

# СМП-806 — надежный партнер

А.С. ФОМИЧЕВ, директор СМП-806, филиала ОАО «Трансигналстрой»



**Полвека назад на строительной площадке, выделенной в городе Челябинске для СМУ треста «Трансигналсвязьстрой», красовались ветхая избушка и заброшенный склад. Сегодня строительно-монтажный поезд не только обеспечил себя производственными и административными зданиями, но и активно возводит жилье в Саратове, Кургане, Волгограде и Оренбурге.**

Уверенно взяв старт, коллектив участка из года в год, из пятилетки в пятилетку успешно справлялся с производственными заданиями.

В настоящее время филиал ОАО «Трансигналстрой» занимается сооружением устройств автоматики и телемеханики на Южно-Уральской и Приволжской железных дорогах. В рамках программы развития устройств ЖАТ выполняются работы по комплексной реконструкции станции Магнитогорск-Грузовой, электрическая централизация станции Никель, оборудование постоянно действующей двухсторонней автоблокировки на участке Иковка — Кособродск (ЮУЖД), электрическая централизация разъезда Натальинский и компле-

ксная реконструкция станции Нефтяная (ПВЖД).

Кроме того, на Южно-Уральской жд мы выполняем большой объем работ по капитальному ремонту устройств ЭЦ и АБ, по строительству и монтажу устройств СЦБ на объекте «Двухпутная вставка на участке Межозерная—Баландино» и на ряде других объектов. В самом ближайшем будущем устройства ЭЦ и АБ на двухпутной вставке Межозерная — Баландино будут введены в строй. Близки к завершению работы по строительству ЭЦ разъезда Натальинский на ПВЖД, а к концу года введем в действие устройства ПДДАБ на участке Иковка — Кособродск.

Должен сказать, что благодаря усилиям наших специалистов мы широко используем самые передовые технологии

строительства и монтажа устройств СЦБ. Системы автоматики и телемеханики постоянно модернизируются и совершенствуются. Контактные реле заменила электронная микропроцессорная аппаратура, появились новые системы управления движением. Аппаратура с перегонных релейных шкафов устанавливается в модулях и постах ЭЦ, а на месте привычных пультов-табло стоят современные компьютеры. Используются новые марки сигнально-блокировочных кабелей и проводов, изменилась технология прокладки и монтажа кабелей.

Самое большое внимание мы уделяем ускорению темпов и повышению качества строительства. Это достигается внедрением современных технологий. Так, например, наряду с традиционной укладкой кабеля в открытую траншею широко применяется бестраншейная укладка кабеля, прокладка в пластиковой трубке методом инсталляции. Широко внедряется на сети дорог микропроцессорная централизация и автоблокировка АБТЦ. Вместо открытых переходов под железнодорожными пу-







тиями используется метод прокола земляного полотна, что значительно снижает трудоемкость работ. Хорошо зарекомендовали себя грузовые машины с кранами-манипуляторами. Ручной траншекопатель американского производства Ditch Witch позволяет с минимальными трудозатратами проходить в тех местах, где не может работать трактор.

За последние два года мы приобрели четыре грузовые машины с кранами-манипуляторами, два трактора Т-10БМ для бестраншейной прокладки кабеля, буровую установку ГНБ Ditch Witch, ручной траншекопатель Ditch Witch.

Слабым местом в технологической цепочке строительства остается самоходный подвижной состав. Из пяти дрезин три имеют срок эксплуатации свыше 20 лет. Высокая стоимость подвижной самоходной железнодорожной техники не позволяет обновить ее парк.

Мы внимательно следим за достижениями транспортной науки, однако при замене устаревших устройств автоматики и телемеханики применять новейшие научные разработки не просто. Надежная работа устройств СЦБ напрямую связана с безопасностью движения поездов, а разработчики новых технологий строительства устройств СЦБ выдают готовые рекомендации и типовые решения прокладки, монтажа кабеля и аппаратуры без привязки к конкретным условиям.

Вообще, потребность в новой технике диктуется объемами работ, технологией строительства. Технику мы приобретаем через дилеров заводов-изготовителей. Так, землеройную технику американского производства Ditch Witch приобрели через ООО «Дитч Витч Сервис».

Коллектив филиала я возглавляю с 1996 года. С распадом СССР, как известно, нарушились устоявшиеся годами отношения по планированию, формированию заказов, финансированию работ. В сложившейся экономической ситуации, в условиях спада производства и инфляции пришлось искать нестандартные решения вставших перед организацией проблем, предлагать заказчикам расширенную номенклатуру услуг. Кроме основной деятельности по монтажу устройств автоматики и телемеханики на железнодорожном транспорте, СМП-806 выполнял работы по связи, энергоснабжению, оказывал другие услуги. В результате нам удалось сохранить целостность структуры, кадры, производственные мощности и строительную базу, деловые отношения с заказчиками, доверие железных дорог, подтвердить свою дееспособность и надежность как делового партнера.

«Программой обновления и развития средств железнодорожной автоматики и телемеханики» предусматривается развитие и обновление элементной базы, ввод новых систем. Поэтому фронт работ на будущее мы обеспечены.

В условиях дальнейшего развития рыночных отношений СМП-806, имея достаточно крепкую собственную материально-техническую базу, сплоченный коллектив, опытных высококлассных специалистов и современную строительную технику, успешно конкурирует с другими организациями отрасли.

**Филиал ОАО «Трансигналстрой» СМП-806**  
454078 Челябинск, Уфимский парк, тупик ДС  
Тел./факс: 8 (351) 268-32-42  
Тел.: 8 (351) 268-76-56  
E-mail: smp806TSS@mail.ru

## СПРАВКА

1952 г. На основании приказа начальника Южно-Уральской железной дороги на станции Челябинск 28 февраля открыт строительный-монтажный участок треста «Трансигналсвязьстрой» МПС СССР. Цель: строительство электрической централизации парков «Б» и «Г» станций Челябинск, Кропачево и Курган.

В руководстве СМУ два прораба и пять мастеров. Объем работ — около полумиллиона рублей.

1961 г. СМУ становится специализированным управлением треста «Трансигналстрой» Министерства транспортного строительства СССР.

1960-е гг. Развитие зарубежных связей: сооружение объектов в Сирии, Нигерии, Северной Корее, Румынии, Болгарии, Индии, Турции, Чехословакии.

1976 г. Предприятие преобразовано в СМП-806.

1970-е гг. Оборудовано устройствами СЦБ 350 км БАМа.

1987 г. Объем работ по сравнению с первоначальным вырос в 8 раз и составил 3 млн. 700 тыс. рублей. Производительность труда возросла на 30 процентов.

1992 г. Предприятие становится акционерным обществом открытого типа.

За трудовые успехи коллектив поезда неоднократно отмечался приказами Министерства транспортного строительства СССР, много раз награждался переходящим Красным знаменем министерства и треста, дипломами ВДНХ, Совмина и ВЦСПС, Почетными грамотами и прочими знаками отличия. Целый ряд замечательных труженников предприятия удостоились орденов, медалей и почетных званий, в частности, звания Героя Социалистического Труда.

