

Востсибтранспроект: проверено временем

М.С. КОЖОКАРЬ

В 2004 г. году коллектив ЗАО «Востсибтранспроект» отметил негромкую дату – 34 года успешной работы. Датой рождения института считается 1970 г., когда на основании решения коллегии Министерства транспортного строительства СССР об усилении мощности проектных организаций железнодорожного строительства в Иркутске был создан филиал Новосибирского института «Сибгипротранс».



**МИХАИЛ
СЕМЕНОВИЧ
КОЖОКАРЬ**

Родился в 1948 г.
Окончил Иркутский техникум транспортного строительства и Иркутский институт народного хозяйства.
С 1967 г. работал в Сибгипротрансе, с 1971 г. – в Востсибтранспроекте.
Прошел путь от техника до начальника финансово-экономического отдела, зам. генерального директора ЗАО «Востсибтранспроект»

Так была открыта первая страница трудовой летописи Востсибтранспроекта. Среди запроектированных им объектов немало таких, которые в корне изменили инфраструктуру регионов, – вторые пути на участке Междуреченск – Абакан, участие в изысканиях железнодорожной линии Сургут – Уренгой, в развитии станций Болотная, Мариинск, Кемерово, Тайшет, подъездной железнодорожный путь Чара – Чина, который стал для института самым главным проектом последних лет.

По оценкам специалистов, запасы Чинейского комплексного месторождения в Читинской области составляют 1,5 млрд т руды с высоким содержанием железа, титана и ванадия. Из нее можно выплавлять особо прочную сталь, в том числе, для изготовления рельсов. Есть расчеты, показывающие, что разработка этого месторождения окажет мощное воздействие не только на российскую экономику, но и на ситуацию на мировом рынке. Из-за очень сложного горного рельефа района размещения месторождения трасса БАМа не могла быть проложена в непосредственной близости от него и прошла через Чарскую котловину в значительном удалении. Варианты строительства подъездной железной дороги к месторождению рассматривались неоднократно, а в феврале 1998 г. на трассу Чара – Чина вновь вышли изыскатели Востсибтранспроекта.



Изыскательские, проектные и строительные работы на трассе Чара–Чина (ГИП – Ю.Н. Салтыков) проходили в трудных, порой экстремальных условиях: камнепады и осыпи, снежные лавины, сплошная мерзлота и погребенные льды, суровые климатические условия. На самых сложных участках строителям из подразделений ОАО Корпорация «Трансстрой» пришлось помогать геологам – пробивать «пролазы» по крутым склонам для прохода буровой техники. Но, несмотря на трудности, по уникальной железнодорожной трассе длиной 72 км почти на год раньше расчетного срока прошел первый состав с рудой Чинейского месторождения.

Увеличение грузоперевозок требует расширения и модернизации существующих железнодорожных узлов. Пятнадцатый год специалисты Востсибтранспроекта занимаются реализацией проекта развития четной сортировочной системы станции Тайшет. Сегодня работы близятся к стадии завершения.

Готовится к пуску в эксплуатацию четный приемоотправочный парк из 12 путей с полезной длиной более километра. В стадии завершения укладка 32-километров пути и 77 стрелочных переводов. Закончено сооружение двух путепроводов, близится к концу возведение третьего. Построено 30 служебно-технических зданий различного назначения, пешеходный тоннель, компрессорная, котельная, крупная подстанция. Новый парк оборудован контактной сетью, наружным электроосвещением, централизацией стрелок, современной связью. Все это запроектировано специалистами Востсибтранспроекта, они же ведут и авторский надзор от начала строительства.

В 2003 г. институт приступил к разработке еще одного значительного проекта – по Сахалину. Ост-

Трасса
железнодорожной линии
Чара–Чина на 45-55 км.
2000 г.

Укладка пути
на железнодорожной
линии Чара–Чина.
1999 г.





Михаил Степанович
Подрядчиков.

Генеральный директор
ЗАО «Востсибтранспроект»

ров по природным богатствам считается одним из богатейших районов Сибири и Дальнего Востока. Месторождения нефти, природного газа, каменного угля, широкие возможности для развития рыбной и лесной промышленности. Вопрос упирается в состояние транспортной системы и, в частности, железных дорог острова. После окончания русско-японской войны Япония начала строительство на Южном Сахалине современной по тем временам рельсовой магистрали с необычной для России шириной колеи в 1067 мм. Сегодня эта дорога не отвечает потребностям экономического развития острова.

На участке длиной 277 км Востсибтранспроекту предстоит провести инженерные изыскания для полной реконструкции железной дороги, разработать проекты 42 мостов, 600 водопропускных труб. Сахалинский «десант» наших специалистов выполнил изыскания в сжатые сроки.

Руководством института уже не первый год осуществляется обеспечение производственного процесса современной техникой. Компьютеризированы практически все проектно-изыскательские работы. Компьютерным и множительным оборудованием последнего поколения оснащены бригады проектировщиков, отдел технической информации и выпуска проектов. Коллектив располагает вездеходами, буровыми установками. Буровое оборудование позволяет бурить скважины на глубину до 150 м. Особое облегчение получили при камеральной обработке полевых материалов и лабораторных исследований свойств грунтов. Это стало возможным благодаря использованию новых компьютерных программ, в частности программного комплекса «Кредо». Если до 1993 г. основная масса чертежей выполнялась вручную, то сейчас отдел инженерных изысканий 100% документации выдает с использованием персональных компьютеров.

Востсибтранспроект обладает необходимым опытом, пользуется авторитетом у заказчиков. Большая заслуга в этом — всего коллектива во главе с Михаилом Степановичем Подрядчиковым, который прошел путь от инженера до генерального директора. Он — Ветеран труда, Почетный транспортный строитель, Почетный железнодорожник, Почетный строитель России, Заслуженный строитель Российской Федерации. Награжден юбилейной медалью «100 лет Транссибирской магистрали».

Несмотря на то, что численность коллектива сократилась с 340 человек до 170, Востсибтранспроекту удалось максимально сохранить кадровый костяк организации. Большинство сотрудников трудится здесь не один десяток лет. Так, нынешний начальник отдела технических и гражданских сооружений М.С. Щурик работает в институте с 1971 г.

Качество и надежность — два основных критерия, которыми руководствуются в Востсибтранспроекте. И это — проверено временем.

