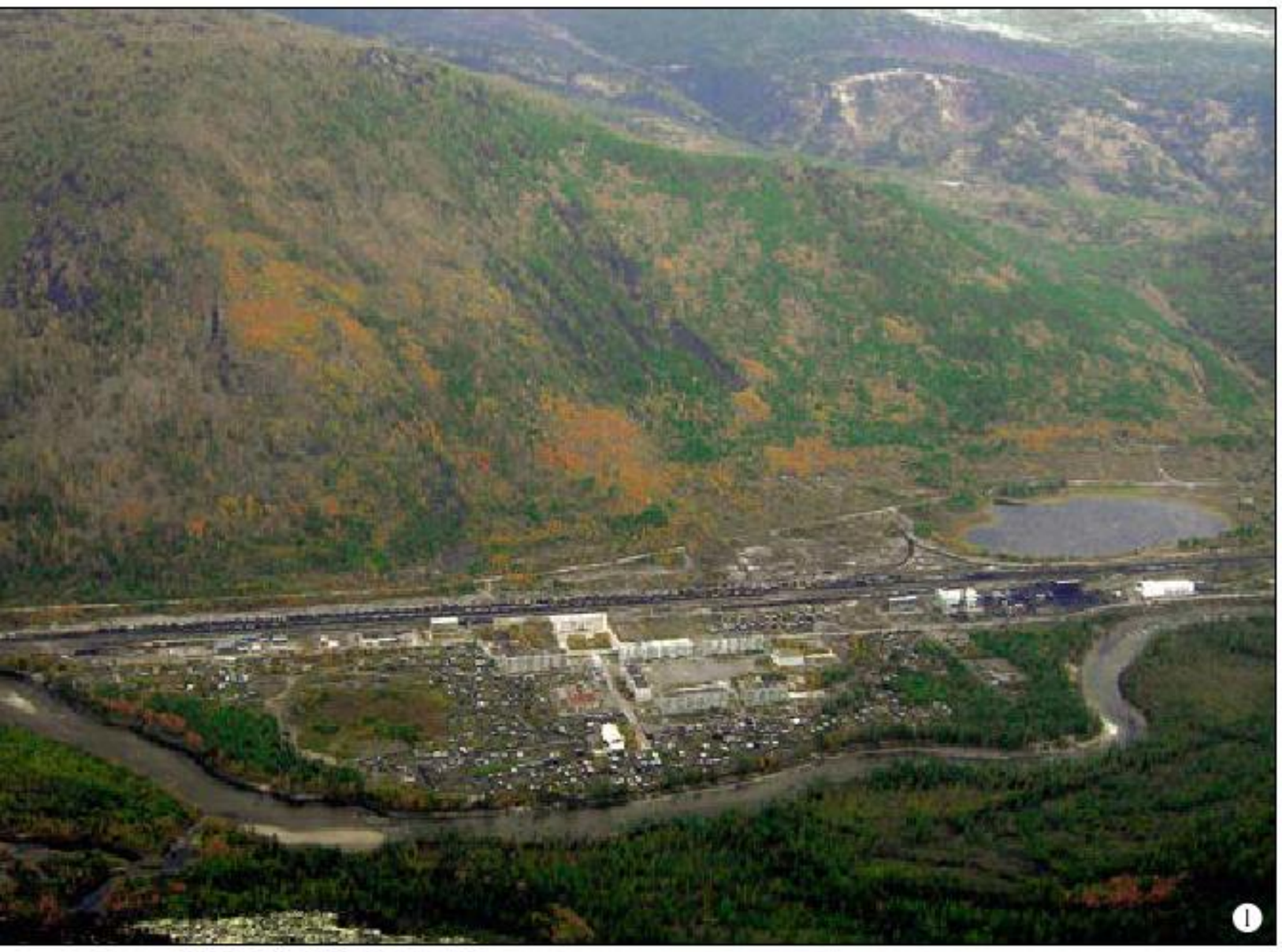




В 1981 году Хани получил статус рабочего поселка и вошел в состав Олекминского района.

Все дороги ведут в Хани

Одна из самых уникальных точек на железнодорожной карте не только Дальнего Востока, но, может, и всей России – Хани.



Ханинцы гордятся тем, что обслуживают самый большой двухпутный участок БАМа: перегоны Хани – Олонгдо – Мурурин (55 километров)

Во-первых, это единственный поселок Республики Саха (Якутия) на «Большом БАМе». Во-вторых, станция Хани – место, где встречаются Восточно-Сибирская и Дальневосточная железные дороги (до 1997 года это был стык Северобайкальского и Тындинского отделений БАМа). Поселок расположен ровно на середине железнодорожного пути от Иркутска (управление первой дороги) до Хабаровска (управление второй дороги) – по 2380 километров в каждую сторону. Удивительное совпадение…

В этом месте вообще пересекается много разных границ: двух федеральных округов (Сибирского и Дальневосточного) и трех субъектов: Якутии, Амурской области и Забайкальского края. А значит, местные жители работают на железнодорожных путях сразу трех регионов.

Фото | ❶ Поселок Хани уютно расположился среди сопок. ❷ Бригада Г.Шеховцова (СМП-576). ❸ Май 1982 г. – станция Хани принимает рельсы «Большого БАМа».

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА МЕЖ СОПОК

Хани - восточная граница Читинского участка Байкало-Амурской магистрали. Своим появлением поселок обязан «Большому БАМу». На контуре Якутской АССР он был впервые обозначен в 1975 году. Именно тогда появилась политико-административная карта БАМа. Северным пиком ее суждено было стать станции Хани. Она проектировалась и строилась как основной опорный пункт в прокладке автомобильной и железной дорог через хребет Удокан, где магистраль поднимается на свою высшую точку (1316,93 м). Выбор площадки под этот поселок был продиктован интересами стройки и последующей эксплуатации железной дороги на Удоканском перевале. Площадка зажата высокими горами, поэтому зимой солнце здесь бывает не более трех часов в сутки.

К началу строительства здешнее безымянное озеро было не только совершенно безлюдным – ни одна географическая точка не находилась на таком удалении от ближайших селений. Поэтому и первый десант изыскателей на Хани оказался одним из самых сложных.

К концу 1977 года завершилась прокладка «Малого БАМа» – линии Тында – Беркакит. Приход первого поезда в Беркакит означал, что бамовцам пора на новые места.

Дата рождения поселка – 1 февраля 1979 года. Первыми в Хани пришли строители СМП-576, чтобы возвести станцию со всеми объектами жизнеобеспечения, а СМП-596 – чтобы подвести к ней железнодорожные пути. В самый короткий срок был построен временный поселок со всем необходимым соцкультбытом.

Тогда в Хани произошел настоящий «демографический взрыв», какого не бывало на всей магистрали. Только за 1981-82 гг. население поселка из 300 человек выросло до 5 тысяч.

Путеукладчик с востока с бригадой Ивана Варшавского прибыл на станцию в ночь с 10 на 11 мая 1982 года. 13 мая сюда прибыл и первый рабочий поезд - было уложено «серебряное звено».

В том же 1982 году на Хани была развернута звеносборочная база, где была собрана рельсошпальная решетка почти для всего Читинского участка БАМа, а звено № 19625 стало «золотым» на Восточном направлении и было уложено на Куанде 1 октября 1984 года.





СУРОВАЯ КРАСОТА ЮГА

Станция Хани - самая западная на Дальневосточной железной дороге. Прибытие поездов - значительное событие в жизни поселка. Вот и поезд № 76 Москва - Тында - не исключение.

Кстати, в Хани все поезда имеют длительную стоянку (около получаса), так как на станции происходит смена тепловозов депо Новая Чара ВСЖД на тепловозы депо Тында ДВЖД. И наоборот, в зависимости от направления движения. А поскольку обе пары скорых поездов проходят станцию еще в светлое (в весенне-летний период) время, то у любого любознательного путешественника всегда есть немного времени прогуляться по этому удивительному месту и оценить суровую красоту юга самого северного региона России.

МОЙ АДРЕС - ХАНИ

Поселок Хани расположен на территории Олекминского района Якутии, центр которого находится в 375 километрах – и никаких путей сообщения. Потому, в порядке исключения, было принято решение подчинить Хани Нерюнгринскому горсовету, который в два раза дальше (расстояние – 716 км), но доступнее благодаря железной дороге (через Тынду).

А в 1980-1987 годах полновластным хозяином Хани и прилегающей к ней территории были каларские районные органы власти. Надо заметить, ханинцы и сегодня с большим удовлетворением говорят о тех временах, когда и «хозяйскую руку» чувствовали в любом деле, и без проблем могли побывать в райцентре со всеми его учреждениями и службами. Да и в наши дни сюда еще приходят письма с таким адресом: «пос. Хани Каларского района Читинской области».



К началу 2014 года в поселке Хани было зарегистрировано около 1000 человек, и половина из них – это трудоспособное население. При этом большая часть занята в экономике Читинской и Амурской областей. На Якутию работают немногие.

Численность жителей и вместе с тем кадровый вопрос до сих пор поддерживал высокий для этого места районный коэффициент – 80%. Сейчас эти проценты под угрозой отмены. Но кто придет на смену (и придет ли?) стойким нынешним ханинцам? Две трети из них живут и трудятся здесь еще с 80-х годов.

Основу поселка составляют железнодорожники, «бюджетники» и предприниматели. Кстати, именно малый и средний бизнес во всех его проявлениях все прочнее укрепляется в структуре экономики Хани, делая жизнь населения в целом удобнее и комфортнее.

Сегодня в поселке созданы все условия для нормальной жизни: добротное жилье, детсад, амбулатория, школа, Дом отдыха локомотивных бригад, объекты жизнеобеспечения. Есть и свои трудности, но закаленные суровым Севером ханинцы умеют справляться с ними.



Вход в вокзал станции Хани украшен чеканкой с портретом Михаила Сергеевича Лунина (1787 - 1845), русского революционера, участника Бородинского сражения, декабриста, отбывавшего ссылку и умершего относительно недалеко от поселка.



Глава ГП «Поселок Хани» Альбина Николаевна Подоляк:

- Хани – это небольшой и необыкновенный поселок на Большом БАМе. Благоустройство и уют, которыми мы отличаемся, - результат коллективного труда ханинцев, большая часть которых стояла у истоков строительства родного поселка и живет здесь сегодня. Здесь же живут их дети и внуки. Хочется надеяться, что реализация одного из крупнейших мегапроектов России «Комплексное развитие Южной Якутии» даст поселку новую жизнь и веру в светлое будущее. Поздравляю всех строителей БАМа с 40-летним юбилеем! Желаю крепкого здоровья, твердых жизненных дорог, светлой веры в будущее, счастья и благополучия!

Фото | ❶ Железнодорожный вокзал станции Хани. ❷ Велозабег. ❸ Радужное утро в Хани. ❹ Со станции отправляется…





Чульман - территория добра и развития

Свое летоисчисление Чульман ведет с 1926 года.



Первым «поселкообразующим» для Чульмана предприятием была автобаза «АЯМтранс», созданная в 1928 г. для обслуживания автомобилей с подчинением его управлению «АЯМзолототранс», находящемуся в Невере. Тогда строились первые мастерские и сам поселок. Большая часть его жителей была занята на обслуживании трассы.

Разведанные в XX веке месторождения природных богатств сделали Южную Якутию привлекательной для освоения. В 1956 году Чульман стал центром Южно-Якутской комплексной экспедиции. В результате были построены крупнейшая на Дальнем Востоке ГРЭС, завод стройматериалов и аэропорт. Во время возведения Байкало-Амурской магистрали Чульманская ГРЭС питала электроэнергией саму стройку и быстрорастущий город Нерюнгри.

Недра земель, прилегающих к Чульману, содержат множество полезных ископаемых, среди которых особое место занимают уголь, золото и железные руды. Ведется разведка алмазных месторождений в районе реки Унгра, известны месторождения платины.

В начале прошлого века на слиянии ручья Локучакит и реки Чульман (южная Якутия) начался поселок, который первоначально назывался Утесный. Согласно переписи населения в 1926 г., его население составляло всего 19 человек. Как таковой поселок основан в 1927 году органами НКВД для контроля за перевозкой золота и борьбой с контрабандой из золоторудных районов Алдана, где в то время шла настоящая золотая лихорадка.





Но история Городского Поселения «Поселок Чульман» началась со строительства Амуро-Якутской автодорожной магистрали, по которой еще до Транссибирской железной дороги перевозили алданское золото. Главными «транспортировщиками» тогда были верблюды. В последующие годы АЯМ стал транспортной артерией республики – подлинной дорогой жизни, соединяющей Центральную Якутию со всей страной.

В состав муниципального образования ГП «Поселок Чульман», на территории которого проживает около 10000 человек, входит и село Большой Хатыми. Своим появлением оно обязано открытию золотоносного месторождения в Алдане еще в 20-х годах прошлого века. Позже недалеко от села найдут самоцветные камни: аметисты, хризолиты, чароиты и другие. Так Большой Хатыми становится центром камнеобработки в Якутии.

Сегодня Чульман связывает Северную и Центральную части республики с большой землей. Через центр поселка проходит улица Советская, по которой обязательно проезжают все прибывшие воздушным и автодорожным путем, по федеральной автотрассе М-56. Добраться до Чульмана можно и поездом: через поселок проходит Амуро-Якутская железнодорожная магистраль. С приходом Малого БАМа в Чульмане появился железнодорожный вокзал. Как и много лет назад, Чульман принимает у себя путников со всей страны.



Глава городского поселения «Поселок Чульман»
Татьяна Евгеньевна Экова:

- Наш поселок живет и развивается. 90-е годы очень сильно отразились на Чульмане: закрылись многие предприятия. Вопрос трудоустройства по-прежнему стоит довольно остро. Но постепенно, маленькими шажками, мы идем вперед. Невозможно в одночасье реанимировать все, что когда-то было разрушено. В этом году мы начали работы по освещению моста через реку Чульман – этого ждали долгие годы. Набирает обороты стройка 48-квартирного дома. Впереди еще много проектов. Надеемся, что новый виток развития Байкало-Амурской магистрали даст мощный импульс для экономики Якутии и всего Дальневосточного региона в целом.

Фото | ❶ Железнодорожный мост через реку Чульман. ❷ Поселок Чульман. ❸ Улица Советская - центральная улица поселка.

Республика Саха (Якутия) стабильно развивается, участвует в реализации государственных проектов, в том числе – в продолжении строительства АЯМа, – связывающей Транссиб и БАМ с республикой. При этом ее жители почтительно относятся к традициям, сохраняющим этнос народа Саха, который складывался веками.

Якутский Ысыах - самый главный праздник в Якутии, традиционно праздновался в день летнего солнцестояния – 22 июня. После окончания войны по нравственно-этическим соображениям он стал проводиться в период между 10 июня и 25 июня, в зависимости от улуса, местных предпочтений и т.д.

Сохранилась древняя традиция, характерная для скотоводческих народов – делить год на две половины, а сам Ысыах являлся своеобразной границей между старым и новым, прошлым и будущим. По сути, это якутский Новый год.

Во время праздника разводят костры и поддерживают их на протяжении всего праздника. Во время торжеств, олицетворяющих начало лета и пробуждение природы, здесь принято вспоминать предков и их обычаи. Весенне-летний праздник сопровождается обрядом молений, обильным угощением и кумысопитием, танцами, народными играми и конными скачками.

АЯМ – дорога жизни

На протяжении многих лет, с начала прошлого века, когда были открыты первые месторождения золота, Алдан является кладовой драгоценных металлов не только для Якутии, но и всей России.

С 2008 года строительство Амуро-Якутской магистрали осуществляло ООО «Корпорация «Трансстрой-Восток», которую возглавляет депутат Государственного Собрания Ил Тумэн, Заслуженный строитель России Александр Дудников.

Однако географическая отдаленность Алданского района, как и всей республики, от центральных областей была фактором, сдерживающим экономическое развитие, налаживание торгово-экономических связей до тех пор, пока благодаря государственному подходу не удалось наладить надежную транспортную схему. Решение о строительстве железнодорожной линии Беркакит – Томмот – Якутск (Амуро – Якутской железнодорожной магистрали) было принято в интересах региона.





Фото | ❶ Александр Бондарь – знаменитый бамовец, Герой Социалистического труда, Почетный житель Республики Саха (Якутия). ❷ Александр Дудников – генеральный директор ООО «Корпорация «Трансстрой-Восток» ❸ Александр Бондарь и Иван Варшавский, руководившие бригадами путеукладчиков, принимают поздравления по случаю стыковки «золотого звена». ❹ Бойцы отряда «Якутский комсомолец».

МАГИСТРАЛЬНЫЕ ПЕРИПЕТИИ

Впервые об АЯМе заговорили в начале восьмидесятых. Тогда страна готовилась отмечать значимое событие - окончание строительства Байкало-Амурской магистрали. И сразу после укладки «золотого звена» на БАМе появился новый проект. Именно тогда было решено связать северные территории Советского Союза с уже существующей сетью железных дорог. В какой-то степени, это выглядело еще более фантастично, чем прокладка БАМа, ведь рельсы и шпалы должны были появиться в тех местах, где единственным средством передвижения всегда были оленьи упряжки.

Не удивительно, что костяк строителей АЯМа составили вчерашние бамовцы. На новые участки они перебазировались целыми механизированными колоннами. Уже вскоре рельсы и шпалы были протянуты до станции Беркакит. Точнее, до населенного пункта Беркакит, поскольку никакой станции здесь никогда не было. Она появилась именно благодаря транспортным строителям. Затем бамовские мехколонны стали еще дальше углубляться в Якутию – в сторону городов Алданского района - Алдана и Томмота.

В апреле 1988 года был утвержден проект линии Беркакит – Томмот, а мостоотряды уже работали над строительством моста через реку Алдан. В июне 1988 года стройка уже в 14 раз оказалась под угрозой прекращения финансирования. Укладка рельсов за несколько дней до этого встала на 70-м километре трассы перед очередным мостом.





Распад Советского Союза стал серьезной угрозой для дальнейшего строительства АЯМа. В 90-е годы работа на участках шла с большими перебоями, и фактически здесь все держалось на энтузиазме вчерашних бамовцев. Люди месяцами не получали зарплату и всеми силами стремились сохранить хоть какие-то объемы грандиозной стройки. Только в 1992 году ветку довели до станции Алдан, уложили «золотое звено». Начались грузовые перевозки по участку Нерюнгри – Алдан.

70 километров линии от станции Алдан до станции Томмот были пройдены за пять лет – всего по 14 километров в год. Но это позволило сохранить коллективы строителей, зайти на грузообразующие станции Алдан и Томмот, начать рабочую эксплуатацию, заложить основы эксплуатирующей организации и снять проблему завоза угля в Алданский район. В конце концов, это позволило просто сохранить линию.

Положение дел в строительстве и эксплуатации железнодорожной линии изменилось в 2002 году. Правительством Республики Саха (Якутия), под руководством нового президента Вячеслава Штырова, была разработана и успешно выполнена Инвестиционная программа по достройке линии Беркакит-Томмот. Уже в августе 2004 года начались пассажирские перевозки. Это послужило прологом дальнейшего строительства.





Одной из самых сложных задач стал поиск организации, которая обладала бы достаточным опытом, материально-технической базой и желанием продолжить работу на магистрали. В итоге тендер на строительство участка дороги от Томмота до Якутска протяженностью около 370 км выиграло ЗАО «Инжиниринговая корпорация «Трансстрой», входящее в ООО «ПСК «Трансстрой». С начала 2005 года компании удалось вернуть на трассу многие предприятия транспортных строителей из разных уголков России, в числе которых головные подрядчики, зарекомендовавшие себя еще на возведении Байкало-Амурской магистрали. Транспортные строители принесли на якутскую землю неповторимый дух БАМовской романтики и энтузиазма, как неотложную составляющую высокопроизводительного труда.

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОРИЕНТИРЫ

Деятельность предприятий транспортных строителей способствовала реализации экономического потенциала как Якутии в целом, так и Алданского района в частности. Создание новых рабочих мест, поддержка студенческих строительных отрядов республики, возрождение молодежного стройотряда «Юность Якутии», участие в попечительском движении, поддержка программ популяризации здорового образа жизни – это лишь часть того, что сделано транспортными строителями в рамках программ социального развития.

Администрацией Алданского района ведется активная работа с крупными предприятиями, ведущими бизнес на его территории, по заключению соглашений о взаимовыгодном социально-экономическом сотрудничестве. Таким образом, совместно вырабатывается политика, направленная на создание лучших условий во всех сферах жизни алданцев, благодаря эффективной работе золотодобывающих предприятий, решениям, принимаемым в пользу строительства объектов промышленного назначения, жилья, бесперебойному функционированию транспортных артерий. Сегодня Южная Якутия – один из перспективных регионов республики и страны. Его комплексное развитие проводится на уровне государства с учетом, в первую очередь, интересов жителей Алданского района и республики в целом.



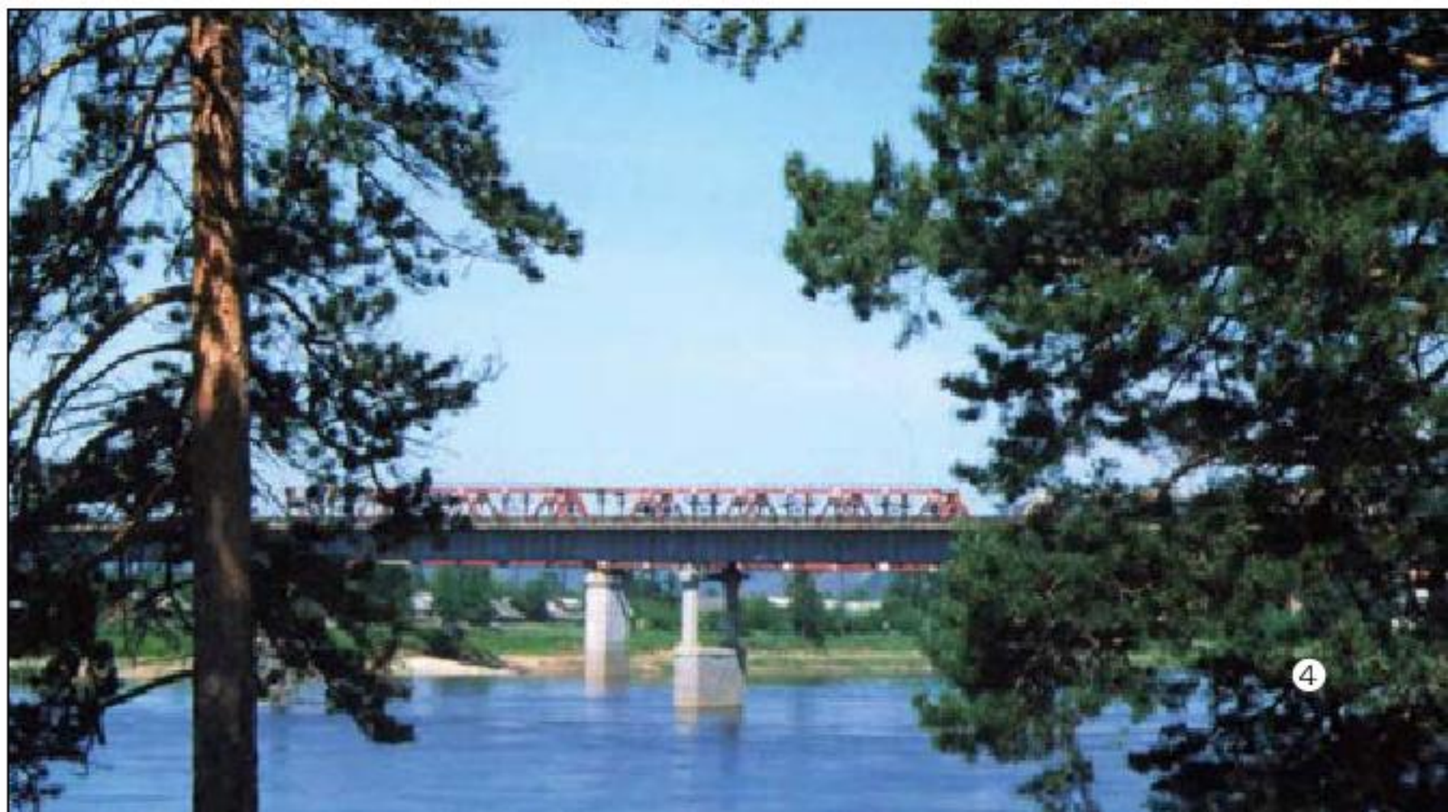
Глава Алданского района Северин Николаевич Поздняков:

- Без преувеличения можно сказать, что именно в Алданском районе начиналось промышленное освоение Якутии. За прошедшие годы на нашей земле добыты и сданы государству сотни тонн драгоценного металла. Достижения горнодобывающей промышленности сегодня оцениваются высоко во многом благодаря созданной на юге Якутии транспортной схеме – автомобильной и, что немаловажно, железнодорожной.

По стальной магистрали доставляется большая часть народно-хозяйственных грузов для нашего региона. По этой транспортной артерии поступает все необходимое для развития золотодобывающей промышленности, объектов жилищно-коммунального хозяйства, социальной сферы, а значит, для комфортной жизни населения. Железная дорога, ее бесперебойная работа способствует принятию оптимальных решений, отвечающих интересам граждан района и республики.

Фото | ❶ Прибытие первого поезда в г.Алдан, 19 декабря 1992 г. ❷ Укладчики «золотого звена», г.Алдан, 1992 г. ❸ Вперед к Якутску. ❹ Железнодорожный мост через реку Алдан.





Упор - на проверенные прогрессивные технологии



В условиях слаборазвитой транспортной схемы Якутии для строительства объектов ОСРП создает автономные вахтовые поселки, в которых живет от 50 до 250 человек. Люди живут в вагончиках, в поселке имеется столовая, баня, дизельная электростанция. Зачастую солярку, продукты, запчасти доставить можно только вертолетом. При строительстве участка дороги Улак – Эльга бригады ОСРП в автономном режиме работали два года.

На сегодняшний день «ООО Объединение «Содействие развитию предпринимательства» (ОСРП) входит в число крупнейших строительных компаний Дальневосточного федерального округа. Предприятие специализируется на работах по сооружению земляного полотна железных и автомобильных дорог, возведению нефтеперекачивающих станций, укладке дорожной одежды из асфальтобетона и черного щебня.

Ускоренными темпами компания начала развиваться с 2005 года. Тогда ООО «Объединение «Содействие развитию предпринимательства» вышло на субподряд по строительству участка железнодорожной линии Беркакит – Томмот – Якутск. За год было уложено 5 километров земляного полотна железнодорожной линии. Всего же к моменту укладки «золотого звена» в 2011 году компания построила более 50 километров земполотна с малыми искусственными сооружениями: металлическими гофрированными трубами.

С 2008 по 2012 год ОСРП участвовало в строительстве подъездного железнодорожного пути к Эльгинскому угольному месторождению. Именно с этого времени предприятие зарекомендовало себя как крупный подрядчик, способный реализовать проекты любой сложности.

Параллельно компания занималась строительством и реконструкцией крупных автомобильных дорог. В декабре 2007 года она выиграла конкурс на капитальный ремонт автомобильной дороги М-56 «Лена», 718–733 км. Заказ ФКУ «Упрдор «Лена» включал в себя укладку дорожной одежды капитального типа из горячих асфальтобетонных смесей, установку барьерных ограждений, столбиков, дорожных знаков, разметку. В сентябре 2008 года трасса была доведена до норм третьей технической категории и успешно сдана в эксплуатацию.

В декабре 2010 года Объединение одержало победу в аукционе на реконструкцию автомобильной дороги «Лена», 747–752 км, заказчиком стало ФКУ ДСД «Дальний Восток». По государственному контракту объем выполняемых работ был рассчитан на три года, но в результате слаженной работы коллектива произо-

Фото | ❶ Участок «Модут», 482-511 км железнодорожной линии Беркакит-Томмот-Якутск.

шло сокращение сроков строительства, и объект удалось сдать досрочно, в октябре 2012 года. Также с опережением срока на один календарный год был сдан в эксплуатацию реконструированный участок автодороги М-56, 980–985 км.

В декабре 2012 года ОСРП выиграло аукцион на содержание автомобильной дороги «Лена», 600–849 км, в нормативном состоянии для обеспечения безопасного проезда транспортных средств, заключив контракт на пять лет.

Кроме того, на сегодняшний день в работе находятся два участка реконструкции автомобильной дороги М-56: 1070–1076 км и 1078–1103 км, по которым предприятие выиграло аукцион в августе прошлого года. Здесь предстоит довести до норм третьей технической категории в общей сложности 31 километр трассы. На данном объекте будет проведен большой объем земляных работ – более 1 миллиона кубометров, уложено порядка 180 тысяч тонн асфальтобетона, 26 металлических гофрированных труб, по договору субподряда ЗАО «Мостострой-9» построит три моста: два железобетонных на речках Лютенга и Менда и один арочный на речке Улахан-Тарынг. Участок 1070-1076 км будет сдан в эксплуатацию ориентировочно в сентябре-октябре 2014 года. А по второму участку компания направила заказчику ФКУ ДСД «Дальний Восток» предложение о сокращении сроков строительства на один год. В этом году планируется ввести в эксплуатацию 12 километров дороги, а на следующий год – остальные 13 километров.

Для выполнения столь значительного объема работ и с высоким качеством, естественно, необходимо наличие современной строительной техники. Объединение «Содействие развитию предпринимательства» ею располагает в достаточном количестве. Руководство компании всегда придерживалось принципа: специализированная техника должна приобретаться самая качественная. Сегодня в технопарке предприятия имеются самосвалы Howo, тяжелые бульдозеры и экскаваторы Komatsu, автогрейдеры ДЗ-98.

Чтобы не зависеть от поставщиков материалов для дорожного строительства, ОСРП имеет два асфальтобетонных завода. «Кредмаш» был приобретен в 2005-м. Его производительность – 56 тонн асфальта в час. Продукция этого стационарного завода, расположенного в Томмоте, используется при асфальтировании и текущем ремонте участка автодороги «Лена» с 600-го до 849-й км.

В начале 2012 года компания приобрела американский мобильный асфальтобетонный завод непрерывного действия ADM EX–Calibur номинальной произво-



Генеральный директор Объединения «Содействие развитию предпринимательства» Владимир Николаевич Шкварко:

- Мы готовы выполнить работу практически любой сложности по строительству и содержанию железных и автомобильных дорог с гарантией качества. Наши возможности позволяют в год проводить земляные работы объемом 1,5-2 миллиона кубометров. Мы позиционируем себя как местное предприятие, для которого якутские морозы, леса, проектная документация, разрешительные документы, карьеры и все прочее – вопрос работы специалистов: маркшейдеров, геологов, лесоустроителей, которые имеются в штате. Поэтому, получая заказ, никаких проблем компания не испытывает.





Ежегодный оборот ОСРП доходит до полутора миллиардов рублей в год. За свою более чем 20-летнюю историю деятельности компания накопила богатый опыт строительства объектов в специфических условиях Севера.

Фото | ❶ Укладка верхнего строения пути моста через р. Модут. ❷ Подход к мосту через р. Модут.



В 2011 году ОСРП одним из первых на автодороге «Лена» применило новую схему упаковки и переработки битума. Сегодня уже многие подрядчики перешли на данную технологию.



дительностью 110 тонн в час. Во время реконструкции участка федеральной автодороги М-56 с 980-го по 985-й километр этот показатель достигал 130-140 тонн в час, что позволило в сжатые сроки произвести все работы. Укладка асфальтобетона со всеми подготовительными работами заняла всего 30 дней. Завод выполнен в модульном варианте на отдельных шасси. Время его подготовки и пуска в работу после перевозки составляет от трех до восьми часов, что позволяет максимально приблизить завод к месту укладки асфальтобетонных смесей. Это уменьшает дальность транспортировки готовой асфальтобетонной смеси, сводит практически к минимуму ее температурную сегрегацию.

Также предприятие располагает бетонным заводом мощностью 50 тонн в час. Его продукция использовалась при строительстве нефтеперекачивающей станции НПС-18 недалеко от поселка Большой Нимныр, НПС-17 в Алдане и НПС-21 в Сковородино, которые входят в трубопроводную систему «Восточная Сибирь – Тихий океан». ОСРП выполнило заказы по вертикальной планировке, созданию площадки и обустройству подъездных дорог.

Чтобы полностью соответствовать требованиям заказчика, компания в своей работе делает упор на применение прогрессивных технологий, проверенных на практике. В 2011 году Объединение одним из первых на автодороге «Лена» применило новую схему упаковки и переработки битума. Кловентейнеры позволили транспортировать и хранить его без использования специальной техники, а благодаря плавильным установкам битум плавился с производительностью до трех тонн в час. Сегодня уже многие подрядчики на автодороге М-56 перешли на данную технологию.

В процессе подготовки битума к использованию применяются адгезионные добавки, улучшающие качественные характеристики битума. В результате увеличивается сцепление битума с минеральной частью, а битум становится более пластичным и менее хрупким.

ОСРП производит фракционный щебень для приготовления асфальтобетонных смесей с содержанием лещадных зерен до 15%, что также способствует улучшению качества дорожной одежды. Ведь чем ближе форма зерен к кубу и чем больше их в составе, тем лучше слой асфальтобетона из такого щебня переносит нагрузки за счет уменьшения пустот между зернами.

При укладке слоев дорожной одежды используется система лазерного нивелирования, которая позволяет уложить слой с ровностью, близкой к идеальной. В основе технологии лежит работа лазерного сканера, который устанавливается на асфальтоукладчик на уровне 2-2,5 м над дорогой. Направленнный вдоль дорожного полотна сканер просматривает заданное оператором расстояние от 1 до 18 м на каждом градусе и сканирует более 100 точек измерения на поверхности. Затем он посылает данные рельефа на блок управления, который в свою очередь вычисляет среднее значение для укладки или снятия слоя и управляет работой цилиндров на увеличение или уменьшение слоя. Тем самым система постоянно стремится к заложенным оператором данным. Работа происходит в автоматическом режиме, однако оператор может корректировать выставленные значения во время движения машины.

Наличие собственной материально-технической базы, внедрение в производство высокотехнологичных продуктов обеспечивает ООО «ОСРП» высокий рейтинг и востребованность на строительном рынке России. В самой же компании считают: в становлении ОСРП как крупного строительного подрядчика важную роль сыграл Малый БАМ.



Фото | ❶ Отсыпка земляного полотна на участке Улуу, 568-581 км железнодорожной линии Беркакит-Томмот-Якутск. ❷ Укладка рельсошпальной решетки, участок Добролет, 615-630 км.

Дороги открывают дорогу для бизнеса



Сегодня в реальную инфраструктуру экономики Республики Саха (Якутия) существенный вклад вносит частный бизнес.

От уже два десятилетия группа компаний «Паритет» под руководством Суховерхова Василия Федоровича динамично и эффективно развивается, вкладывая значительные средства в модернизацию своих структур. За эти годы Группа прошла долгий путь от маленькой автозаправочной станции до мощной корпоративной сети, вооруженной современными технологиями в области переработки, поставки, заправки высококачественными нефтепродуктами как физических лиц, так и предприятий всех форм собственности.

В составе компании действует ООО «Дорснаб», которое эксплуатирует подъездные пути на ст. Алдан. Это, без преувеличения, лучший в регионе объект по переработке железнодорожных грузов, в т.ч. опасных. Его пропускная способность – до 40 вагонов в сутки. Компанией получена государственная лицензия на право погрузо-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте и лицензия на эксплуатацию взрывоопасных производственных объектов. Аналогичную функцию выполняет и ООО «Экоресурс» в г. Нерюнгри.

Не менее значима входящая в Группу компаний Транспортная компания «Транс-Ойл», которая выполняет перевозки опасных грузов (моторные топлива, масла, бензины, битумы, хлор, кислоты) по всему Дальнему Востоку.

Сегодня осваивается еще один вид производственной деятельности: содержание, ремонт и реконструкция автомобильных дорог. Для этой цели создано ООО «Стройдорсервис», работу которого обеспечивают 3 дробильных комплекса и парк автодорожной строительной техники. ООО «Стройдорсервис» на этом рынке чуть более года, но уже успело зарекомендовать себя как надежный подрядчик. В руководстве Группы компаний уверены: со временем федеральная трасса «Лена» и ее ответвления перестанут быть труднопроходимыми. Здесь будут построены современные дороги со всей необходимой инфраструктурой, что придаст новый импульс развитию северных территорий.

Более 350 специалистов обеспечивают бесперебойную работу всех структурных подразделений Группы компаний. Рядом с проверенной командой профессионально растут молодые кадры, создается преемственность накопленного опыта и отраслевых знаний.



Руководитель Группы компаний «Паритет» Василий Федорович Суховерхов:

- «Паритет» готов к участию в любом стратегическом проекте, включая комплексное развитие Южной Якутии. Мы способны обеспечить нефтепродуктами и ГСМ даже очень крупную компанию, поскольку располагаем эффективной сетью доставки и хранения продукции. В этой связи продвижение транспортной инфраструктуры в глубь Республики создает благоприятные условия для развития экономики, и в том числе нашего бизнеса, и, конечно, делает жизнь якутян более комфортной.

Сегодня бизнес-стратегия Группы компаний «Паритет» предусматривает наращивание объемов продаж нефтепродуктов и ГСМ, развитие корпоративной сети, расширение видов производственной деятельности, ориентированных на строительство автомобильных и железных дорог.





В имущественный комплекс Группы входят: 16 автозаправочных станций, расположенных вдоль федеральной трассы «Лена», две прирельсовые нефтебазы, 4 нефтебазы (г. Якутск, п. Нижний Куранах, г. Алдан, г. Нерюнгри).

Фото | ❶ Железнодорожная прирельсовая нефтебаза ООО «Дорснаб». ❷ Автозаправочная станция. ❸ Залив топлива в автозаправщик.

Площадь Амгинского улуса (Республика Саха (Якутия)) - 29,4 тыс. кв.м. Расстояние до столицы Якутии – 201 км. Протяженность внутренних дорог – 305 км. Население - 17 000 чел. На территории проживают представители 18 национальностей. Количество наслегов - 14.

Жемчужина природы Якутии

Говоря о Якутии, россияне часто представляют себе бескрайние снежные просторы, упряжку оленей и юрту с коренными жителями в традиционных костюмах.



Все это в республике есть, но, сохраняя народную этническую культуру, Якутия развивает свой экономический потенциал в самых разных отраслях. Одной из самых перспективных с этой точки зрения территорий является Амгинский улус.



Глава МО «Амгинский улус (район)»
Александр Еремеевич Артемьев:

- Миссия Амгинского района связана с уникальным сочетанием факторов природной красоты и плодородия местных земель, а также отсутствием крупных промышленных объектов. Район обладает всеми ресурсами для того, чтобы активно развиваться и достигать больших успехов в повышении качества жизни населения. Наша главная цель – создать прекрасное и гармоничное, высокодоходное, экологическое сообщество людей, занятых сельским хозяйством и туризмом – основными видами деятельности, связанными с реализацией потенциала природы и человека, воплощением примера вдумчивого и заботливого отношения к природным ресурсам региона для всей республики.

История Амгинского улуса восходит к глубокой древности вместе с историей самой Якутии, о чем свидетельствуют данные археологов. Например, стоянку древнего человека «Оннес» на берегу р. Амга, не имеющую аналогов в республике, относят к неолитическим культурам III – II тыс. до н.э.

Но не древность происхождения, а уникальная природа Амгинского района выделяет его в составе Республики Саха (Якутия). Улус неспроста носит звание «жемчужины якутской природы». Район известен природными и историко-этнографическими памятниками – это красивейшая река Амга с ее чистыми прозрачными водами, просторы амгинских долин, бескрайние хлебные поля, Гора Короленко, Гора Харама, Амгинские столбы, тихие песчаные косы, плесы и естественные пляжи. Сохранение и поддержание природных богатств в первозданном виде является одной из важнейших задач поселения. Здесь активно развивается туризм, в том числе летние экскурсии по реке Амга - они пользуются спросом как среди местного населения, так и у гостей республики.

Посмотреть есть на что: Локтевые горы, получившие название благодаря причудливой форме, или Горы с письменами, на склоне которых древние предки оставили рисунки, раскрывающие образ их жизни, и многое другое.

Амга – административный центр улуса – возникла во второй половине XVII века как поселение пашенных крестьян. В 1672 году в Амге числилось 4 семьи крестьян и 2 крестьянина-льготника, а в 1685 году – уже 17 семей. В конце XVII века, с учреждением в Якутском крае русской оседлости и освоением хлебопашества, из Москвы было сослано 12 человек. Некоторые из них благополучно добрались до Амги-Слободы и стали заниматься возделыванием земли. С тех пор поселение продолжает развивать сельскохозяйственные традиции.

В настоящее время село Амга – самое крупное из 14 наслегов улуса, в котором проживает 6531 человек 17 различных национальностей – это 38% от общего количества жителей улуса. В районном центре, как и полагается, сосредоточены все учреждения администрации улуса, предприятия и организации улусного значения. Всего их на сегодняшний день 83. В селе очень хорошо развита социальная инфраструктура: в Амге работают 2 средние школы, 1 лицей, 1 коррекционная школа 8-го типа, 5 детских дошкольных учреждений, районная центральная больница, Амгинский центр культуры, а также более 40 частных магазинов и рынков.

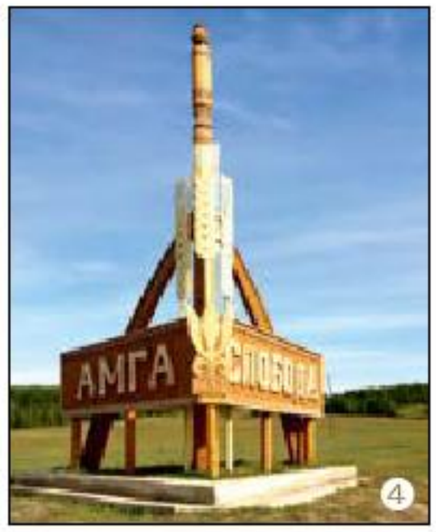
Фото | ❶ Символ Амги- Кыыс Амма. ❷ Бюсты героям -участникам гражданской войны на площади Славы. ❸ Здание ЗАГС.













своей свежестью, летнее солнце и не по-северному теплая вода остаются в памяти навечно.

Со словом Амга, или Амма, у каждого из местных жителей связано много светлого и прекрасного. Одни вспоминают о чистой, до прозрачности, воде реки Амга, другие - о чудесном цветке земли якутской – сардане, третьи - о душистой, сладкой ягоде – землянике. Но для каждого из них - это малая Родина, отчий край, который дорог сердцу, родительский дом, согретый душевной теплотой и любовью.

Природно-климатические условия и географическое положение улуса стали благодатной основой для развития сельского хозяйства, которое является основным занятием коренного населения и по настоящий день. Амгинская земля оказалась пригодной для хлебопашества.

Особенность сельского хозяйство Амгинского улуса в том, что оно ориентировано, прежде всего, на выращивание зерновых культур. Последние несколько лет администрация района активно занимается развитием именно этой экономической отрасли. Весь район направлен на создание новых производств по переработке сельхозпродукции и их отходов, совершенствование пищевой промышленности. И многого другого, что позволит амгинцам работать и жить в лучших условиях.









Амга состоит из 55 улиц и 4 переулков. В довоенные годы в селе была всего одна улица - Партизанская. Сегодня она, вместе с улицей Ленина, составляет центральную часть села, на которой расположены деловая и основная торговая зона: административные здания районного и сельского муниципалитетов, ЗАГС, школа № 2, лицей, филиалы федеральных банков и 3 многоэтажных жилых дома. В последние годы в Амге появилось много современных объектов: детская школа искусств им. А.А. Черемных, сквер детства, новая общеобразовательная школа на 275 мест и многое другое.

Амгинцам есть чем и кем гордиться. На территории села проживает 140 ветеранов тыла, 594 ветерана труда и 99 почетных граждан Амгинского наслега. Ежегодно в Амге рождается более 100 маленьких граждан.

Самой большой достопримечательностью села является одноименная река Амга - самый крупный приток реки Алдан. Река является и символом села, и настоящим брендом всего района. Ее по праву называют жемчужиной Якутии. Местные говорят, что хоть раз побывав в Амге, искупавшись в прозрачно чистых водах этой реки, обязательно заметишь звонкие солнечные блики, мелкий галечник на дне реки, разнотравье трав и цветов по ее берегам. Воздух, пьянящий







Фото | ❶ р. Амга. ❷ Юные жители Амги. ❸ Будущие защитники Амги. ❹ Знак Амга-Слобода, установленный на въезде в село в 2009 году. ❺ Памятник Кыыс Амма на берегу реки Амга. ❻ Памятник в честь Победы воинов в ВОВ, установленный в год 65-летия Победы. ❼ Сквер детства. ❽ Памятник ветеранам тыла. ❾ Наши уважаемые ветераны ВОВ на площади Славы 9 мая. ❿ Будущее Амги – дети. ⓫ Детская школа искусств им. А.А. Черемных.

Мегино-Кангаласский улус – земля столетних традиций и будущего

Традиционным видом деятельности для Мегино-Кангаласского улуса Республики Саха (Якутия) всегда было сельское хозяйство, но в XXI веке в район пришла Амуро-Якутская железнодорожная магистраль. Железная дорога стала перспективным источником развития территории.

Строительство железной дороги – великое дело, объединившее тысячи людей. Причастность к большой стройке становится гордостью и самих участников, и их земляков. Многие жители Мегино-Кангаласского улуса внесли свой вклад в летопись БАМа.





СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫЕ ИСТОКИ

Сам район был образован 10 февраля 1930 года, объединив два старинных якутских улуса – Мегинский и Восточно-Кангаласский. Их история насчитывает целые столетия, а Мегино-Кангаласская земля – это одно из центральных мест формирования якутского народа и его культуры. Известные сейчас в археологии опорные памятники культуры XIV-XV вв. представляют собой первые поселения.

Животноводство, земледелие и огородничество всегда были распространенными для этой территории занятиями. Особенно возделывание сельскохозяйственных культур распространилось в середине XIX века, когда сюда стали отправлять ссыльных старообрядцев. С годами сельское хозяйство развивалось – появились первые артели и товарищества, затем крупные колхозы.

И сегодня Мегино-Кангаласский улус удерживает статус самого крупного сельскохозяйственного района в республике. Он вносит ощутимый вклад в развитие экономики региона. Издавна мегинцы славились как отличные скотоводы, а позже достигли успехов в земледелии. Всего в улусе насчитывается 122 478 га сельскохозяйственных угодий, в том числе пашни 9609 га, залежи 6456 га, 52 154 га сенокосные угодья и 54 259 га пастбищ.

Агропромышленный комплекс района субсидируется из регионального и муниципального бюджетов. В последние годы развиваются сельскохозяйственные кооперативы, среди которых лидирующие позиции занимают «Манчаары», «Хоту», «Тумул». Завершена масштабная реконструкция Майинского молокозавода, развивается сфера переработки и сбыта сельскохозяйственной продукции, строятся новые животноводческие комплексы.

Строительство Амуро – Якутской железнодорожной магистрали способствовало дальнейшему развитию сельскохозяйственной отрасли, появились новые возможности для реализации сельхозпродукции за пределами улуса и республики в целом.

ТРАНСПОРТНЫЕ ВОРОТА ЯКУТИИ

Железнодорожная линия Томмот – Кердем – Якутск (Нижний Бестях) пришла в Мегино-Кангаласский улус в 2011 году. Сейчас строительство крупнейшего в республике железнодорожного комплекса находится на стадии завершения.

В улусе активно реализуются и иные проекты республиканского и федерального значения - окончание строительства магистральной линии электропередачи Нерюнгринская ГРЭС – Томмот – Майя,

Фото | ❶ В селе Майя новоселы получили ключи от квартир по федеральной программе «Переселение из ветхого и аварийного жилья». ❷ Продукция местных производителей пользуется спросом. ❸ Железнодорожный вокзал ст. Нижний Бестях. ❹ Сельское хозяйство – приоритетное направление развития района.







реконструкция федеральной автодороги «Лена», начало строительства магистрального автомобильного моста через реку Лену, газификация поселений. Таким образом, Нижний Бестях должен превратиться в крупный транспортно-логистический центр, обеспечивающий взаимодействие автомобильного, водного и железнодорожного транспорта, терминального и складского хозяйств, систем сопровождения грузов.

Эти проекты дали улусу огромные перспективы развития: его инвестиционный потенциал вырос в разы. Нижний Бестях стал транспортными воротами в Якутию.

ГЛАВНОЕ – ЭТО ЛЮДИ

Сегодня в улусе осуществляется комплексная целевая программа социально-экономического развития на 2012 – 2016 гг. Администрация улуса постоянно работает над повышением уровни жизни населения, уделяя большое внимание вопросам культуры, спорта и образования. Только за прошлый год в улусе были построены все запланированные объекты культурно-этнографического комплекса «Урасалаах», открылся новый культурный центр в поселке Нижний Бестях – Районный центр народного творчества «Дом Олонхо». В ноябре 2013 года открылся Майинский кинозал на 46 мест.

В полной мере реализуются государственные, республиканские и муниципальные программы, такие как: «Обеспечение качественным жильем на 2012-2016 годы», обеспечение жилыми помещениями детей-сирот и детей, оставшихся без попечения родителей, инвестиционная программа Республики Саха (Якутия), МПЦ «Переселение граждан из аварийного жилищного фонда с учетом необходимости развития малоэтажного жилищного строительства на территории муниципального района «Мегино-Кангаласский улус» РС(Я) на 2013-2015 годы». Полным ходом идет строительство жилых домов, социальных объектов.

К тому же в улусе активно работают программы социальной поддержки отдельных категорий населения. Так, успешно начала свою работу «Школа третьего возраста» для поддержания активного образа жизни и оздоровления людей старшего возраста. Она открыта в с. Майя, там уже организовано 11 кружков, 14 творческих мастерских, проводятся клубные занятия. В марте прошлого года в целях поддержки работоспособных инвалидов и организации их занятости был открыт первый в республике социальный бизнес-инкубатор.



Глава Мегино-Кангаласского улуса Николай Прокопьевич Старостин:

- Улус – это наш общий дом, и мы вместе должны позаботиться о том, чтобы наша территория была чистой, уютной и комфортной для проживания. Это зависит не только от власти, но и от самих жителей. В наших планах создать на территории района новые производственные объекты, развить инфраструктуру, расширить в улусе возможности экотуризма. В целом, с приходом железной дороги будут созданы новые рабочие места, вырастет конкурентоспособность населения, изменится ценовая политика на разного рода услуги и товары. Все это положительно скажется на благосостоянии людей, о чем мы должны заботиться в первую очередь.



Развитая дорожно-транспортная инфраструктура, продуктивный агропромышленный сектор, ориентация местной власти на социальную составляющую управления – все это делает Мегино-Кангаласский улус не только экономически эффективной зоной, но и территорией комфортного проживания.

Территория Мегино-Кангаласского улуса - 11,7 тыс. км, в его состав входит 31 поселение. Административный центр - поселок Нижний Бестях становится крупным транспортно-логистическим узлом, где железнодорожные пути пересекаются с водными и автомобильными путями.

Исторически значимым событием в жизни республики и Мегино-Кангаласского улуса стало проведение газопровода через реку Лену. Оно положило начало новой жизни для десятков тысяч человек, проживающих в заречных улусах.

Фото | ❶ Газопровод через реку Лену. ❷ На национальном празднике Ысыах.

Якутия на пороге перемен

Нижний Бестях расположился на живописном, правом, берегу реки Лены. Исторически и географически поселок стал транспортным узлом для заречных районов Республики Саха (Якутия).





Через поселок Нижний Бестях осуществляется передача электроэнергии, телефонно-кабельной связи от Якутска до Восточной Якутии и Магаданской области.

Береговая линия Нижнего Бестяха всегда служила переправой для людей, грузов и скота в город Якутск и обратно. Известно, что первоначально перевозка осуществлялась на гребных лодках, карбасах, с 30-х гг. – на пароходах («Лена», «Кызыл»), а сейчас два берега соединяют современные виды водного транспорта - на территории поселка расположен речной порт регионального значения.

Рост потребностей хозяйств и населения восточных и южных районов Якутии, развитие товарооборота на Сибирской железной дороге и БАМе, а также строительство АЯМа ускорили развитие Нижнего Бестяха.

Поселок образовался в 30-е годы двадцатого века. Тогда на правом берегу Лены появились пункты снабжения (склады) горюче-смазочными средствами автомашин и тракторов. В 1937 году в селе начала работать Нижне-Бестяхская торговая база «Холбос». Именно благодаря ей на правом берегу реки Лены, напротив столицы республики, и появились другие предприятия: Бестяхское автохозяйство, ДСУ-2, ПМК ЛЭП, ЭТУС, ТУСМ-4, нефтебаза, лесхоз и др.

Наиболее интенсивный экономический рост поселка пришелся на начало 50-х годов благодаря строительству автодороги «Лена» на участке Нижний Бестях – Большой Невер. В 1952 г. открылась семилетняя школа. Для поселка это было замечательным событием, так как до этого детям приходилось получать образование в селе Павловск, что находится в 12 км.

Отдельный сельский Совет образовался в 1960 году. Со дня его создания поселок начал меняться



Фото | ❶ В поселке Нижний Бестях всегда рады гостям. ❷ Учебный корпус ГБУ «Транспортный техникум». ❸ Районный центр народного творчества «Дом Олонхо».

на глазах: появились сельпо, межрайонные предприятия, учреждения и общественные организации. Население Нижнего Бестяха увеличилось в разы, и в 1972 г. ему был присвоен статус рабочего поселка. В 70-х здесь продолжилось активное строительство социальных объектов: больница (1975 г.), грязелечебница «Абалах» (1975 г.), универмаг (1978 г.), автовокзал (1977 г.) Возникали жилые кварталы: «Нефтебаза», «Лесхоз», «ЛЭП». Все это не было потеряно с течением времени, наоборот – инфраструктуру сохранили и развили еще больше.

Сегодня территория Мегино-Кангаласского улуса является плацдармом для развития транспортной инфраструктуры заречной, восточной и арктической групп районов республики. Это важный транспортный узел, в котором пересекаются дороги разных направлений и значений. А именно три федеральные автомагистрали: «Лена», «Колыма», «Вилюй», республиканская дорога «Амга» и АЯМ. Железная дорога пришла от станции «Кердем» в конце «нулевых», и уже 4 августа 2013 г. вокзал «Нижний Бестях» на одноименной станции был открыт.

Нижний Бестях является конечной железнодорожной станцией Амуро-Якутской магистрали. На ее территории планируется построить более 100 объектов, включая пункт технического осмотра вагонов, локомотивное депо, Дом отдыха локомотивных бригад и многое другое. Еще до введения в постоянную эксплуатацию станция была задействована для завоза грузов в центральную часть Якутии в связи с мелководьем на реке Лене и невозможностью использования традиционных речных маршрутов от порта Осетрово. Местные жители ждут скорого открытия пассажирского сообщения.

С 2011 года в Нижнем Бестяхе работает Транспортный техникум, который готовит специалистов ведущих профессий железнодорожного транспорта. Из стен этого современного учебного учреждения ежегодно выходят замечательные кадры.

Строительство станции и логистического центра на 5-м км к югу от поселения находится на региональном контроле – в схеме территориального планирования Республики Саха (Якутия) им уделено особое место. Все это играет большую роль в развитии поселка Нижний Бестях. В том числе с точки зрения изменения численности населения: планируется, что к 2020 году оно увеличится до 20,8 тысячи человек за счет миграционного притока населения в соответствии с социально-экономическими перспективами (сегодня в Бестяхе проживает 3961 человек). Кстати, естественный и миграционный прирост населения здесь фиксируют на протяжении нескольких лет.



Глава администрации МО «Поселок Нижний Бестях» Георгий Михайлович Бор:

- Стремительный скачок в развитии нашего поселка, который мы наблюдаем на протяжении нескольких лет, связан, в первую очередь, со строительством железной дороги. Это наша экономическая и социальная опора: появилась работа, повысилась зарплата, строится жилье, население прибывает. И это, как мне кажется, только начало. Впереди нас ждет еще немало позитивных перемен. Совместными с правительством республики усилиями продолжается реализация Генерального плана развития п. Нижний Бестях. Как главу поселка и его жителя меня это действительно радует.

Уже сегодня в поселке строится новое жилье. Только в прошлом году в эксплуатацию были сданы 4 многоквартирных дома, еще несколько будут построены в 2014 году. Помимо этого, возводятся социально важные объекты. Так, скоро должно начаться строительство новой спортивной площадки, детского сада и спортивного комплекса с плавательным бассейном, где планируется проведение некоторых видов спортивных состязаний международных игр «Дети Азии».

Не так давно в Нижнем Бестяхе был построен Дом Олонхо – учреждение культуры, которое занимается возрождением, сохранением и развитием духовных ценностей народа Саха. Еще одно важное с этой точки зрения событие – возведение православного храма. Его строят полностью за счет пожертвований населения.

Градостроительная концепция развития населенного пункта основана на том, что поселок станет крупным транспортно-перевалочным узлом по окончании строительства железнодорожной линии Беркакит-Томмот-Якутск. Жители поселка возлагали большие надежды на приход железной дороги, вместе с которым, они знали, появится возможность выезда за пределы республики на ж/д транспорте. Можно сказать, что ожидания были оправданны: все это позволило создать новые рабочие места и подтолкнуть социально-экономическое развитие поселка и всего улуса в целом.





В 2007 году Нижний Бестях получил статус административного центра Мегино-Кангаласского улуса.





Фото | ❶ Строительство храма на пожертвования жителей п. Нижний Бестях. ❷ Здание администрации п. Нижний Бестях. ❸ Бор Г.М. с ветеранами тыла, вдовы участников ВОВ на празднике, посвященном Дню Победы. ❹ Народный ансамбль танца «Каталык».

Железная дорога развивает якутские села





В перспективе, со строительством автомобильного и железнодорожного моста через р. Лену, с. Павловск и п. Нижний Бестях объединятся и станут городом-спутником Якутска.

История села Павловск – центральной усадьбы Нерюктяйинского наслега Мегино – Кангаласского улуса - всегда была связана с развитием дорожной стратегии России.

Дорога, проходящая по ледовой переправе реки Лены, Якутск (Хатассы) – Павловск – Якутск (Хатассы) связывала Якутию с Россией и выходила на Охотское море. Через станцию с. Павловск Россия поддерживала деловые связи с Северной Америкой и странами Тихоокеанской акватории. С середины XIX века дорожная почтовая станция Кюреляхская с. Павловск, пригорода г. Якутска, являлась дорожным форпостом российского государства на северо-востоке Сибири.



Глава администрация МО «Нерюктяйинский наслег» Мегино-Кангаласского улуса Республики Саха (Якутия) Павел Данилович Сазонов:

- Строительство и развитие железной дороги создает предпосылки для относительно быстрого роста по существу нового населенного пункта. Численность населения в первые годы эксплуатации железнодорожной станции может достигнуть 4-5 тыс. чел. и будет расти дальше. Все это дает нам огромные перспективы: особенно интересным мне кажется проект строительства перевалочного речного порта, который позволит организовать прием и обработку грузов с подходом железнодорожной линии к поселку.

История дорожной стратегии повторяется спустя время, перейдя на более сложную ступень - строительство железнодорожной магистрали. Таким образом, и в XXI веке село Павловск вновь выполняет свою историческую миссию.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ТРАДИЦИИ

Транспортная система Якутии развивалась постепенно за счет водных путей Ленского пароходства, автомобильных дорог, строительства БАМА, а вслед за этим и Амуро-Якутской железнодорожной магистрали. Сегодня на правом берегу реки Лены, рядом с. Павловск, развернулась северо-восточная узловая станция Нижний Бестях.



На территории республики возведение железной дороги начали в 1976 г. От границы Амурской области до реки Томмот строительство велось вахтовым методом по сильнопересеченной местности. Но сильные характер и воля, героический труд строителей, умелое управление руководителей республики позволили довести железнодорожные пути до станции Кердэм, где в сентябре 2010 года было уложено «серебряное звено».

15 ноября 2011г. была произведена торжественная укладка якутского «золотого звена», символизирующего окончание строительства одного из северных участков Амуро-Якутской магистрали. Это событие отмечали на всех узловых станциях пути: в городах Нерюнгри, Алдан, Якутск, в поселках Покровск, Нижний Бестях и селе Павловск.

Строительство железной дороги позволило сформировать в районе Павловска крупный транспортный узел. И сегодня здесь создаются службы, необходимые для

Фото | ❶ Восстановленный православный христианский крест на Крестовом заезде, первой станции Якутско – Янского тракта, освящен Владыкой всея Сибири Силуяном, с. Павловск, 2003 г. ❷ Карта Нерюктяйинского наслега (с. Павловск). В центре территории Нерюктяйинского наслега железнодорожная узловая станция Нижний Бестях. ❸ Жители с. Павловск на встрече поезда на границе Хангаласского и Мегино – Кангаласского улусов, 8 июля 2011 г.

содержания железнодорожной станции и организации эксплуатационных работ участка. На объектах будет задействовано более тысячи человек. Работы по созданию сопутствующей транспортной инфраструктуры ведутся в селе по сей день. В перспективе будут созданы сортировочная станция с локомотивной службой, вагонное хозяйство и ремонтно-эксплуатационные объединения. Все эти объекты будут расположены на территории Нерюктяйинского наслега Республики Саха (Якутия).

СОЦИАЛЬНЫЕ ОРИЕНТИРЫ

Даже в условиях вечного мерзлотного грунта Якутии население Нерюктяйинского наслега освоило



выращивание зерновых культур, а затем и овощных. Земледелию коренные жители научились у русских староверов, которые проживали в Павловске еще с 1852 года. Сегодня нерюктяйинцы активно занимаются скотоводством и коневодством, также в селе работает пункт переработки сельскохозяйственных продуктов.

Особое внимание в наслеге уделяется образованию и воспитанию. В Павловской средней общеобразовательной школе более 300 детей получают профориентацию по сельскохозяйственному и политехническому направлени-



ям. Последнее, с 1960-х годов, преподается под руководством учителя черчения, Учителя учителей, Заслуженного учителя школ ЯАССР, Отличника просвещения РСФСР Василия Николаевича Оконешникова. Школа развивает профориентационное обучение по самым разным направлениям, в том числе по железнодорожным специальностям.

НОВОЕ БУДУЩЕЕ

В связи со строительством железнодорожной магистрали до города Якутска на территории поселка Нижний Бестях и села Павловск в перспективе появится перевалочная узловая база для путей автомобильного,



речного и железнодорожного транспорта. Для работы на магистрали потребуется рабочая сила, приспособленная к жизни и труду в суровых условиях Крайнего Севера – и это будет молодежь Павловска.

Строительство новых производственных объектов и жилых домов в Павловске и Нижнем Бестяхе позволит со временем объединить их в узловой населенный пункт. Появление такой крупной железнодорожной станции на правом берегу реки Лены даст возможность развивать магистраль в восточном направлении: вдоль Якутско-Аянского автомобильного тракта до побережья Тихоокеанского региона. Железная дорога не только изменит направление работы Ленского речного порта и Северного морского флота, но и позволит развить сеть автомобильных дорог по всей территории Якутии.

Дальнейшее развитие транспортной инфраструктуры на северо-востоке России способствует прямому выходу Якутии на страны Тихоокеанского региона. Прямые поставки морепродуктов и народнохозяйственных товаров с Востока будут занимать меньше времени, а экспорт древесины, пиломатериалов, энергетически емких топливных ресурсов ускорит темпы социально-экономического развития всей страны.

Северо-восток России – это будущее страны, в котором тысячи людей будут работать на благо и процветание родного края.



Численность населения с. Павловск составляет 2021 человек, в том числе 638 детей.



Фото | ❶ Экс-президент РФ Дмитрий Медведев на торжественном мероприятии по укладке «золотого звена» на линии Беркакит – Томмот – Нижний Бестях, 15 ноября 2011 г. ❷ Стелла при въезде в с. Павловск. ❸ Экскурсия по вокзалу. На празднике окончания строительства железнодорожного вокзала в День железнодорожников. ❹ На традиционном празднике Ысыах. ❺ Ученики Павловской средней школы – будущее села.

Северная дорога жизни

Село Рассолода расположено на живописном берегу реки Лены, в 40 км к югу от районного центра – поселка Нижний Бестях.



Официально Рассолодинский наслег был образован в 1847 году. С 1860 года – центр Восточно-Кангаласского улуса. В 1930 году вошел в состав Мегино-Кангаласского улуса.



В селе Рассолода находится одна из самых старейших школ в Якутии: в 2014 году она празднует свое 140-летие.

Сегодня, с постепенным введением в эксплуатацию участков Амуро-Якутской магистрали, связывающей Транссиб и Байкало-Амурскую магистраль с Республикой Саха (Якутия), новый виток получают северные села, которые когда-то были территориально изолированы.



Глава Рассолодинского наслега Илья Валентинович Макаров:

- Амуро-Якутская магистраль стала для Рассолоды настоящим источником социально-экономического развития. Ведь сегодня в селе активно строится жилье и создается цивилизованная коммунальная инфраструктура. Уже 29 домов сдано в эксплуатацию. Ну и конечно, мы не забываем о традиционных для нашего населения направлениях – будем дальше развивать овощеводство, мясо-молочное производство и мясное табунное коневодство, которыми славится наш край.

Еще лет 5 назад строительство железной дороги – АЯМа – жителям села Рассолода казалось весьма отдаленной перспективой. Но в 2010 году на территорию зашли подрядные организации. С тех пор железная дорога приобрела весьма отчетливые очертания. Когда железнодорожные пути пересекли границу Мегино-Кангаласского улуса, селяне убедились, что долгожданная, самая северная, магистраль близка к завершению.

Появление железной дороги, которая связывает республику с центральными регионами страны, создало дополнительные рабочие места для населения села. На подрядные работы максимально привлечены местные жители. Выпускники местных общеобразовательных школ обучаются в железнодорожном техникуме, расположенном в поселке Нижний Бестях. Эти молодые ребята пополняют ряды квалифицированных специалистов-железнодорожников.

Село продолжает расти и развиваться. Одним из поводов к этому послужило строительство авто-железнодорожного моста через реку Лену, из-за которого территория Рассолоды попадает в зону подтопления. Согласно решению правительства республики, село переносят на возвышенную местность. Сегодня для жителей Рассолоды строится новый поселок: возводятся современные объекты соцкультбыта, комфортные жилые дома и хорошие дороги. При поддержке Министерства сельского хозяйства и Правительства РС (Я) построено и введено в эксплуатацию 29 жилых домов.

29 декабря 2012 года в эксплуатацию было сдано здание средней школы на 120 мест. Образовательное учреждение отвечает всем последним кадровым, материально-техническим и учебно-методическим требованиям.

Железная дорога, новый поселок, новые дома – жители якутского села Рассолода с оптимизмом смотрят в будущее и надеются, что самая северная в мире дорога станет связующей нитью со всей Россией.

Фото | ❶ Рассолодинская средняя общеобразовательная школа. ❷ Строятся улицы нового поселка Рассолода.

Строительство участка железнодорожной линии Беркакит-Томмот-Якутск с возведением совмещенного железнодорожно-автомобильного моста через реку Лену в районе г. Якутска – ключевой проект создания опорной транспортной сети Республики Саха (Якутия).

Принято решение о поэтапной реализации этого проекта: на первом этапе – строительство транспортного перехода с обеспечением выхода автотранспорта на федеральные автодороги М56 «Лена» и «Вилюй», на втором – создание железнодорожного перехода и доведение железной дороги до г. Якутска.

Проектирование началось в 2013 году, строительство планируется в период 2014 – 2018 гг.

Гордость Хаптагайской земли - люди

В суровых погодно-климатических условиях Крайнего Севера тоже можно успешно заниматься сельским хозяйством.



1


2



Глава администрации МО «Хаптагайский наслег» Екатерина Романовна Гаврильева:

- Хаптагайская земля – родина многих известных людей. Здесь учились, трудились, жили и живут люди, именами которых Хаптагайский наслег гордится. В первую очередь это Герой Гражданской войны Иннокентий Егорович Алексеев и 2 Героя Социалистического труда: Гавриил Семенович Самсонов и Екатерина Иннокентьевна Новгородова – знатные овощеводы и Почетные граждане республики. Иннокентий Егорович Алексеев – участник строительства БАМа. Его именем в Алданском районе назван поселок Алексеевск. Для каждого из них мы построим памятник – создадим «Аллею героев». История наслега знает немалое количество орденоносцев и просто хороших людей, которые создавали лучшее будущее для своего поселения. Мы должны знать их имена, помнить о них, чтобы наши потомки продолжали добрые традиции своей малой родины.

С территории Хаптагайского наслега начнется строительство автомобильного моста через реку Лену.

На путь земледелия Хаптагайский наслег, в числе первых, вступил еще во второй половине 19-го века. Наслег из преимущественно скотоводческого превратился в скотоводческо-земледельческий. Сегодня большая часть населения занята в животноводстве, коневодстве и овощеводстве.

На аграрную промышленность территории хорошо повлияла сдача в эксплуатацию одного из крупнейших заводов по производству комбикорма в 2001 году. Здесь трудоустроено более 70 хаптагайцев. За одну смену Хаптагайский комбикормовый завод производит до 100 тонн продукции. Увеличить производительность, а возможно, и количество рабочих мест предприятию позволит дальнейшее развитие Амуро-Якутской железнодорожной магистрали, которая проходит по территории наслега. Благодаря ей доставка сырья для комбикорма будет намного дешевле.

Кстати, АЯМ для Хаптагая начался еще в конце XX века: с 1987 по 1992 годы здесь работала Мехколонна-575 треста «Бамстроймеханизация», которая построила поселок АЯМ. Для хаптагайцев это было значимым событием, поэтому они активно помогали «аямовцам» – так их называли. Детей строителей обучали в местной школе, а их самих вовлекали в общественную жизнь.

К сожалению, поселок АЯМ так и не был заселен до конца – его построили на низменности, которую затопило во время одного из весенних паводков р. Лены. Многоквартирные благоустроенные дома, котельные и другие объекты были заброшены.

Новая история Малого БАМа здесь началась в 2000-х. Уже 2 года, как грузовые поезда идут по железнодорожным путям рядом с поселком. Местные жители ждут, когда же откроется пассажирское сообщение – можно будет с комфортом путешествовать не только по республике, но и по всей России.

Сегодня местные власти работают над тем, чтобы улучшить социальное положение населения. Работает большая светлая школа на 200 человек, детский сад – на 100, в прошлом году построили и сдали в эксплуатацию новую больницу. В планах – ремонт поселковых автомобильных дорог и благоустройство жилья. Скоро начнется строительство многоквартирного дома – по программе переселения из ветхого и аварийного жилья.

У Хаптагайского наслега есть будущее – население не убывает. Вот уже несколько лет подряд ежегодно здесь рождается более 20 малышей. Для них и для всего молодого поколения в этом году в Хаптагае начнут строить краеведческий музей, который расскажет о богатой истории наслега и людях, которыми можно гордиться. Их на хаптагайской земле немало.


3


4


5


6

Фото | ❶ ОАО «Хаптагайский комбикормовый завод». ❷ Теплицы СХПК «Дирин». ❸ Памятник погибшим в Великой Отечественной войне. ❹ Микрокрайон «Эляковка». ❺ Участковая больница на 10 коек. ❻ Памятник Герою Соцтруда, овощеводу Г.С.Самсонову.

Амуро-Якутская магистраль (АЯМ) – крупнейшая железнодорожная стройка России трех последних десятилетий от города Нерюнгри, крупного угольно-промышленного района, далее на север.

Ответвление от Транссиба на АЯМ находится у станции Бамовская. Отсюда она идет на север, стыкуется с БАМом около Тынды, дважды пересекает реку Гилюй.
В Республике Саха (Якутия) линия проходит через 1300-метровый Нагорный тоннель под Становым хребтом.
В горной Южной Якутии пересекает многочисленные реки, Нерюнгринский угледобывающий район, Алданское нагорье.
К северу от Томмота - самый длинный, 500-метровый, мост на линии через реку Алдан. Возле поселка Кердем АЯМ выходит на берег Лены.

На заключительном участке АЯМа, в поселке Нижний Бестях, создается крупный транспортный узел.

С возведением моста через реку Лену будет достигнута наибольшая эффективность грузовых и пассажирских перевозок. Будет образован Якутский транспортный узел, который не только соединит автомагистрали «Колыма», «Вилюй» и «Амга» с автодорогой «Лена», железной дорогой Беркакит-Томмот-Якутск, но и позволит повысить эффективность использования Северного морского пути.

Дорожная романтика Якутии

Качикатский наслег расположен на правом берегу р. Лены, в 27 км от улусного центра г. Покровска и 101 км до г. Якутска.



На территории Качикатского наслега расположены уникальные памятники природы: источник «Булуус», природный парк «Ленские столбы», бизонарий на Устье Буотома.



Фото | ❶ Устье реки Буотама. ❷ Зоя Гурьева трудилась на БАМе в составе 1-го отряда добровольцев «Якутский комсомолец». ❸ Панорама села Качикатцы.

В состав муниципального образования входят исторически сложившиеся земли населенных пунктов: село Качикатцы, Красный Ручей и участок ДРСУ (дорожное ремонтно-строительное управление). Именно с дорогами, автомобильными и железными, всегда была связана история наслега. И сегодня его территорию пересекает федеральная дорога М-56 Большой Невер - Нижний Бестях и Амуро - Якутская железнодорожная магистраль.

ДРСУ

Амуро - Якутская автомобильная дорога, которая связывает Якутию с Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожной магистралью, построена в 30-37-х годах двадцатого века. С участком номер 6, который также называют ДРСУ-6, связано немало судеб жителей Качикатского наслега.

История поселка ДРСУ, как места базирования дорожных рабочих, началась еще в довоенные годы. Жили в балках, бараках, тяжело и не всегда в достатке. Но трудились самоотверженно, не за страх, а на совесть. На строительство дороги в ДРСУ приезжали со всей республики. За долгие годы через эту дорогу прошла не одна сотня рабочих.

В свое время поселок напоминал Советский Союз в миниатюре – в 1986 году здесь трудились рабочие 14 национальностей: татары, русские, якуты, немцы, украинцы, белорусы – все жили единой семьей.

Дорожники исправно несли свою вахту, несмотря на тяжелые погодные условия: зимой – крепкий мороз, летом – невыносимая жара, весной и осенью – непролазная грязь. Тем не менее дорогу построили в срок.

И сегодня живы дорожные традиции, которые были заложены еще в прошлом веке: их продолжают потомки тех, кто работал в ДРСУ. На дорогах здесь трудятся целые династии. За последние несколько лет на территории наслега были заасфальтированы трасса до Жемкона, главные улицы в ДРСУ и Качикатцах, отсыпаны дорога на Красный Ручей и многие улицы в Качикатцах.

РАБОТНИКИ БАМА

Надо понимать, что и строительство БАМа не обошло наслег, а точнее его жителей, стороной.

Ранним утром 21 мая 1974 года юноши и девушки, одетые в темно-зеленую рабочую форму, поднялись на борт самолета ИЛ-14, который из столицы республики взял курс на Чульман. На рукавах спецовок выделялись эмблемы с изображением алмаза и рельса и надпись: «Якутия-БАМ». Это отправлялся на строительство Байкало-Амурской магистрали 1-й отряд добровольцев из Якутии - посланцев областной комсомольской организации.

Отряд «Якутский комсомолец» состоял из 15 человек: 4 девушки и 11 юношей. В этот отряд вошли представители Хангаласского улуса, в том числе Зоя Гурьева из с. Качикатцы.

В п. Чульман их ожидала теплая встреча, потом по знаменитой дороге Якутск - Большой Невер отряд отправился в поселок Тында. Зоя Гурьева помнит, как на границе Якутии с Амурской областью состоялось необычное комсомольское собрание под открытым небом. Здесь ребята дали клятву выдержать все испытания и трудности, которые встретятся им на великой стройке, проложить железнодорожную трассу к родной республике и выполнить наказ ветеранов труда, данный на торжественном собрании в Якутске: поднять вымпел на первом метре железной дороги на территории Якутской Республики.







Свою трудовую деятельность на БАМе начали со строительства деревянного моста через ручей, затем занялись прокладкой временной автодороги. За их спиной тысячи километров железнодорожного пути, сотни больших и малых мостов, укладка рельсов стальной магистрали до первого поезда на станциях Нагорный, Золотинка, Беркакит...

О том, как строили БАМ местные жители, принявшие участие в этом всесоюзном проекте, помнят до сих пор. Это время пронизано неподдельным патриотизмом и романтическим энтузиазмом. Строить БАМ хотели все. А как иначе? Ведь эта железная дорога должна была пройти по территории их родной республики и связать ее с остальным миром.



Анастасия Алексеевна Куприянова (Лаптева) строила БАМ в 1978-1981 гг., позже она получила почетное звание ветерана труда. Но в 1978 году юная комсомолка не мечтала ни о каких регалиях. Просто, не дождавшись формирования второго отряда «Якутского комсомольца», она, что называется, своим ходом отправилась в Беркакит – строить магистраль. За 4 года работы в отряде «Юность Якутии» она успела побывать на ст. Беркакит, в Нерюнгри, селе Чара, Тынде, Чите, Алдане и т.д.

Бамовская молодежь поехала строить магистраль по велению сердец, желая одного - проложить железную дорогу по своей Якутии, чтобы в ней строились новые поселки. Когда в XXI веке на территории республики продолжилось строительство Амуро-Якутской железнодорожной магистрали, ее было кому строить. Точнее, кому передать накопленные годами традиции.

Укладка «золотого звена» в Нижнем Бестяхе, которая произошла в ноябре 2011 года, объединила всех этих бамовских романтиков снова в одном месте, на железной дороге. На той, которую они начинали строить более 30 лет назад, вписав свои биографии в историю республики.

Фото | ❶ Анастасия Куприянова (Лаптева) с друзьями возле дома. ❷ Бригада Анастасии Куприяновой (Лаптевой) отряда «Юность Якутии». ❸ Жилые дома участка ДРСУ. ❹ Анастасия Куприянова (Лаптева). ❺ Уникальный источник «Булуус» - зима и лето рядом.

НОВЫЙ ВЕК

Сегодня Качикатский наслег выглядит как крепкое муниципальное образование. На территории наслега работают 14 сельхозпредприятий и 198 ЛПХ. В том числе мини-завод по быстрой заморозке сельхозпродукции «Бард». В отрасли дорожного хозяйства работают 2 крупные организации: ОАО «ДЭП-128» и ООО «Труд» (бывший ДРСУ).



Глава Качикатского наслега Ирина Викторовна Оболкина:

- Многолетняя история, крепкие традиции и богатые природные ресурсы – все это дает массу возможностей для развития Качикатского наслега. В силу тех или иных причин основными для нас стали отрасли сельского хозяйства – к этому располагают климатические условия, туристическая – на территории находится не один уникальный природный памятник и дорожно-строительная – так сложилось исторически. Целые династии тружеников дорожной отрасли готовы передавать сложившийся годами и унаследованный от предков опыт. Мы будем работать для лучшего будущего нашего наслега и всей Якутии.

Также в наслеге зарегистрированы 25 индивидуальных предпринимателей, которые работают в сфере торговли, общественного питания, производства хлеба, паромной перевозки, перевозки пассажиров, туризма и бытовых услуг.

Развитая социальная инфраструктура, строительство новых жилых, спортивных и культурных объектов, активное участие населения в работе местной администрации – все это говорит о том, что в Качикатском наслеге будет воспитано еще не одно поколение настоящих патриотов и просто хороших людей, которые будут работать на благо своей республики.



Численность Качикатского наслега, по данным на 1 января 2013 года, составляет 1349 человек, из них женщин 509, мужчин 540, в т.ч. 300 детей.



Величественные скалы природного парка «Ленские столбы» в Якутии - настоящее чудо природы. «Башни», «колонны», «арки», «соборы» и «замки» высотой 200-300 метров раскинулись по берегу реки Лены в длину на протяжении 80 км.

Природный парк состоит из двух изолированных участков. «Столбы» площадью 1 272 000 га находятся на правом берегу реки Лены и по бассейну реки Буотамы. «Синский»- кластерный участок площадью 81 тыс. га на левом берегу реки Лены выше устья р. Синей, с эвенкийской родовой общиной «Юнкюр».

Почти 30 лет вдоль ручья Диринг-Юрях ведутся раскопки на древнепалеологической стоянке возрастом 2,5-3 млн. лет. На разломах скал - отпечатки панцирей рачков-трилобитов, древние наскальные рисунки.

В границах парка выявлено 464 вида, 276 родов и 81 семейство сосудистых растений, обитают 42 вида млекопитающих, 99 видов гнездящихся птиц, в том числе 27 - краснокнижных.

«Ленские столбы» стали «природным парком» в 1995 году. Входят в систему особо охраняемых природных территорий Республики Саха (Якутия). С 2012 г. включены в Список Всемирного Наследия ЮНЕСКО.



Е.В. Басин - доктор экономических наук, действительный член Российской академии архитектуры и строительных наук, доктор транспорта, академик Академии транспорта Российской Федерации, академик Международной академии информационных процессов и технологий, академик Международной академии информатизации.

Басин Е.В. имеет почетные звания:

Герой Социалистического Труда,

Лауреат Государственной премии Российской Федерации,

Заслуженный строитель Российской Федерации.

Ефим Басин:

«Считаю, что мне очень повезло – в моей жизни был БАМ»

В современной истории России строительство Байкало-Амурской магистрали занимает особенное место, аналогов ей нет ни по масштабности вовлечения в стройку огромных человеческих и производственных ресурсов, ни по территориальной протяженности, ни по длительности воплощения в жизнь.



И до сих пор слово «бамовец» служит визитной карточкой и подтверждением профессиональных заслуг среди российских строителей, тем более что это поколение живет, работает и имеет активную гражданскую позицию. Практически каждому бамовцу известно имя Ефима Владимировича Басина, который в период с 80-х по начало 90-х работал на БАМе в должности начальника Главного управления магистрали.

У Ефима Владимировича свой взгляд на социально-экономическое значение БАМа и на его историческую роль в развитии Восточной Сибири и Дальнего Востока. Истинный патриот своей страны, настоящий бамовец, Ефим Басин и сегодня продолжает защищать интересы Байкало-Амурской Магистрали и ее строителей:

- Считаю, что мне очень повезло – в моей жизни был БАМ, который называют «стройкой века». Это не пустая фраза. Повезло и как человеку, и как профессиональному строителю. Такие стройки действительно бывают один раз в сто лет.



Фото | ❶ Е.В. Басин и другие руководители строительства БАМа над макетом станции Тында. ❷ В.В. Путин награждает Е.В. Басина медалью Столыпина П.А. I степени .

Просто напомню вам некоторые цифры и факты. В общей сложности при строительстве магистрали было отсыпано 570 млн кубометров грунта – цифра грандиозная. Представьте пояс, уложенный по экватору земного шара шириной 9 м и толщиной 1 м – вот такой объем был перелопачен нашими людьми. БАМ явился полигоном для испытания и внедрения множества новых строительных технологий, специальной техники. Взять хотя бы строительство тоннелей и мостов в условиях вечной мерзлоты. Каждый сотый километр здесь – подземный, проходит по тоннелю. В общей сложности на магистрали проложен 31 км тоннелей. Строились они в тяжелейших условиях. Температура подземных вод поднималась до 70 градусов. Сейсмика достигала 10 баллов. Тектонические разломы требовали специальных мер – химического закрепления. «Боевое крещение» получили здесь и мостовики. Каждый десятый надземный километр на БАМе идет по мостам. Всего было построено 2200 мостов. Не случайно мы даже шутили, называя БАМ чередой мостов, соединенных рельсами. Это и есть те самые инновации, о необходимости которых сегодня так часто говорят с высоких трибун. Если бы не БАМ, мы бы еще долго вынуждены были прибегать при транспортном строительстве на северных территориях к многокилометровым обходам.

Помимо собственно дороги программа строительства БАМа предполагала создание 11 территориально-производственных комплексов (ТПК). Конечно, если бы она была полностью реализована, то строительство Байкало-Амурской магистрали оценивалось бы совсем по-другому. А Сибирь и Дальний Восток по своему социально-экономическому развитию были бы почти приравнены к центральной части страны.

К сожалению, в силу известных причин в середине 80-х – начале 90-х годов прошлого века, интерес государства к БАМу резко упал. Мы все-таки сумели достроить железную дорогу, сдать ее в эксплуатацию. Что касается комплексов, то частично был построен только один из них: Южно-Якутский. Продукцией обогатительной фабрики на 9 млн тонн угля в год государство рассчитывалось с Японией за поставленную технику. Создание остальных ТПК даже не было начато.

Дорога и строившие ее люди были брошены на произвол судьбы. Финансирование строительства прекратилось. Жилые поселки должным образом обустроены не были. Ехать было некуда и не с чем. Работы тоже не было. Было очень обидно, больно, стыдно.

Масла в огонь щедро подливала пресса. Когда-то восхвалявшие, возвышавшие, романтизировавшие БАМ и бамовцев, средства массовой информации теперь их всячески очерняли, пытаясь сделать из великой стройки символ эпохи застоя. Тут и там мелькали газетные заголовки типа «Дорога в никуда», «Ржавеющие рельсы» и пр.

Да, строившийся как высоконагруженная магистраль БАМ на практике оказался малозначимым участком, пропускающим менее 8 пар поездов в сутки. Дорога была рассчитана на народнохозяйственные грузы. А их почти не было, как и государственных средств. Бюджет был пуст.









Трудовая биография Е.В. Басина:

1962-1980 гг. – прошел путь от рядового инженера до руководителя крупных строительных организаций на стройках Севера Европейской части России и Сибири.

1980-1990 гг. – начальник Главного управления на строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, заместитель министра транспортного строительства СССР.

1990-1992 гг. – председатель Комитета по строительству, архитектуре и жилищно-коммунальному хозяйству Верховного Совета Российской Федерации.

К сожалению, многим нашим современникам тогда не дано было понять, что БАМ явился одной из немногих масштабных строек страны, полностью ориентированных на перспективу. Он должен был стать действенным инструментом для реализации стратегического долгосрочного курса развития экономики страны.

Что такое БАМ? Это не только рельсы. Это еще и огромная, раскинувшаяся на 1,5 млн кв. км богатейшая территория, в недрах которой таилась примерно 1/3 минеральных сырьевых ресурсов СССР. В масштабах России это гораздо больше. Основным предназначением магистрали было создание плацдарма для добычи, переработки и транспортировки природных богатств, а также переброска моста между бешено развивающимся Азиатско-Тихоокеанским регионом и Европой. Проект строительства БАМа был вовсе не шапкозакидательским мегапроектом, а опирался на серьезное научное обоснование, тщательные расчеты.

БАМ – это не только главный ход от Тайшета до Совгавани. Это ряд уже построенных «перемычек» на ГлавСибе (Ургал - Известковая, Комсомольск - Волочаевка, Тында – Бамовская, Чара - Чина) и ряд строящихся и проектируемых подъездных путей к крупным месторождениям полезных ископаемых (удоканской меди, эльгинских углей, Холоднинскому и др.). Это – железная дорога к богатейшим природным богатствам юго-востока Забайкалья Нарын – Лугокан, которую проектирует и строит наша «КОРПОРАЦИЯ ИНЖТРАНССТРОЙ». Это магистраль Тында – Беркакит – Томмот – Якутск (Амуро-Якутская магистраль –АЯМ), призванная дать прямой железнодорожный выход на общую сеть Республики Саха (Якутия).

Наша страна лежит на трансконтинентальных транспортных путях. Сегодня перевозки такого масштаба осуществляют по транспортным коридорам. Под транспортными коридорами принято понимать не просто один транспортный путь, а весь комплекс транспортных объектов, обеспечивающих мультимодальные перевозки. Для образования такого Евро-Азиатского транспортного коридора через Сибирь и Дальний Восток имеются все условия, и уже в настоящее время наличие практически на всем протяжении от Урала до Владивостока кроме железнодорожных путей автомобильной магистрали с выходами в сопредельные государства (Монголию, Китай, Корею) по федеральным дорогам - Чуйскому тракту, дорогам Абакан – Кызыл, Улан-Удэ – Кяхта, Дальневосточным транспортным переходам гарантирует возможность организации мультимодальных перевозок грузов.

Рассматривая же схему международных транзитных транспортных коридоров, можно обратить внима-



ние, что логичным продолжением 2-го Европейского коридора является выход на АТР по направлению Москва – Нижний Новгород – Екатеринбург – Главная Сибирская магистраль и Байкало-Амурская магистраль. Логичным продолжением Северного хода Санкт-Петербург – Архангельск станет, если будет построена, линия Карпогоры – Вендинга – Сыктывкар – Пермь, и далее по тому же направлению на ГлавСиб и БАМ, с выходом через порты Дальнего Востока и Сахалина на Японию. А на Китай, Корею и Монголию, кроме того, по уже существующим железнодорожным и автодорожным переходам, которые при соответствующем их дооборудовании и достройке могут обеспечить наращивание и транзита, и местного грузооборота.

Таким образом, БАМ – это уже важнейшее звено общегосударственной транспортно-хозяйственной системы со своей инфраструктурой и возможностью развивать имеющийся социальный ресурс. Ее значение повышается в контексте перспектив транспортного строительства в восточном регионе страны.



Кризис не вечен. Ведь наступят же времена, когда экономика снова пойдет вверх. Снова возрастет потребность в сырье и материалах, снова понадобится наращивать выпуск готовых изделий и транспортировать их по просторам страны и за границу. И тогда выяснится, что транспортная система страны не только не понесла ущерба за годы экономических неурядиц, а выросла, развилась и окрепла. И люди не оказались выброшенными на улицу, не потеряли веры в себя, не утратили своей квалификации. А люди – наше самое главное богатство, думаю, здесь со мной согласится каждый, кто прошел БАМ.

Хочу подчеркнуть, что, несмотря на все проблемы, на все негативные процессы в экономике страны, транспортные строители по-прежнему ведут в регионе крупные строительные работы. Мы сохранили основные кадры и организации, способные решать самые сложные задачи. Такие как, например, строительство крупнейших мостовых переходов – через реку Обь в Сургуте и через Амур в Хабаровске, уникальной по наличию и сложности проявления опасных природных геологических процессов железнодорожной линии Чара – Чина для освоения месторождения полиметаллических руд.

Да и сам БАМ на деле доказывает свою необходимость. Последние годы постоянно увеличивается грузонапряженность магистрали, на многих участках уже перекрывая проектную мощность. Все чаще звучат призывы строить на БАМе вторые пути, электрифицировать дорогу на всем ее протяжении. Все это не позволяет назвать БАМ дорогой без будущего.

1992-1999 гг. – министр строительства России, председатель Госстроя России.

1995-1996 гг. – принимал активное участие в восстановлении экономики Чеченской Республики, в восстановлении жилья и объектов социально-культурного назначения в Республике Саха (Якутия) (г. Ленск), Юга России (Кубань).

1999-2007 гг. – первый вице-президент ОАО «Инжиниринговая корпорация «Трансстрой».

С 2007 года по март 2014-го генеральный директор ООО «КОРПОРАЦИЯ ИНЖТРАНССТРОЙ»

С 2009 г. по настоящее время – Президент Некоммерческого партнерства «Саморегулируемая организация «Межрегиональное объединение строителей».

БАМ: МАГИСТРАЛЬ В БУДУЩЕЕ

Сегодня все громче звучат голоса о необходимости продолжения строительства Байкало-Амурской магистрали.



В етеранов БАМа и в целом жителей Восточной Сибири и Дальнего Востока магистраль интересует не только как стройка века, вызывающая ностальгические воспоминания. Проект «БАМ – 2» нужен нашим российским регионам как толчок к комплексному и долгосрочному развитию территорий. Как доказательство того, что здесь имеет смысл продолжать жить, создавать бизнес, одним словом, надеяться на предстоящие социально-экономические перемены. Россияне, живущие за тысячи километров от Москвы в суровых природно-климатических условиях, устали от ожидания «дальнейших перспектив развития» и хотят быть уверены в том, что они тоже часть большой и сильной страны. Сорокалетний юбилей БАМа дал повод напомнить, что построенная железная дорога – это не просто транспортная артерия, соединившая запад и восток страны. Это дорога к несметным природно-сырьевым ресурсам, аналогов которым на территории одного отдельно взятого государства нет нигде во всем мире.

Прилегающая к Байкало-Амурской магистрали обширная территория России площадью более 1,5 млн кв. километров богата разнообразными природными ресурсами, позволяющими со временем сформировать на базе месторождений полезных ископаемых крупные ТПК, каждый со своим лицом. Одного поверхностного беглого взгляда недостаточно для того, чтобы дать хотя бы приблизительную оценку масштабов природных богатств этой зоны. Здесь можно говорить только о крупных и очень крупных месторождениях и их уникальных сочетаниях.

Уже к началу нынешнего века каждая административная территория зоны БАМа начала строить самые смелые и амбициозные планы по развитию своей территории, опираясь на то, что дала природа. Сегодня мы являемся свидетелями того, как на бамовский скелет нанизываются новые дороги. Проектами крупного масштаба стали железнодорожная магистраль к Якутску и подъездной путь к Эльгинскому месторождению углей, несколько дорог к рудникам и горно-обогатительным комбинатам. Одним из первых, следом за топливно-энергетичеким, начал вырисовываться металлургический кластер, в котором опережающие темпы развития показала цветная металлургия. Черная же продолжает накапливать свой исследовательский потенциал, с тем чтобы встать на хороший фундамент.

Описывая природные богатства зоны БАМа, многие справедливо уделяют первостепенное внимание тем из них, которые способны поднять индустриальную мощь страны на новый, более масштабный уровень.





Начнем с западного участка, который проходит по территории Иркутской области.

Когда началось становление Братска, открылась возможность реализовать программу гидроэнергетического строительства на Ангаре и начать комплексное освоение сырьевых ресурсов региона. Так страна начала осуществлять в Сибири одну из самых грандиозных задач. Эти стройки преобразили весь север Иркутской области.

К началу строительства БАМа Братско – Усть-Илимский территориально промышленный комплекс оказался самым развитым на всем прибамовском пространстве. В дремучих лесах возникли крупные гидростанции, алюминиевый завод, лесопромышленные предприятия, завод отопительного оборудования. Таежная сибирская территория давала стране десятки миллиардов киловатт-часов электроэнергии, железорудные концентраты, цветные металлы, продукты лесохимии, стройматериалы и многое другое. О Братске во всем мире заговорили, что это первый классический пример реализации идей комплексного территориального развития.

С приходом БАМа начал преображаться и большой регион северного Прибайкалья и Забайкалья. Территория района, царство гор и тайги, в настоящее время национальный природный парк.

Многие видели здесь в будущем турбазы и курорты – предсказывали развитие индустрии туризма. Однако уже после начала строительства магистрали геологи Бурятии выявили и разведали здесь более полусотни месторождений полезных ископаемых, которые прибавились к десяткам известных ранее месторождений. С этим богатством открывались хорошие возможности экономического развития, которые решено было использовать в будущем параллельно с развитием туристического кластера.

В числе природных ископаемых: колчеданно-полиметаллические руды в Озерном и Холоднинске, молибден в Орекиткане, кварцевые песчаники в Черемшанске, асбестовое месторождение «Молодежное» в районе Северо-Муйского хребта.

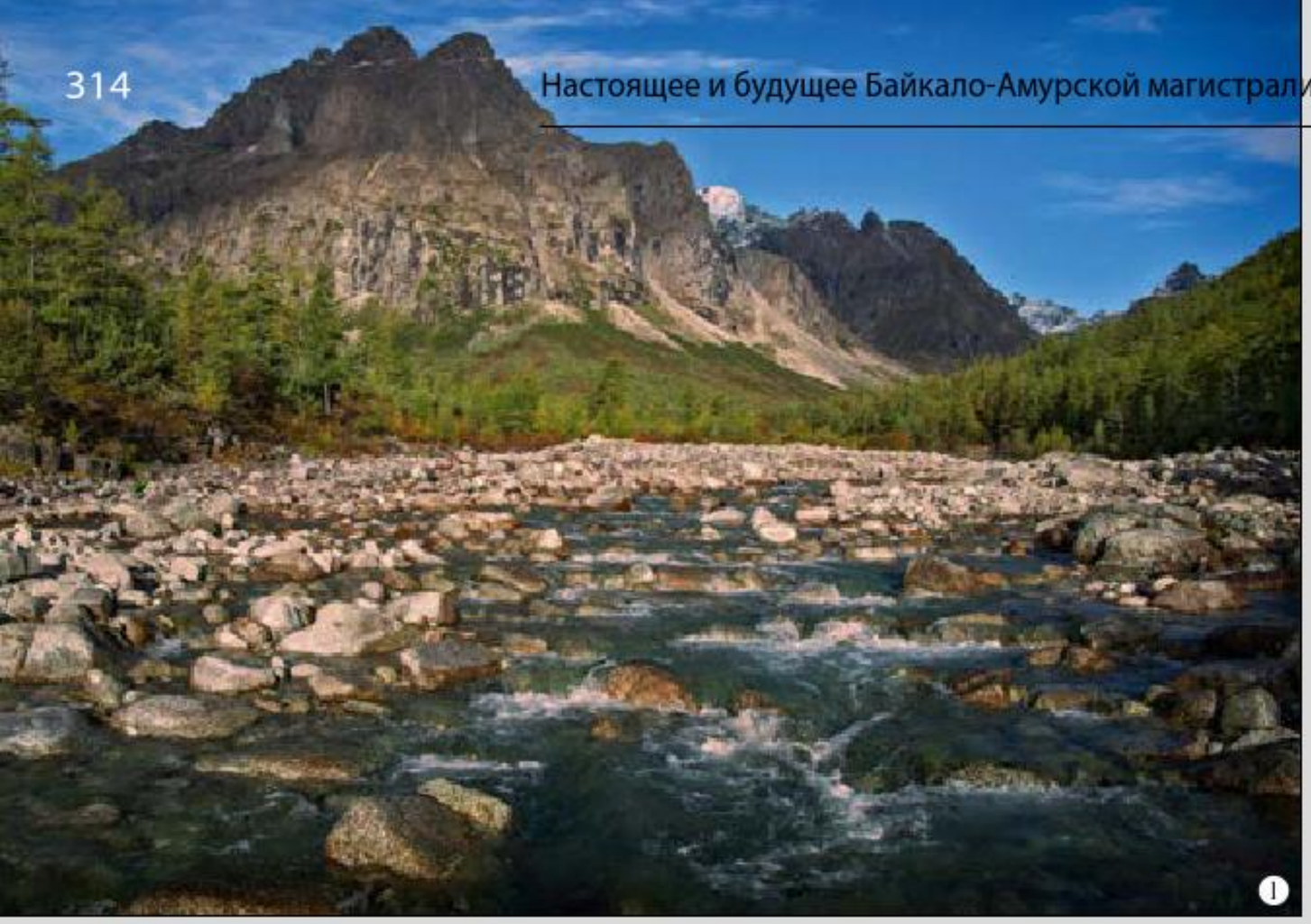
На асбестовом месторождении в долине реки Мудирикан планируется построить обогатительный комбинат, где можно будет получать асбестовое волокно самых разных сортов. Ожидается, что север Бурятии станет сырьевой базой всей цементно-шиферной индустрии Сибири и Дальнего Востока.

Еще в период строительства БАМа Совет министров Бурятии принял проект будущего северо-восточного промышленного района республики. В него были включены проходящий по территории республики участок БАМа, Холоднинский и Молодежный горно-обогатительный комбинаты, Мокская ГЭС, Баргузино-Курумканская агропромышленная база.

Туризм не был забыт. В Северобайкальске уже создана и действует «зона экономического благоприятствования туристско-рекреационного типа в целях развития туризма», как записано в Постановлении Правительства Республики Бурятии. Здесь взяли курс на создание высокого уровня сервиса для туристов.

Фото | ❶ Братский алюминиевый завод. ❷ Озерненский горно-обогатительный комбинат. ❸ Прибайкальский национальный парк.







На территории Забайкальского края огромные природные богатства хранят два горных богатыря – Кодар и Удокан. Есть легенда, согласно которой они нашли клад и не смогли его поделить, из-за чего поссорились. Они выпустили одновременно друг в друга стрелы и упали, образовав хребты, закрывшие собой клад. В 1949 году «богатырский клад» нашли иркутский геолог Елизавета Бурова и ее товарищи. Вскоре обнаруженное месторождение меди было достаточно хорошо изучено, и в 1965 году в академическом труде подытожено: «Выявлением месторождения меди в районе хребта Удокан геологическая служба СССР разрешила одну из самых важных минерально-сырьевых проблем, стоящих в одном ряду с открытием якутских алмазов и железорудных месторождений в центре европейской части СССР». Потом появился проект Удоканского горно-обогатительного комбината, расположенного в южной части Чарской долины. В непосредственной близости к медному месторождению расположено Апсатское месторождение каменных углей, а немного южнее разведано Читкандинское месторождение бурых углей. И это не все. В этом же районе имеется еще несколько месторождений медных руд. С одним из них, Чинейским, связано месторождение титаномагнетитовых руд. Руда Удокана содержит и другие металлы. Переработка полиметаллических сульфидных руд Удокана даст большое количество серной кислоты, в которой нуждаются многие отрасли.

Фото | ❶ Горы Кодар. ❷ Зейская ГЭС. ❸ Бурейская ГЭС.



Север Забайкальского края – это еще и редчайший на планете естественный криолит, свинцово-цинковые, калий-алюминиевые и другие руды.

Двигаясь с запада, минуя Чарскую долину, БАМ вступает на территорию Амурской области, по которой проходит почти половиной всей его протяженности.

Приамурье всегда раньше славилось как житница Дальнего Востока – Зейско-Бурейская равнина кормила многие территории. Местные энергетические нужды обеспечивались райчихинским и огоджинским углями, а энергия Зейской и Бурейской ГЭС сделала Амурскую область экспортером международного уровня.

Наличие железорудных месторождений дает возможность рассматривать центр области в качестве одного из вариантов размещения горно-металлургического кластера. Группа компаний «Петропавловск» уже приступила к созданию здесь горно-обогатительного комбината, с которым в области создается новая отрасль – черная металлургия. Этот проект куда более чем грандиозный – горно-металлургический кластер со временем охватит территорию трех дальневосточных субъектов России.

Большие перспективы для центра и севера Амурской области открываются с новыми транспортными возможностями. Например, БАМ позволил дотянуться до Гаринского месторождения магнетитовых железных руд и Ларбинского месторождения железистых кварцитов. Если смотреть на восток от Тынды, то местность до самого Зейского водохранилища может показаться бедной даже на лес. Но это лишь впечатление. Сегодня в поселке Восточный близ Тынды растет крупное по местным масштабам предприятие по глубокой переработке древесины. У геологов Верхнезейский район помечен значками залежей графитов и апатитов.

На северо-востоке Амурской области расположена Гербикано-Огоджинская угленосная площадь. Прогнозные запасы здесь составляют 3,8 млрд. тонн углей такого же качества, как буреинские. Уже признано целесообразным строительство железной дороги от Шимановска через Гарь на Февральск и далее на Огоджу. Данный проект одновременно позволит ускорить





освоение как железорудного, так и каменноугольного месторождений. Дорога ускорит также освоение месторождений чагоянских известняков, что в свою очередь станет предпосылкой для строительства цементного завода.

В Амурской области в связи с БАМом реализуются крупные программы по увеличению добычи золота. Здесь действуют рудники «Покровка», «Маломыр», «Пионер», «Албын», на которых используются новейшие технологии.

Северную Республику Саха (Якутия) невозможно переоценить по сырьевым природным запасам. Многие эксперты полагают, что большинство месторождений еще предстоит разведать.

Но и сегодня, только в уже изведанных месторождениях республики, есть, пожалуй, все: ее алмазы и золото, уголь и железная руда имеют первостепенное значение для огромных преобразований, которые происходят на наших глазах. Вторую половину 20-го века здесь называют эпохой великих геологических открытий, которая получила такое определение благодаря самоотверженному труду геологов того поколения. И теперь в Якутии имеется полная база для металлургической промышленности. Основными железорудными районами являются Чаро-Токкинский и Южно-Алданский. Первый из названных – бассейн, где руды залегают на небольшой глубине, и их запасы, по оценкам специалистов, не уступают Курской магнитной аномалии, плюс руда здесь гораздо лучше, из нее можно готовить не просто концентрат, а суперконцентрат с содержанием железа до 70 процентов.

Якутия – это тот регион нашей страны, который задыхался без дорог. Новая дорога наконец позволила дотянуться до Алданского щита, который геологи называют древним теменем Земли. Это одно из немногих мест, где на поверхность выходят древние архейские граниты и выносят с собой богатейшие клады. Алданские золото и слюда известны давно, а недавно здесь открыто месторождение апатитов – самое крупное на востоке страны.

В настоящее время идет освоение Южно-Якутского бассейна коксующихся каменных углей – крупнейшего на востоке страны. В одном из центров этого угленосного района – на Нерюнгринском месторождении – уголь начали добывать давно. Сначала для местных нужд. А вскоре уголь пошел и в Тынду для строителей БАМа, с началом строительства которого на разрезе стали увеличиваться объемы добычи. К окончанию строительства магистрали эти объемы составляли уже 13 млн.тонн в год. Все работы ведутся эффективным карьерным способом. Непосредственно у разреза быстро возник и начал расти шахтерский город Нерюнгри, который, по прогнозам, должен стать вторым в республике по величине после Якутска. По сути, уголь Якутии стал работать на БАМ, будучи еще даже нетронутым, ибо первым притянул на стройку масштабные инвестиции.

С постройкой БАМа добыча угля была организована и на Токийском месторождении, где выявлено более 20 рабочих пластов суммарной мощностью до 35 метров, которые также располагались близко к поверхности земли.

То, что мы видим в Южной Якутии, говорит о реальной возможности в обозримом будущем создать крупнейший территориальный промышленно-производственный комплекс в мире. Тут есть все для появления гигантов индустрии и машиностроения, а также предприятий других отраслей. В своем роде это единственный на БАМе регион, где можно создать качественно новую основу не только для промышленного, но и для научно-технического рывка вперед.

Фото | ❶ Покровский рудник. ❷ Нерюнгринский угольный разрез. ❸ Железорудное месторождение в Южной Якутии.



Восточный участок БАМа также богат месторождениями полезных ископаемых. Среди них выделяется олово Комсомольского и Баджальского оловорудных районов, каждое из которых включает около десяти месторождений.

Нижне-Амурский территориально-промышленный комплекс – один из развитых в зоне БАМа, и новая магистраль не обещала здесь новой промышленной ориентации, но подталкивала предприятия к расширению своих производств. Крупными опорными пунктами здесь по-прежнему являются города Комсомольск-на-Амуре и Амурск. В период строительства БАМа Амурск собирался прибавить к своей промышленности выпуск вискозного волокна и шелковых тканей, производить сети и оснастку для рыболовецкого флота Дальнего Востока, минеральные удобрения. Были подготовлены планы промышленного развития территории по другую сторону Амура от Комсомольска. Здесь, в поселке Солнечный, в отрогах хребта, виделся узел цветной металлургии на базе оловянных рудников.

БАМ заканчивается на берегу Тихого океана. Город Советская Гавань обязан своему развитию крайнему восточному участку магистрали. БАМ сразу же и безоговорочно был спроектирован на выход именно к этой гавани, зачисленной в ряд лучших гаваней мира и обладающей многими преимуществами для формирования индустриального района морской ориентации. Не случайно большие работы по реконструкции БАМа развернулись именно здесь – подавляющее большинство грузов, поток



которых, по прогнозам, уже скоро превысит полсотни миллионов тонн в год, будет приходить сюда, к действующим и строящимся морским терминалам. На подходе к ним уже нет былого препятствия под именем Кузнецовский перевал: новый тоннель, обновленные перегоны, разъезды и станции уже сейчас пропускают через себя более тяжеловесные поезда, чем было совсем недавно.

Понятно, что без строительства второй ветки Байкало-Амурской магистрали невозможно развивать природно-ресурсный потенциал Дальневосточного региона. При этом, в отличие от 1990 годов, вторая ветка Байкало-Амурской магистрали больше не рискует превратиться в дорогостоящую

Фото | ❶ Порт Ванино



дорогу в никуда. Теперь у этого направления появляется реальная загрузка и конечные пункты назначения.

Последние два года российское правительство неоднократно заявляло об актуальности развития Транссиба и БАМа. Обе магистрали будут расширены, модернизированы, продлены. Реконструкцию магистралей планируется завершить к 2018 году, а БАМ, возможно, дотянут до Сахалина с помощью моста в районе мыса Погиби. Затем железнодорожную ветку по материку направят в Корею, Китай. А его островную часть, по аналогии «Франция-Англия», в Японию.

По прогнозам, к 2020 году объем грузоперевозок по БАМу должен увеличиться в три раза, а пассажирооборот - на 18 процентов.

Первым и основным элементом проекта должно стать развитие самой железнодорожной магистрали и вывод ее на новые объемы грузоперевозок. Сегодня лимитирующими факторами являются дефицит пропускной способности, низкие скорости движения, высокий износ дорожного полотна. Вместе с тем, по расчетам крупных добывающих компаний, только угля в ближайшие годы они готовы транспортировать до 70 миллионов тонн в год. Постоянно растут объемы перевозок руды из Амурской области, Якутии, Еврейской автономной области. Помимо этого БАМ - важный перевозчик





генеральных грузов, нефти, черных и цветных металлов, леса. А активная позиция России по расширению своих возможностей для обслуживания грузопотока из Юго-Восточной Азии в Европу позволит дополнительно привлечь до 14 миллионов тонно-километров транзитных грузов в год. Таким образом, по мнению экспертов,



суммарная нагрузка на Северный широтный ход к 2020 году составит 106,8 миллиона тонн в год.

Чтобы решить эту задачу, нужно не только реконструировать Кузнецовский тоннель (что даст возможность перевозить по железной дороге 25-28 миллионов тонн в год), но и проложить вторые пути, поскольку сегодня БАМ почти на всем своем протяжении - одноколейный. Реализация проекта потребует строительства 2592 километров вторых главных путей. В связи с многократным ростом грузопотока необходимо изменить грузоподъемность составов и перевести локомотивы на электрическую тягу, а также увеличить мощности железнодорожных узлов и технических станций.

Кроме строительства путевой инфраструктуры понадобится модернизировать и увеличить мощности подразделений, осуществляющих железнодорожные перевозки, ремонтных и обеспечивающих служб. По предварительным оценкам, следует привлечь 114 тысяч работников железнодорожных специальностей и 184 тысячи - строительных. По итогам реализации БАМ-2 общий прирост постоянного населения в регионах, прилегающих к магистрали, составит более 435 тысяч человек. Так должен осуществляться блок проекта, связанный с развитием населенных пунктов вдоль трассы, социальной инфраструктуры и ЖКХ.

Еще один аспект БАМ-2 - это развитие тихоокеанских портов на территории Хабаровского края. Они уже обрели второе дыхание, поскольку на побережье формируются Ванино - Советско-Гаванский промышленно-транспортный узел и портовая особая экономическая зона (ПОЭЗ).

В результате на базе регионов БАМа возможно создать новый промышленный район, основанный на добыче и переработке минерального сырья и развитии энергетики. Это не только отвечает экономическим интересам российского государства, но и отражает его политические задачи.

Подытоживая все вышеперечисленные экономические и геополитические условия для создания реально действующей транспортной инфраструктуры в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке, можно прямо говорить, что дальнейшее развитие этих территорий без выполнения комплекса этих работ будет просто невозможно.

Говоря доступным языком, без реализации проекта «БАМ-2» все эти огромные и малоосвоенные территории России так и останутся тем, чем являются сегодня – огромными территориями с бесценными, но неосвоенными и даже неразведанными богатствами и плотностью населения в 1,2 человека на 1 квадратный километр леса, золота, угля, цветных металлов и нефтегазовых месторождений.

Фото | ❶ Авиационный завод в Комсомольске-на-Амуре. ❷ Строительство Кузнецовского тоннеля. ❸ Панорама порта Ванино.



СОДЕРЖАНИЕ

ГЛАВА 1.
История Байкало-Амурской магистрали

От Ремезова до Транссиба 4

Рождение Большой стройки 8

Трагические страницы истории 14

ГЛАВА 2.
Изыскатели

Профессиональные и самоотверженные романтики 20

Первыми всегда идут изыскатели
(ОАО «ЗабайкалТИСИз») 26

Многолетние традиции строительных изысканий Приморья
(ЗАО «ПриморТИСИз») 30

Профессионалам не страшна вечная мерзлота
(ООО «Нерюнгристройизыскания») 32

ГЛАВА 3.
Иркутская область

Иркутская область. Время больших перемен 34

Тайшет – ворота БАМа (г. Тайшет) 40

Город на месте таежной глуши (г. Вихоревка) 42

Город трех ударных комсомольских строек
(г. Усть-Илимск) 44

Иркутские мостостроители прошли закалку на БАМе
(ЗАО «Мостострой-9») 46

Заповедное Прибайкалье 48

ГЛАВА 4.
Республика Бурятия

От палаточной улицы – к современному поселку
(п. Новый Уоян, Северо-Байкальский район) 52

Мосты – это олицетворение добра и дружбы
(ЗАО «Улан-Удэстальмост») 54

ГЛАВА 5.
Забайкальский край

Забайкальский край: транспортная инфраструктура стимулирует инновационное развитие 58

ГЛАВА 6.
Амурская область

Амурская область: уровень экономики зависит от транспортных коммуникаций 66

Связаны одной жизнью
(Сковородинский район) 72

Кладовая природных ресурсов Приамурья
(Селемджинский район) 74

В условиях Крайнего Севера здоровье людей - это самая большая ценность
(НУЗ «Узловая больница на ст. Февральск ОАО «РЖД») 76

Северные территории заслуживают достойную жизнь
(ООО «Февральские коммунальные системы») 78

Охраняемая северная природа Приамурья 82

Район, богатый лесом и золотом (Зейский район) 86

П. Верхнезейск: у нас бамовский характер 88

Поселок железнодорожных традиций (п. Горный) 90

И в удаленных таежных поселках живут люди
(ООО «Горный») 92

Потенциал северных районов Приамурья
(Тындинский район) 94

ГЛАВА 7.
История Байкало-Амурской магистрали

Хронология событий. 1974-1976 гг. 98

Лесоустроители всегда в числе первых
(ФГУП «Рослесинфорг») 102

«Трансюжстрой» продолжает БАМовские традиции
(ООО УК «Трансюжстрой») 106

Хронология событий. 1977-1979 гг. 110

ОАО «Мосгипротранс» – генеральный проектировщик БАМа 114

Хронология событий. 1980-1982 гг. 120

Мосты – основа БАМа (ОАО «Трансмост») 124

Хронология событий. 1983 г. 128

Полвека работы в экстремальных условиях
(ООО «Сахалинская механизированная колонна №68») 130

Хронология событий. 1984 г. 136

ГЛАВА 8.
Амурская область. Город Тында

Тында: город-история, город будущего 142

Патриоты своего города
(Тындинская городская Дума) 152

Тындинское телевидение создают романтики-энтузиасты
(НУ «Редакция «Тында-ТВ») 154

Надежное здравоохранение Тынды
(НУЗ «Отделенческая больница на ст. Тында» ОАО «РЖД») 156

Возможности – ключ к перспективе
(ООО «Мостоотряд-43») 162

Надежный поставщик мостовых конструкций
(ООО «Мостовые конструкции «Трест Мостострой-10») 168

История, написанная мостами
(ООО «Холдинговая компания «Амур-Мост») 174

Надежные специалисты – опора мостостроения
(ООО «Мостостроительная компания «Тындатрансмост») 180

ООО «Дальмост»: работа в условиях Севера 184

Взрывы созидания «Взрывпрома»
(ООО «БСК-Взрывпром») 186

ООО «Мехколонна-74»: опыт, помноженный на стратегию (ООО «МК–74») 192

Высокое качество работы в сжатые сроки
(ООО «Механизированная колонна № 7») 198

Ровесники БАМа (ООО «Трест Тындатрансстрой») 204

ЖКХ БАМа: север требует особой ответственности
(ОАО «Коммунальные системы БАМа») 208

Коммунальная энергетика в столице БАМа
(МУП «Гортеплоэлектросеть») 210

Модернизация малой энергетики на севере Приамурья
(ООО «Районные электрические сети») 212

Первопроходцы лесозаготовительной промышленности в зоне БАМа
(ОАО «Лесопромышленный комплекс «Тындалес») 214

Новаторы безотходного производства
(ЗАО «Туранлес») 224

Воздушные ворота магистрали
(ФКП «Аэропорты Приамурья», аэропорт «Тында») 234

ГЛАВА 9.
Хабаровский край

Хабаровский край:
проект БАМ-2 станет стимулом развития 238

Город Юности (г. Комсомольск-на-Амуре) 244

Новые точки на карте страны
(Верхнебуреинский район) 250

Одна из старейших веток БАМа
(Солнечный район) 254

Поселок среди березовых сопок
(п.Березовский, Солнечный район) 256

Требование времени: быстро, качественно, доступно
(ОАО «Хабаровский завод промышленного и гражданского домостроения») 258

ГЛАВА 10.
История Байкало-Амурской магистрали

Эксплуатация БАМа 262

Дорога на Якутск 266

ГЛАВА 11.
Республика Саха (Якутия)

БАМ – дорога в будущее Якутии 270

Якутия – территория выгодных инвестиций 276

От последнего звена железной дороги к первому эшелону нерюнгринского угля
(Нерюнгринский район) 278

Беркакит живет, работает и развивается
(п. Беркакит, Нерюнгринского района) 280

Все дороги ведут в Хани
(п.Хани, Нерюнгринский район) 282

Чульман – один из самых больших якутских поселков (п.Чульман, Нерюнгринского района) 284

АЯМ – дорога жизни (Алданский район) 286

Упор - на проверенные прогрессивные технологии
(ООО «Объединение «Содействие развитию предпринимательства») 288

Дороги открывают дорогу для бизнеса
(Группа компаний «Паритет») 291

Жемчужина природы Якутии (Амгинский улус) 292

Якутия – земля столетних традиций и будущего
(Мегино-Кангаласский улус) 294

Якутия на пороге перемен
(п.Нижний Бестях, Мегино-Кангаласский улус) 296

Железная дорога развивает якутские села
(Нерюктяинский наслег, Мегино-Кангаласский улус) 298

Северная дорога жизни
(Рассолодинский наслег, Мегино-Кангаласский улус) 300

Гордость Хаптагайской земли – люди
(Хаптагайский наслег, Мегино-Кангаласский улус) 302

Дорожная романтика Якутии
(Качикатский наслег, Хангаласский улус) 304

ГЛАВА 12.
Настоящее и будущее Байкало-Амурской магистрали

Ефим Басин:
«Считаю, что мне очень повезло – в моей жизни был БАМ» 308

БАМ: магистраль в будущее 312

Главный редактор, руководитель проекта:
Елена Башурова

Автор идеи, коммерческий руководитель проекта:
Владимир Иванов

Координатор проекта:
Яна Протасова

Художественный редактор, дизайнер:
Денис Башуров

Редакционная коллегия:
Елена Башурова,
Владимир Иванов,
Елена Бронникова,
Денис Башуров,
Яна Протасова,
Владимир Виноградов

Авторы, техническая обработка текстов:
Елена Башурова,
Владимир Иванов,
Елена Бронникова,
Виктор Либин,
Сергей Шорин,
Иван Шестак

Автор исторических текстов:
Виктор Либин

Дизайнер обложки, допечатная подготовка фотографий:
Владимир Виноградов

Корректор:
Татьяна Юмакулова

Фотографы:
Владимир Виноградов,
Иван Шестак,
Наталья Шабурова,
Сергей Шабуров,
Эдгар Брюханенко,
Владимир Елистратов,
Сергей Игнатенко,
Евгений Лобанов,
Никита Сыроватский,
Александр Кузнецов,
Вадим Елистратов,
Василий Колбин,
Валерий Баранов,
Николай Колобаев,
Светлана Клименко,
Сергей Авдиюк,
Тамара Яцык.

За помощь в предоставлении архивных материалов для подготовки книги «БАМ: магистраль в будущее» ООО «Издательство «Благовещенск. Дальний Восток» благодарит:

ГУК «Амурская областная библиотека имени Н.Н. Муравьева-Амурского»

ГАУК «Иркутский областной краеведческий музей»

МУК «Музей истории Байкало-Амурской магистрали» (г. Тында)

МУК «Районный краеведческий музей» (г. Тайшет)

МУК «Районный межпоселенческий краеведческий культурно-этнографический центр» Солнечного района Хабаровского края

МУК «Городской краеведческий музей» (г. Комсомольск-на-Амуре)

МКУК «Историко-краеведческий музей Братского района» (г. Вихоревка)

МКУК «Межпоселенческая библиотека Братского района»

МУ «Алданский районный историко-краеведческий музей»

ООО «Издательство «Благовещенск. Дальний Восток»

675000, Амурская область, г.Благовещенск, ул. Зейская, 171.

Телефоны:
(4162) 38-80-77, 34-38-34, 38-80-55, 34-38-44.

e-mail: blag-dv@mail.ru

www.blag-dv.ru

Отпечатано
в ОАО «Тверской полиграфический комбинат»
170024, г. Тверь, пр. Ленина, д. 5
Телефоны: (4822) 44-43-60, 44-56-85
Формат 70/100/8, объем 40 п.л.,
Печать офсетная. Бумага мелованная.
Гарнитура Myriad Pro
Тираж 3000 экз. Заказ № 8198
Подписано в печать 7.05.2014 г.

Список использованной литературы:

Аксененко Н. Е. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2: 1917 – 1945 гг.1997; Аганбегян А.Г. Ученые – БАМу. Наука и жизнь.1977; Алексеев А.И. Хождение от Байкала до Амура. М.: Молодая Гвардия.1976; Балбаров Б. Магистраль нашей молодости. Улан-Удэ. 2008; БАМ – дорога дружбы. Сост. Л.В.Каминская. Иркутск: Восточно-Сибирское книжное изд-во.1984; БАМ. Магистраль. Фотолетопись. М.: Планета.1976; БАМ. Фотоальбом. М.: Планета. 1984; БАМ: панорама освоения. Хабаровск.1987; БАМ: первое десятилетие. Под ред. А.Г. Аганбегяна и А.А. Кина. Новосибирск: Наука.1985; БАМ: проблемы, перспективы: сборник. Сост. А.П. Деревянко. М.: Молодая Гвардия.1976; БАМ: строительство и хозяйственное освоение. М.: Экономика.1984; Бандо Е.Г. Предбайкалье. Города и районы. Иркутск: Восточно-Сибирское книжное издательство.1976; Без четверти век. 75 лет Иркутской области. Сост.: Л.С. Шолохова, А.И. Неудачина, Б.Н. Медведев. Иркутск: Оттиск. 2012; Биота Витимского заповедника: Флора. Новосибирск: Гео.2005; Богатко С.А. Второй путь к океану. М.: Молодая Гвардия.1975; Брилянкова И. Ты живи, Березовый, мне с тобой тепло! Солнечный меридиан. 2007; Винников Е.С., Гербачевский В.П. Магистраль. М.: Знание.1980; Дальневосточное кольцо. Сост. Горлач Л., Тельнюк С. Киев: Молодь.1978; Железко С.Н. Социально-демографические проблемы в зоне БАМа. М.: Статистика.1980; ЗАО «Улан-Удэстальмост» – 40 лет. Сост. О. Дамдинжапова. Улан-Удэ: НоваПринт.2013; Зуев В.Ф. Байкало-Амурская магистраль жизни. Хабаровск: Частная коллекция.2004; Зуев В.Ф. Первопроходцы восточных магистралей России. Комосомольск-на-Амуре.1999; Зуев В.Ф. Солнечный район (1977 – 2007). Хабаровский край. Хабаровск.2007; Казимиров В.Н. Великий сибирский путь. Чита: Отава.1991; Казьмин Ю.А. Себе и потомкам. М.: Экономика.1975; Кокович С.С., Филимонов А.М. Сквозь отроги семи хребтов. М.: Московский рабочий.1984; Коларов Н. Магистраль моей молодости. Хабаровск.1978; Крюков М.А Мемуары. Пути и тревоги. Военная Литература [Электронный ресурс]. URL: http: krukov_am; От Байкала до Амура. Сборник. Сост. Л. Ильющенко. М.: «Молодая гвардия».1984; Побожий А.А. Сказание о первых просеках. Хабаровск.1975; Побожий А.А. Сквозь северную глушь. М.: Современник.1978; Прядкин В.М. БАМЛАГ. Проза.Ру. [Электронный ресурс]. 2013. URL: http: www.proza.ru; Соболев Ю.А. Зона БАМа: пути экономического развития. М.: Мысль.1979; Степанцова Н.В. Биота Байкало-Ленского заповедника: Растительный покров. Иркутск: Время странствий.2013; Строить - значит жить. Сост. В.Д. Пьянков. М.: АСМО-пресс.2009; Суханов Н.В., Розанов И.С. Архитекторы и строители БАМу. Знание, серия Строительство и архитектура.1982. № 7; Тенякова О. Березы танцуют вальс вдоль светлой Амгунь – реки. Солнечный меридиан.2009; Ургальский характер. Сост. В.Ф. Зуев. Хабаровск: Частная коллекция.1999; Характер – БАМовский. Сост. Е.Н.Васильев. Белгород: Фото сервис.2011; Чудный В.П. БАМ: страницы великой стройки. Киев: Политиздат.1985; Шинкарев Л.И. Второй Транссиб. М.: Политиздат.1979.