

# Первопроходцы транспортного строительства

Открытое акционерное общество «Проектно-изыскательский институт промышленного и транспортного строительства «Моспромтранспроект» исторически восходит к середине прошлого века, когда в стране оформилось решение построить стратегическую магистраль, дублирующую тихоокеанскую железную дорогу, проложенную в конце XIX века вблизи границ с восточноазиатскими государствами вдоль реки Амур. Для осуществления этого проекта и был создан в 1937 году так называемый «Бампроект», вскоре переименованный в «Желдорпроект» с рядом филиалов. С тех пор институту не раз приходилось быть в роли первопроходца, осваивая новые для отечественной и мировой практики технические решения.

За период до 1954 года «Желдорпроект» были проведены проектно-изыскательские работы в масштабе не только Байкало-Амурской магистрали, но и таких линий, как Салехард — Игарка, железных дорог Монголии, Сталинградской рокады Саратов — Сталинград в военный период, а также других железнодорожных линий в районах Сибири и Дальнего Востока.

С 1954 года «Желдорпроект» стал головным разработчиком индустриальной базы предприятий Министерства транспортного строительства и получил название «Гипропромтрансстрой», просуществовавшее до 1993 года. За этот период институтом выполнен широкий спектр проектно-изыскательских и конструкторских работ в самых различных областях народного хозяйства. Наряду с разработкой (в первые годы этого периода) реконструкции и перевооружения ряда железнодорожных линий (Свердловск — Новосибирск, Рязань — Рузаевка, Ерглов — Пугачев, Салхит — Эрдэнэт, Улан-Батор — китайская граница и т.д.) была разработана проектная документация базы строительства нового БАМа с многочисленными промыш-

ленными предприятиями строительной индустрии, обеспечившая успешное строительство этой уникальной магистрали длиной более 4000 км. Конструкторы института создали самые массовые железобетонные конструкции в стране: железобетонные шпалы, стрелочные брусья, рамы, лежни и другие подрельсовые конструкции, тираж которых достиг более 150 миллионов штук, уложенных на протяжении свыше 70 тыс. километров железных дорог, а также за рубежом — в Венгрии, Вьетнаме, Кубе. Важный вклад внесен институтом в осуществление широкой электрификации железных дорог. Основные поддерживающие устройства для электрификации — стойки, жесткие поперечины, фундаменты — разработаны институтом совместно с институтом ЦНИИС и ВНИИЖТ. Объем тиражей таких конструкций не имеет себе равных в мире. При этом следует иметь в виду высокую их надежность. Те же качества отличают подрельсовые конструкции, эксплуатируемые уже более 40 лет в самых трудных климатических условиях нашей страны.

Не менее важным является совместное с институтами Министерства обо-

**В ходе реконструкции космодрома Байконур институт выполнил проектно-конструкторские работы по совершенствованию технологических рельсовых путей для комплексов «Союз» и «Прогресс» в 2003 году, а также по реконструкции специальных рельсовых путей мобильной башни комплекса «Протон» в 2006 году**





роны и промышленными объединениями страны участие в создании наземной инфраструктуры боевых стратегических и ракетно-космических комплексов. Это разработка проектов строительной индустрии для создания транспортных коммуникаций, технологических путей перемещения агрегатов обслуживания установки, заправки и пуска носителей космических аппаратов, разработка проектов энергоснабжения промышленных, а также жилых объектов.

Впервые в практике железнодорожного строительства осуществлена реализация вертикальных колесных давлений свыше 200 т при боковых усилиях 50 т на одно колесо. Созданы уникальные пути мобильных башен обслуживания для этих нагрузок при радиусах кривизны рельсовых путей 10 и 60 м. Кроме того, разработана система технологических четырехрельсовых путей общей протяженностью более 14 км для перемещения установщиков и транспортных агрегатов сверхтяжелых ракет, в том числе комплекса «Энергия-Буран». Разработаны специальные стрелочные системы для осуществления технологических задач по монтажу, испытаниям, заправке и установке на стартовые позиции. Система многократно доказала свою работоспособность в 1997–1998 годах успешными пусками носителя «Энергия» и системы «Энергия-Буран». До настоящего времени надежность и стабильность транспортных коммуникаций не вызывает сомнений.

После 1993 года институт был преобразован в ОАО «Моспромтранспроект» с лицензией на продолжение проектно-изыскательских работ в соответствии с опытом предыдущих лет, чему и посвящена его деятельность до настоящего времени. С 1996 года возобновились работы по реконструкции космодрома Байконур. Институт выполнил проектно-конструкторские работы по совершенствованию технологических рельсовых путей для комплексов «Союз» и «Прогресс» в 2003 году, а также по реконструкции специальных рельсовых путей мобильной башни комплекса «Протон» в 2006 году.

Деятельность института отражена в изданиях художественной и технической литературы: «Сквозь северную глушь» (А.А. Побожий) и «Рельсовые пути тяжелых транспортных агрегатов» (В.А. Гордеев).

**ОАО «Моспромтранспроект»**

105064 Москва, Басманный тупик, б/а, стр. 1  
Тел. (095) 262-9064  
Факс (095) 261-8102  
E-mail: mptp@edunet.ru