



» Успешная работа ОАО «Росжелдорпроект» в 2007 году стала возможной благодаря слаженной работе всего коллектива общества. Об итогах года и перспективах развития рассказывает гендиректор В.Б. Мехов (стр. 3–4)

АКТУАЛЬНО

В компании создан технический совет. Мнения и комментарии



» СТРАНИЦА 2

ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА

Генеральный директор ОАО «Росжелдорпроект» В.Б. Мехов об итогах и перспективах развития



» СТРАНИЦА 3

ПРОЕКТ

Освоение надпутевого пространства участка Киевского направления МЖД



» СТРАНИЦА 5

С НОВЫМ ГОДОМ!

Коллеги!
Сердечно поздравляю с наступающим Новым, 2008 годом всех сотрудников, которых объединил «Росжелдорпроект», – руководителей филиалов, проектировщиков, инженеров, геологов, изыскателей и всех тех, кто самоотверженно трудится во имя процветания Общества!

Мы отлично поработали в уходящем году и входим в новый год с новыми большими проектами и хорошими перспективами!

Желаем развиваться и совершенствоваться! Всегда быть впереди, сохраняя традиции! Осуществления всех надежд, здоровья, мира и счастья всем!

С уважением,
генеральный директор
ОАО «Росжелдорпроект»
В.Б. Мехов

Уважаемые партнеры!
От всей души поздравляем вас и ваши коллективы с наступающим Новым годом!

Выражаем свою благодарность за плодотворное сотрудничество и желаем, чтобы в вашей жизни новый год стал временем огромных возможностей и воплощения самых грандиозных проектов!

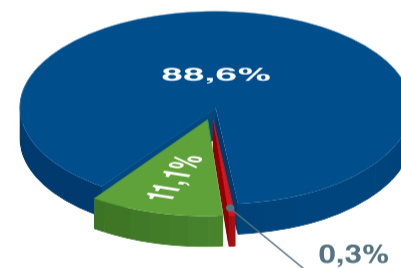
Пусть наступающий 2008 год подарит вам удачу, радость побед, а рядом всегда будут верные друзья и дельные партнеры. Желаем вам отлично отметить и встретить этот праздник! С Новым годом, коллеги!

От имени коллектива
ОАО «Росжелдорпроект»
генеральный директор
В.Б. Мехов

ЦИФРА НОМЕРА

88,6%

доходов в 2007 году
получено от заказов
ОАО «РЖД»



■ для ОАО «РЖД»
■ для прочих заказчиков
■ для ДЗО ОАО «РЖД»

Источник: ОАО «Росжелдорпроект»

НОВОСТИ

КУБОК ЗА ДОГОВОР

Коллективный договор общества признан лучшим среди коллективных договоров организаций в Челябинской области. Почетный диплом и кубок директору института Петру Соколову и заместителю председателя профкома Елене Чеченовой (на фото) вручил губернатор Челябинской области Петр Сумин.

Конкурс «Коллективный договор – основа защиты социально-трудовых прав работников», впервые учрежденный в Челябинской области в 2007 году, проводился в два этапа: на муниципальном и областном уровне.

Участники были распределены по пяти группам, в зависимости от количества работников в организации: первая группа – до

50 работников, вторая – от 51 до 150 работников, третья – от 151 до 500 работников, четвертая – от 501 до 1000 работников, пятая – свыше 1000 работников.

Всего на конкурс было представлено более 2,5 тыс. коллективных договоров различных предприятий и организаций. В финал вышли 32 колдоговора. Коллективный договор общества был признан победителем



в третьей группе.

При подведении итогов учитывались соответствие колдоговора региональному и территориальному трехсторонним соглашениям, областному и территориальному соглашениям по регулированию социально-трудовых отношений, размер

зарплаты и его отношение к величине МРОТ, стимулирующие и компенсационные выплаты, наличие соглашения по охране труда и его финансовое обеспечение. Также принимались во внимание содействие молодым семьям в приобретении жилья, устройстве детей в дошкольные учреждения, медобслуживание работников, поддержка ветеранов, взаимодействие с профсоюзами.

По словам председателя профкома института «Челябжелдорпроект» Валентины Трубицыной, на решение комиссии

конкурса в первую очередь повлияли разделы колдоговора, касающиеся оплаты труда и социальных гарантий работников и пенсионеров, а также раздел об улучшении условий труда.

«Было учтено и то, что в институте регулярно повышаются размеры суточных, что улучшает условия проживания работников института, выезжающих на изыскательские и обследовательские работы. Приятно поразил многих членов комиссии пункт о компенсации проезда работникам один раз в год на железнодорожном, водном и авиатранспорте, так как такого пункта в коллективных договорах других предприятий просто нет», – отметила профсоюзный лидер.

Игорь ЧЕРНАВИН

АКТУАЛЬНО

ТЕХСОВЕТ ДЛЯ РАЗВИТИЯ

В компании «Росжелдорпроект» появился технический совет. Его основной задачей станет выработка рекомендаций для обеспечения единой технической политики общества.



Технический совет будет рассматривать выполнение производственных планов филиалов общества, распределение объемов работ по комплексным проектам и вопросы взаимодействия филиалов при выполнении ПИР. Кроме того, главные инженеры будут обсуждать задания на проектирование сложных объектов, проекты, требующие принятия принципиальных инженерных решений, возможности применения передового опыта и новых научных разработок в проектировании и строительстве объектов железнодорожного транспорта, а также рассматривать вопросы, относящиеся к технологии выполнения ПИР и внедрению

электронного документооборота технической документации. Полный перечень вопросов, относящихся к компетенции техсовета, перечислен в «Положении о техническом совете ОАО «Росжелдорпроект», которое и было рассмотрено на первом заседании, прошедшем в середине ноября в Москве.

И.о. заместителя генерального директора – главного инженера ОАО «Росжелдорпроект» Юрий Андреев, избранный главой техсовета, пояснил, почему потребовалась такая структура.

«До недавнего времени каждый институт фактически учитывал только собственные потребности и возможности. К примеру, многие планировали закупать то

программное обеспечение, которое считали для себя наиболее подходящим. В результате получилось, что при работе нескольких институтов над одним комплексным проектом, при передаче материалов от одного к другому приходилось заново вручную вводить все данные в компьютеры, что, естественно, приводило к серьезным временным задержкам и претензиям со стороны заказчика. Сегодня, когда все институты объединены, было решено приобрести единое программное обеспечение, что позволит осуществлять передачу и обмен необходимыми данными автоматически».

Помимо обсуждения организационных вопросов, на заседании

была создана рабочая группа для определения возможностей общества в реализации «Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 года» в восточных регионах России. В нее вошли главные инженеры институтов «Сибгипротранспуть» Аркадий Басин (председатель группы), «Сибжелдорпроект» Андрей Кузин, «Иркутскжелдорпроект» Алексей Резинкин и «Уралжелдорпроект» Сергей Лукьянов.

Кроме того, была определена предварительная повестка дня следующего заседания, в которую включены подведение итогов выполнения производственных планов 2007 года и рассмотрение сложившегося в обществе положения дел, связанного с компьютерным оборудованием и программным обеспечением.

Местом проведения следующего технического совета был выбран Челябинск. Ориентировочно заседание состоится в марте 2008 года.

А в январе 2008 года планируется провести видеоселекторное совещание техсовета по вопросу состояния автомобильного транспорта и другой спецтехники в филиалах ОАО «Росжелдорпроект».

Дмитрий ИВАНОВ

КОММЕНТАРИИ

Басин Аркадий Борисович, главный инженер института «Сибгипротранспуть»:

Сейчас необходимо техническое перевооружение компании. На это требуются большие средства, и вряд ли решение этого вопроса по силам одному институту. А все вместе главные инженеры филиалов смогут обратить на это внимание и центрального аппарата, и руководства институтов.

Верхотурова Лидия Михайловна, главный инженер института «Красноярскжелдорпроект»:

Одно дело – видеоконференция, и совсем другое – живой контакт. Теперь мы получим возможность обсуждать интересные нас вопросы, а не вариться каждый в своем собственном котле.

Задорожный Леонид Иванович, главный инженер института «Нижегороджелдорпроект»:

Полноценной работа технического совета будет лишь тогда, когда его решения будут воплощаться в производственной деятельности. Проведение техполитики без денег – это холостой выстрел. А деньгами распоряжается не столько руководство института, сколько компания в целом. Поэтому, прежде чем принимать какое-либо решение, хотелось бы знать, будет обеспечено это решение финансово или нет.

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

КОМПАНИИ НЕОБХОДИМО РАСШИРЯТЬ СФЕРУ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ



О своем видении существующих проблем и задачах, которые ставит перед проектировщиками материнская компания, рассказал главный инженер Департамента капитального строительства ОАО «РЖД» Юрий Иванович АНДРЕЕВ.

Я хотел бы донести позицию Департамента капитального строительства ОАО «РЖД» как заказчика по отношению к проектным институтам. Сейчас вы находитесь на подъеме. Более того, РЖД смотрят на вас как на основную силу, которая должна обеспечить проектной документацией большую часть отраслевых строек. Однако это не значит, что надо успокоиться и действовать по инерции, по принципу «чего изволите». Через меня проходит значительная часть заданий на проектирование. При их рассмотрении возникает твердая уверенность, что за институты проектирует заказчик, а точнее, те, кто готовит так называемые технические условия, а проектные организации только оформляют принятые решения, которые зачастую безграмотны с точки зрения финансирования, условий формирования и реализации проекта.

Безусловно, в конечном итоге потребителями вашей продукции являются эксплуатирующие организации, и они стремятся решить разом все накопившиеся проблемы. По большому счету, они правы, однако пока это невозможно не только из-за нехватки средств, но и из-за острой нехватки ресурсов, прежде всего материальных и трудовых. Поэтому ваша задача при проектировании – обеспечить максимально возможный эффект при минимальных затратах.

И, наоборот, ничего, кроме возмущения, не вызывают высказывания вроде «нам этого в технических условиях не написали, поэтому мы и не сделали».

Подчеркиваю, любые «технические условия» должны вами восприниматься как рекомендации. Проектные решения должны быть обоснованы технически, экономически при соблюдении, естественно, действующих норм. Эта же позиция реализуется и Управлением экспертизы проектов и смет. Бездумно идя на поводу у железных дорог, вы напрасно тратите время и деньги, которых и так не хватает. При

этом все издержки ложатся на вас.

В ОАО «РЖД» принята и развивается система проектного финансирования. Постепенно удается вложить в сознание всех причастных нормальный смысл этого понятия. Но перед вами стоит задача в кратчайшие сроки научиться разрабатывать грамотные, качественные обоснования инвестиций по комплексным, сложным проектам. А здесь есть серьезные проблемы, прежде всего в наличии квалифицированных технологов и ГИПов. Их мало и у ваших основных конкурентов. Выход один – максимально используя, если хотите, централизуя знания и опыт корифеев, больше доверять молодым проектировщикам, имеющим желание, ум и азарт в работе.

Необходимо научиться делать «комиксы» – быстро укрупненно прорабатывать основные решения и оценки по проектам, которые задумываются, красиво оформлять и представлять их. Это не только обеспечивает потребности отрасли, но и повышает престиж ОАО «Росжелдор-

проект». Более того, у вас есть огромное преимущество. Тесно сотрудничая с железными дорогами, зная их нужды, институты в состоянии заранее выполнять предпроектные проработки и предлагать свои услуги.

К сожалению, должен отметить, что практически растеряли свою ведущую роль головные организации, и даже не с технической точки зрения. Прежде всего это неумение организовывать работу и постоянные срывы сроков. Работу по комплексным проектам значительно лучше организуют институты, входящие в ОАО «Росжелдорпроект», которые никогда этим не занимались. Честь им и хвала за это. Однако потеря ведущей роли головных, прежде всего московских, организаций недопустима.

Необходимо расширить сферу деятельности общества и по другим направлениям. Сегодня заказчику требуется полный комплекс услуг – от сбора исходных данных до выпуска готового проекта. Более того, большинство конкурсов проводится с условием, что эти услуги предоставляются

проектной организацией в комплексе, и не надо отказываться от этой части работ. Заказчику необходимо совершенствовать организацию технического надзора и приемку работ. И здесь большое поле деятельности для проектных организаций. Они могут и должны взять часть работ на себя, например инструментальную приемку работ, приемку важнейших конструкций и изделий. Да, по старым документам вы не обязаны были этого делать, но старые документы уже никого не интересуют. Ваше дело – предоставлять те услуги, которые требуются заказчику.

По моему мнению, в компании «Росжелдорпроект» должна быть организована своя, внутренняя, экспертиза. А наиболее сложные и важные проекты должны рассматриваться на техническом совете организации.

Конечно, корпоративными заказами в ближайшие три года вы будете обеспечены. Но со своей стороны хотел бы вас попросить, потребовать, чтобы все проекты вы выполняли качественно и в срок.

ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА

ПРОЕКТИРОВАНИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

За почти два года ОАО «Росжелдорпроект» стало успешной и эффективной компанией – крупнейшим в России и Европе проектно-изыскательским обществом, которое оказывает услуги и в смежных секторах бизнеса. О достижениях 2007-го и планах на 2008 год рассказывает генеральный директор Виктор Борисович МЕХОВ.

Прошедший период – от апреля 2006 года до сегодняшнего времени – был непросто. В самом начале фактически не существовало единого общества, не хватало оборотных средств, отсутствовали многие нормативные документы, необходимые для нормальной работы общества, не было коллективного договора. Но вот некоторые цифры.

ИТОГИ
НАШЕЙ РАБОТЫ

По итогам работы в 2006 – 2007 годах чистые активы ОАО «Росжелдорпроект» увеличились почти в 2 раза – с 1,4 до 2,6 млрд руб., что соответствует лучшим мировым показателям. Это является наиболее ярким показателем работы коллектива.

Размер чистой прибыли увеличился на 30%. Таким образом, мы не только выполнили задачи, поставленные перед нами акционерами, но и принесли им существенные дивиденды.

Рост объемов продаж также вырос почти вдвое – с 5 млрд руб. в 2006 году до почти 10 млрд руб. в 2007 году.

В нынешнем году производительность труда по сравнению с 2006 годом выросла на 22%. А если сравнивать ее прирост с 2003, 2004 и 2005 годами (хотя это и не очень корректно, поскольку единого общества не существовало), то цифра будет на порядок выше. Правда, здесь стоит отметить, что при всех наших достижениях, мы еще далеки от производительности труда и в развитых странах, и в развивающихся (например, Китае).

Увеличивается фонд оплаты труда. По итогам 2006 – 2007 годов он вырос почти на 77%.

ПЛАНЫ
И ПЕРСПЕКТИВЫ

В 2008 году рост основных показателей деятельности общества должен сохраниться. Прирост чистых активов должен предположительно составить около 35%.

Объем производства и объем выручки в 2008 году планируется на уровне 12 млрд руб., что составит 26% роста по сравнению с 2007 годом. Фонд оплаты труда предполагается увеличить на 10% при увеличении общей численности сотрудников на 4%. Но хочу подчеркнуть, что для эффективного развития общества рост оплаты

труда всегда должен быть меньше роста производительности труда.

О ПАРТНЕРСТВЕ
С РЖД

Развивающиеся взаимоотношения с нашим основным заказчиком и акционером – ОАО «РЖД» – позволяют нам говорить об уверенности в эффективном развитии нашего общества. За эти годы мы практически перешли от обычных отношений внутри большой компании, где наши институты были просто «мелкими сошками», до практически коммерческих отношений двух крупных, взаимозависимых партнеров.

Наше общество будет принимать активное участие в реализации «Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 года». Уже сейчас многие наши институты ра-

По итогам работы в 2006 – 2007 годах чистые активы ОАО «Росжелдорпроект» увеличились почти в 2 раза – с 1,4 до 2,6 млрд руб. Размер чистой прибыли увеличился на 30%. Рост объемов продаж также вырос почти вдвое – до почти 10 млрд руб. Производительность труда по сравнению с 2006 годом выросла на 22 %.

ботают по темам, обозначенным в этом документе, поскольку все заложенные в ней планы должны быть обеспечены проектной документацией в самое ближайшее время.

Так, обоснованием инвестиций по строительству высоко-скоростной магистрали Санкт-Петербург – Москва в качестве генпроектировщика занимается «Ленгипротранспуть». Над проектированием скоростной линии Санкт-Петербург – Бусловская в качестве генпроектировщика работает «Гипротранспуть», за скоростную магистраль Москва – Нижний Новгород отве-

чает «Нижегороджелдорпроект». Институт «Мосжелдорпроект» проектирует организацию железнодорожного сообщения к московским аэропортам, а «Кавжелдорпроект» ведет комплексную реконструкцию участка под организацию скоростного движения Центр – Юг.

Один из крупных проектов, над которым работает практически весь коллектив «Росжелдорпроекта», а генпроектировщиком является «Забайкалжелдорпроект», – комплексная реконструкция участка Карымская – Забайкальск.



выполнение плана социальных льгот и гарантий – более 90%).

В 2007 году рост социальных выплат в относительном выражении по отношению к 2006 году составит 275%. А в 2008 году рост социальных выплат по отношению к 2007 году должен составить более 130%.

В денежном выражении социальный пакет (сумма льгот и компенсаций) на одного работника ОАО «Росжелдорпроект» практически равен социальному пакету работника ОАО «РЖД». При этом следует учитывать, что в ОАО «РЖД» существует громадная социальная сфера (поликлиники, больницы, санатории, дома отдыха, детские сады) и многие работники ОАО «РЖД» получают льготы и компенсации не в денежной форме. А мы за все это платим деньгами. Но, несмотря на это, по количеству льгот и компенсаций наш социальный пакет даже несколько больше, чем в ОАО «РЖД».

О КОЛЛЕКТИВНОМ
ДОГОВОРЕ

Первый коллективный договор ОАО «Росжелдорпроект» был подписан 14 июня 2006 года. От лица работодателя его подписал генеральный директор ОАО «Росжелдорпроект». А в качестве представителя трудовых коллективов свою подпись поставил председатель Российского профсоюза железнодорожников и транспортный строителей, уполномоченный коллективами 22 наших институтов.

При принятии коллективного договора общества в 2006 году нами был сохранен практически весь список социальных льгот и компенсаций, который был в ОАО «РЖД».

В декабре 2006 года были согласованы изменения в коллективный договор, а его действие было пролонгировано на 2007 год.

В 2007 году филиалам было предоставлено право ежемесячно тратить на нужды, не обозначенные в коллективном договоре, 0,5% фонда оплаты труда филиала. Кроме того, были увеличены размеры суточных, установлены дополнительные выплаты молодым специалистам, увеличены размеры выплат к юбилейным датам, оговорен льготный порядок обеспечения путевками на отдых и лечение работников и их детей, определены условия оплаты содержания детей работников в детских садах. Через благотворительный фонд «Почет» были увеличены выплаты ежемесячной помощи неработающим пенсионе-

Продолжение на стр. 4

В планах нашей работы проектирование скоростного движения Москва – Адлер, обход Украины, обход Саратова, обход Казахстана.

Причем во всех этих проектах участвуют не просто отдельные институты – генпроектировщики, а группы институтов, пулы, способные выполнить проект фактически «под ключ» по всем титулам.

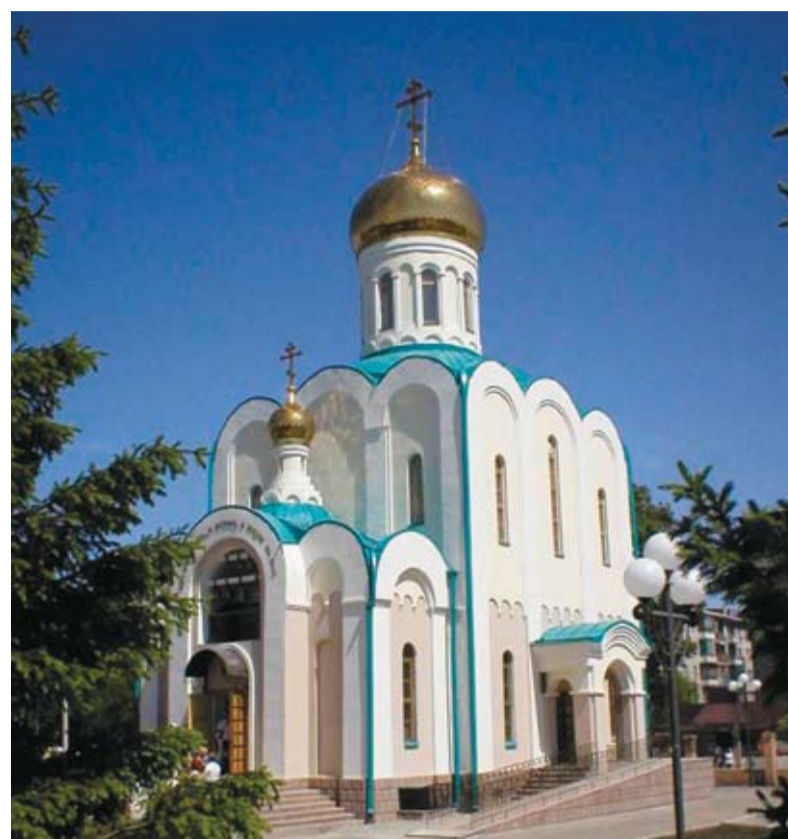
Разумеется, все проекты перечислить невозможно. Но могу уверенно заявить: работы хватит всем, загрузка институтов планируется даже более 100% от их сегодняшних возможностей, поскольку мы были и хотим остаться ведущей проектной организацией для российских железных дорог.

О СОЦИАЛЬНОЙ
ПОЛИТИКЕ

Теперь о социальной политике компании. Если в 2006 году социальные выплаты по гарантиям и льготам сотрудникам, включаемые в себестоимость продукции, составили 74% от запланированных, а выплаты из прибыли – чуть более 91% от плана, то в 2007 году эти показатели составят 88% и 96% соответственно (в среднем

ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА

ПРОЕКТИРОВАНИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ



Начало на стр. 3

рам, ушедшим на пенсию до 1 апреля 2006 года из ОАО «РЖД», Роспрофжелом, а также организаций федерального железнодорожного транспорта и не имеющим права на негосударственное пенсионное обеспечение. Была оговорена выплата материальной помощи неработающим пенсионерам два раза в год – к Дню Победы и Дню пожилого человека, а также к юбилейным датам.

Уже в течение 2007 года в связи с неоднократными обращениями пенсионеров мы согласовали с Советом директоров общества, внесли изменения в действующую практику и увеличили выплаты пенсионерам на медицинское страхование.

Сегодня на рассмотрение Совета директоров общества и внеочередного собрания акционеров вынесен вопрос о выделении части чистой прибыли ОАО «Росжелдорпроект» за 2006 год на сотрудничество по ипотечному кредитованию. Мы надеемся, что вопрос будет решен положительно.

Жизнь не стоит на месте. Совместно с РЖД ОАО «Росжелдорпроект» и другие дочерние общества в конце

2007 года учредили Общероссийское объединение работодателей железнодорожного транспорта «Желдортранс». В рамках этого объединения Роспрофжелом и работодателями – участниками соглашения был разработан проект отраслевого тарифного соглашения по предприятиям железнодорожного транспорта на 2008–2010 годы.

В соответствии с этим соглашением нами был разработан проект коллективного договора ОАО «Росжелдорпроект» на 2008–2010 годы.

Проект предусматривает дальнейшее улучшение социального обеспечения работников ОАО «Росжелдорпроект» и неработающих пенсионеров при сохранении всех льгот и гарантий договора 2007 года.

Так, в соответствии с отраслевым тарифным соглашением предполагается распространение на сотрудников общества положения о бесплатном проезде на железнодорожном транспорте, а также возвращение льготных тарифов, существующих в ОАО «РЖД». По просьбам женщин планируется денежная выплата к 55-летию. Вводится премирование за не-

прерывный трудовой стаж в институтах начиная от 20 лет. Будут увеличены квоты и стоимость оплаты путевок на санаторно-курортное и реабилитационное лечение работников, увеличен размер пособий по беременности и родам, а также размер оплаты детских дошкольных учреждений.

Увеличатся выплаты неработающим пенсионерам через фонд «Почет», а также выплаты неработающим пенсионерам на зубное протезирование. Будет еще раз увеличен размер суточных. Кроме того, будут увеличены выплаты по ряду других пунктов.

Кроме того, в процессе переговоров с президиумом Роспрофжелом о новом коллективном договоре на 2008–2010 годы мы обсудили и вопрос создания единой профсоюзной организации ОАО «Росжелдорпроект» и на профсоюзной конференции, которая состоялась в Москве 14 декабря 2007 года, пришли к мнению о необходимости ее создания.

Поэтому я уверен, что новый, 2008 год не только позволит нам успешно развиваться, но и принесет всем работникам общества рост благосостояния.



ПРОЕКТ

ДОРОГУ УКРОЮТ ПЛИТОЙ

Общественный городской совет при мэре Москвы одобрил проект освоения надпутевого пространства участка киевского направления Московской железной дороги. Часть проекта, связанная с реконструкцией и переносом железнодорожной инфраструктуры, будет разрабатываться специалистами «Мосжелдорпроекта».

Проект разработан по заказу корпорации MIRAX GROUP, ОАО «Российские железные дороги» и правительства Москвы. Он предусматривает, что отрезок пути киевского направления МЖД протяженностью около 2 км будет накрыт специальной шумовиброзащитной платформой, на которой будет возведен многофункциональный офисный комплекс. Реконструкция всей железнодорожной инфраструктуры будет проведена на участке от Третьего транспортного кольца до ул. Минской. При этом на освобождаемом земельном участке предполагается размещение зданий различного назначения общей площадью 650 тыс. кв. м. Непосредственно над железнодорожными путями будет возведено надпутевое перекрытие, включающее в себя технические помещения, необходимые для эксплуатации железной дороги.



Над перекрытием будут размещены объекты административно-торгового назначения, гостиничный комплекс, выставочный комплекс, объекты социального назначения. Архитектурной доминантой комплекса станет башня высотой 240 м. Центральным элементом застройки выступит широкий (30–60 м) бульвар, который свяжет воедино все пространства нового квартала.



» Московские власти обещают, что красиво будет не только на бумаге

Транспортная схема предусматривает строительство дублера Кутузовского проспекта и строительство дорог внутреннего назначения. Также предусматривается реконструкция существующей станции пригородных поездов, прохождение скоростной железнодорожной линии, которая свяжет эту территорию с аэропортами Москвы. Область застройки ограни-

чена с севера Поклонной улицей, с юга – проектируемым дублером Кутузовского проспекта, с запада – Минской улицей, с востока – Третьим транспортным кольцом. Проект позволит объединить донные разобщенные территории районов Раменки и Дорогомилово, а также связать мемориальный комплекс Парка Победы с поймой реки Сетунь, которая станет продолжени-

ем парковой зоны Поклонной горы. К работе над проектом привлечены ГУП НИИПИ Генплана Москвы, ГУП «Моспроект-2» им. М.В. Погодина (мастерская № 19), ОАО «Росжелдорпроект», «Мосжелдорпроект», Всероссийский научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта, ЗАО «Промстройпроект».

Григорий ВАСИЛЬЕВ

ПОДРОБНОСТИ

ОБЪЕМЫ СОСЧИТАЮТ К ОСЕНИ

Специалисты института «Мосжелдорпроект» завершили безобъемную стадию проекта освоения надпутевого пространства на участке киевского направления Московской железной дороги. До конца года они намерены приступить к детальной проработке реконструкции железнодорожной инфраструктуры.

Как рассказал главный инженер проекта Константин Грязнов, сегодня на станции Москва-сортировочная-Киевская приходят на перерформировку сборные грузовые поезда из Бекасова. После перерформирования часть вагонов отправляется под погрузку на станции Солнечная, Очаково или другие близлежащие станции, а часть через малое кольцо направляется на городские предприятия, а затем, с грузом, возвращается сюда и следует дальше в пункты назначения. Перерформирование составов производится на двух немеханизированных сортировочных горках. Кроме того, здесь же производится отстой и формирование пассажирских составов.

«Предварительные решения по станции мы уже наметили. И по количеству рабочих путей, и по путям отстоя вагонов, и по переносу зданий. Вскоре мы начнем реализовывать все это в рабочем материале. При разработке этого проекта мы будем применять как новые конструктивные решения, так и уже существующие наработки, использовавшиеся при проектировании железнодорожных тоннелей», – говорит Константин Грязнов.

По его словам, предстоит создать практически новую сортировочную станцию, которая будет работать в закрытом искусственно созданном туннеле. В соответствии с проектом после переноса части железнодорожных путей и уширения междупутей здесь будут установлены колонны-опоры, с шагом около 12 м. Сверху на них будет положена плита, в которой разместится часть технических помещений МЖД. А на нее сверху будет положена еще одна плита, на которой и будет вестись строительство зданий. Пространство между опорами будет наглухо заложено кирпичом, чтобы обеспечить шумоизоляцию.

Сегодня на территории сортировочной станции расположено

18 путей, в том числе 7 приемно-отправочных и 11 сортировочных. Для обработки вагонопотока в расчетном 2015 году на станции достаточно 14 путей. Для устройства опор предусмотрено уширение междупутей за счет разборки 4 путей сортировочного парка.

Все 7 путей Южного парка полезной длиной от 172 до 538 м, предназначенные для отстоя пассажирских составов, попадают в зону реконструкции и будут разобраны. В качестве компенсации для отстоя пассажирских составов предусмотрено устройство 3 сквозных отстойных путей.

Главные пути смещаются на протяжении 1,7 км в левую сторону на расстояние до 45 м и в правую сторону – до 25 м. Вдоль существующих главных путей предусмотрено устройство 4-го главного пути и удлиняемого пути 4 А для приема-отправления пассажирских поездов на платформы, расположенные вне дебаркадера.

Ветка, соединяющая станцию Москва-сортировочная-Киевская со станцией Канатчиково, будет смещена на 50 м в сторону главных путей. Ветка, соединяющая станцию Москва-сортировочная-Киевская со станцией

Пресня, будет переустроена частично, с максимальным смещением до 10 м.

Кроме того, предусматривается устройство 2 путей скоростной транспортной системы, которые свяжут комплекс Москва-Сити с аэропортом Внуково.

Проектом предусмотрено переустройство вытяжного пути вагономоечного цеха, необходимого для обмывки пассажирских составов. Вдоль вытяжного пути предусмотрено устройство соединительного пути, связывающего сортировочный парк с грузовым парком станции и подъездными путями, примыкающими к ней.

«Это будет самый настоящий тоннель, внутри которого будет находиться работающая станция. И здесь при искусственном освещении и с принудительной вентиляцией постоянно будут работать люди. Это потребует разработки ряда норм (чем сейчас занимается ВНИИЖТ) и их согласования с органами СЭС, МЧС, пожарными службами и РЖД», – поясняет Владимир Грязнов.

Предполагается, что детальный проект будет разработан к августу 2008 года.

Андрей ЧЕРНАВИН

КОММЕНТАРИЙ



Сергей Рюрикович Душечкин, директор института «Мосжелдорпроект»:

Это первый проект подобного рода. До сих пор ни в Москве, ни в мире подобного никто еще не реализовывал. Разумеется, в Европе и в Азии – в Германии, Бельгии, Гонконге – идет жилая и офисная застройка над железнодорожными путями. Но строительство ведется там, где просто идет пассажирское или грузовое движение, но нет маневровой работы. А у нас вдоль Поклонной горы, расположена сортировочная станция с двумя сортировочными горками.

НАЗНАЧЕНИЕ



Совет директоров ОАО «Росжелдорпроект», состоявшийся 6 ноября 2007 года, рассмотрел вопрос о согласовании кандидатуры на должность директора – руководителя филиала Самарского проектно-изыскательского института «Желдорпроект Поволжья». По итогам голосования директором Самарского проектно-изыскательского института «Желдорпроект Поволжья» утвержден Владимир Петрович Мохонько, ранее занимавший должность главного инженера института.

Владимир Петрович Мохонько родился 8 февраля 1948 года. В 1971 году окончил Харьковский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «инженер путей сообщения по эксплуатации железных дорог».

В 2002 году в Самарском институте инженеров железнодорожного транспорта защитил кандидатскую диссертацию и получил степень «кандидат технических наук».

С 1971 по 2006 год работал на Куйбышевской железной дороге.

Занимал должности дежурного по парку, дежурного по станции, главного инженера станции Жигулевское Море, заместителя начальника отдела движения Куйбышевского отделения, главного инженера службы перевозок, главного инженера Самарского отделения, заместителя главного инженера – начальника инженерно-внедренческого центра, заместителя начальника дороги – начальника службы информатизации и связи, главного инженера дороги. С августа 2006 по ноябрь 2007 года – главный инженер ПИИ «Желдорпроект Поволжья».

С 12 ноября 2007 года – директор ПИИ «Желдорпроект Поволжья» – филиала ОАО «Росжелдорпроект». Награжден знаком «Почетный железнодорожник», благодарностями МПС, именными часами от министра путей сообщения.

АКТУАЛЬНО

У ПРОБЛЕМ ЕСТЬ РЕШЕНИЯ

Основные проблемы ПИИ «Желдорпроект Поволжья», пути их решения и организацию взаимодействия с основным заказчиком планируется рассмотреть на совместном совещании руководства института и Куйбышевской железной дороги (КбшЖД).

Цель встречи – выработка комплексного подхода к планированию, что обеспечит реализацию «Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 года» на КбшЖД.

Для улучшения взаимодействия с Куйбышевской железной дорогой руководство института считает целесообразным создание при дирекции капитального строительства структуры, обеспечивающей взаимодействие с проектным институтом на стадии получения разрешительной документации. Из-за упразднения таких подразделений на отделениях дороги в этой сфере возникли сложности как у института, так и у самой дороги.

Еще одной серьезной проблемой является кадровый вопрос. По мнению руководства, с тем количеством специалистов, которое сегодня находится в рас-

поряжении института, трудно выполнить увеличивающиеся объемы заказов.

Поскольку привлечь опытных проектировщиков со стороны сегодня практически невозможно, основной упор делается на формирование собственного контингента специалистов. С этой целью «Желдорпроект Поволжья» заключил договоры на подготовку инженеров-проектировщиков с Самарским государственным университетом путей сообщения, Самарским архитектурно-строительным институтом и Самарским государственным техническим университетом. В 2007 году на целевую стажировку принято 10 студентов – выпускников этих вузов.

Кроме того, для укрепления кадрового потенциала в самом институте ведется работа по усилению мотивации специ-

алистов к повышению своей квалификации и профессионального мастерства, улучшению качественных показателей работы. В коллективе восстанавливается система соревнования между отделами, проектными группами, специалистами. Разработано специальное положение о смотре-конкурсе в этих подразделениях. Это позволит не только выявить лучших по направлениям, но и создать кадровый резерв на выдвижение. Первые победители этого соревнования будут определены уже в этом году.

В институте идет развитие новых направлений деятельности: комплектуется отдел технологий и предпроектных проработок, создаются сектора ГО и ЧС, охраны труда, обследования зданий и сооружений. Кроме того, будут усилены специалистами отдел изысканий, сантехнический отдел, отделы пути и станций и электротехнический отдел.

Важной задачей является укрепление взаимодействия между отделами и внутри творческих коллективов, улучшение системы планирования и мониторинга путем внедрения детализованного календарно-

го плана с контролем реальной загруженности специалистов. Кроме того, в институте внедряются система автоматизации проектирования и новые информационные технологии. В настоящее время 100% рабочих мест оснащено современными компьютерами и необходимыми программными средствами для сокращения трудоемкости при подготовке чертежей и автоматизации расчетных операций, а сам перечень программных средств непрерывно обновляется и пополняется.

Еще одним ответственным элементом совершенствования системы управления и повышения качества проектов является внедрение корпоративной системы менеджмента качества. В институте создана новая структура по нормоконтролю, определены порядок и сроки рассмотрения замечаний экспертизы и заказчиков, а также процедура реагирования на претензии к качеству выпускаемых проектов.

Директор Самарского проектно-изыскательского института «Желдорпроект Поволжья» Владимир МОХОНЬКО

РАЗВИТИЕ

ДВА В ОДНОМ

Одним из недавних проектов, выполненных силами специалистов института «Желдорпроект Поволжья», стало здание поста электрической централизации (ЭЦ) и дома отдыха локомотивных бригад на ст. Сызрань-1.

Здание, расположенное на привокзальной площади города Сызрань, выполнено с переменной этажностью: часть, где разместился пост ЭЦ высотой в 3 этажа, а часть, где располагается дом отдыха локомотивных бригад, – 5-этажная.

На первом этаже дома отдыха размещены столовая и бытовые помещения, на втором – помещения для отдыха, релаксации и медицинского контроля отдыхающих работников локомотивных бригад. На третьем, четвертом и пятом этажах находятся комнаты отдыха с санузлами и душевыми. Подвальная часть используется для технических помещений.

«Объект является в своем роде уникальным, поскольку при электрификации Приволжской дороги станция Сызрань становится стыковой и тяга



поездов будет осуществляться как постоянным, так и переменным током. Из поста ЭЦ будет производиться управление движением одновременно трех парков станции Сызрань. Кроме дежурных по паркам, в здании будут размещены технические службы, учебные классы и помещения других подразделений узла.

Строительство нового дома отдыха локомотивных бригад обусловлено увеличением объема перевозок на участке Сызрань – Сенная и невозможностью эксплуатации старого здания 1874 года постройки, – рассказал главный инженер проекта Константин Шепелев.

Во внешней отделке стен здания применены современ-

ные отделочные материалы – декоративная штукатурка с утеплением и ложное остекление в алюминиевых переплетах с тонированным светоотражающим стеклом.

Стоимость проекта вместе со строительными работами и оборудованием составляет около 26 млн руб.

Игорь СТЕПАНОВ

УЧЕБА

ЮРИСТЫ НАМЕРЕНЫ НЕ ОПУСКАТЬ РУК

Вопросы взаимодействия и проблемы, возникающие при заключении договоров с основным заказчиком проектных институтов – ОАО «РЖД», обсуждались в ходе двухдневного семинара юристов ОАО «Росжелдорпроект». В его работе приняли участие представители всех институтов – филиалов общества.

Как рассказал начальник юридического отдела службы правового обеспечения ОАО «Росжелдорпроект» Александр Доморацкий, перед проведением семинара был проведен опрос юристов филиалов о наиболее важных вопросах, которые они хотели бы обсудить в рамках семинара. «Ответы были разными – налоговые и трудовые споры, гражданско-правовые отношения. Но выяснилось, что одной из основных тем, которая волнует всех, являются взаимоотношения с материнской компанией. Именно на этом мы и постарались сосредоточиться», – говорит Александр Доморацкий.

По его словам, проблема в том, что порой при заключении договоров институтам буквально навязываются условия, выполнять которые сложно и невыгодно. А учитывая, что РЖД является организацией, которая обеспечивает 90% заказов для институтов-филиалов ОАО «Росжелдорпроект», спорить

с ними в этих вопросах крайне сложно.

«Выяснилось, что для многих это действительно большой вопрос. РЖД настаивают на заключении договоров, невыгодных нам по срокам и по санкциям. Причем несмотря на то, что они являются материнской компанией, никаких поблажек они нам не делают. Возникают сложности и при аренде имущества ОАО «РЖД». Эти договоры учитывают больше интересы РЖД, чем наши. В них предусмотрены повышенные санкции за нарушения по отношению к нам, но в то же время практически отсутствуют санкции за нарушения со стороны самих РЖД. Речь идет вроде бы о маленьких нюансах, но когда они складываются все вместе, в одном договоре, появляется впечатление, что отстаиваются только интересы РЖД», – утверждает глава юридического отдела ОАО «Росжелдорпроект».

Тем не менее, по мнению Александра Доморацкого, ситуацию



можно и нужно менять. «Общаться нужно спокойно, не идя на открытые конфликты. Нужно доказывать и отстаивать свою точку зрения, не опуская рук», – рекомендует он.

Кроме обсуждения наиболее важных вопросов, на семинаре выступили специально приглашенные сторонние специалисты. Бывший заместитель начальника Управления проектно-изыс-

кательских работ Госстроя РФ Юрий Комаров прочитал лекцию на тему «Заключение и исполнение договоров на проектно-изыскательские работы». А Елена Киндеева, ранее работавшая заместителем руководителя Московского управления юстиции по регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним, рассказала о правилах и новациях в области государ-

ственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним.

В будущем предполагается сделать такие семинары регулярными. По итогам семинара было проведено анкетирование собравшихся специалистов, и все они высказались за то, чтобы подобные встречи проводились как минимум раз в год.

Сергей АНАТОЛЬЕВ

ШКОЛА

СЕМИНАР БЕЗОПАСНОСТИ

Первая школа-семинар по охране труда прошла в ОАО «Росжелдорпроект». В ней приняли участие специалисты по охране труда и промышленной безопасности филиалов.

В течение четырех дней участники школы-семинара имели возможность получить консультации и обсудить в режиме «круглого стола» вопросы, связанные с работой системы управления охраны труда в филиалах, аттестацией рабочих мест по условиям труда и их последующей сертификацией, контролем за состоянием охраны труда в филиалах, организацией работ повышенной опасности. Кроме того, были рассмотрены новации в российском законодательстве, касающиеся охраны труда.

«Как единая организация мы образовались сравнительно недавно. Поэтому семинар для нас имел важное организационное значение. Если раньше каждый институт жил своей отдельной



жизнью, то теперь люди смогли собраться, познакомиться друг с другом, поделиться опытом», – говорит начальник группы охраны труда и промышленной безопасности ОАО «Росжелдорпроект» Елена Панченко.

По ее мнению, в целом состояние охраны труда и промышленной безопасности в компании находится на достаточно высоком уровне. «Во многих институтах система управления охраной труда (СУОТ) сохранилась

еще со времен существования МПС, когда требования к безопасности были гораздо жестче. С другой стороны, у нас нет ярко выраженных опасных производств», – утверждает она. Наибольшему риску подвергаются изыскатели и геодезисты, чья основная работа связана с поездками на автотранспорте и выездами на железнодорожные пути. Кроме того, источниками опасности могут быть производственные факторы, возни-

кающие при работах, связанных с высотой, воздействием электрического тока.

«Деятельность в проектных институтах для большинства работников не является травмоопасной по определению. Исключение составляет потенциальная «группа риска» – порядка 15% от общей численности сотрудников ОАО «Росжелдорпроект», занятых в полевых работах, и то не в таких масштабах, как в других профессиях. Случаи травмирования наших работников редки, и тяжесть последствий для их здоровья невелика. Но это не должно притуплять чувство ответственности за потенциально возможные случаи случайного травмирования, которые могут произойти», – считает Елена Панченко.

По ее словам, сегодня в обществе многое делается, чтобы улучшить условия труда сотрудников и обеспечить их здоровье.

В филиалах регулярно проводятся медосмотры сотрудни-

ков, приобретаются модернизированное технологическое оборудование, измерительный инструментарий, позволяющий производить измерения, связанные с труднодоступностью объекта, воздействием электроточка, не подвергая потенциальной опасности здоровье человека.

«В 2006–2007 годах в обществе прошла аттестация рабочих мест по условиям труда. Из 5569 рабочих мест оптимально-допустимые условия труда созданы на 2868 рабочих местах.

На остальных рабочих местах требуется выполнить различные мероприятия по улучшению условий труда, в основном связанные с устранением пульсации светового потока. В частности, мероприятия по улучшению условий труда и приведению рабочих мест проектировщиков в соответствие с требованиями норм планируется провести, реализуя политику и цели общества в области качества, до конца 2009 года», – сообщила Елена Панченко.

ИНТЕРВЬЮ

«ГЛАВНОЕ – ЕСТЬ УВЕРЕННОСТЬ
В БУДУЩЕМ»

За 39 лет работы в Уфимском отделении института «Желдорпроект Поволжья» Владимир Павлов прошел путь от техника до начальника отделения. В декабре он отпраздновал свой 60-летний юбилей. О своей жизни и работе Владимир Евгеньевич рассказал в интервью «НП».

– Владимир Евгеньевич, как вы пришли в институт?

– С железнодорожным транспортом я связан еще с техникума. До прихода в Уфимское отделение института окончил Уфимский техникум железнодорожного транспорта. В те годы он не был самым крупным, или, как сказали бы сейчас, «раскрученным», учебным заведением. В Уфе были и другие техникумы – авиационной и нефтяной промышленности. Но перед окончанием 8-го класса к нам в школу пришли преподаватели и начали рассказывать о железной дороге. Кроме того, у меня была родственница, которая работала в этой сфере. Послушал я преподавателей, поговорил с родней – и решил поступать именно в железнодорожный техникум. После окончания уехал по распределению на Куйбышевское отделение Куйбышевской железной дороги.

Работая здесь, я поступил во Всесоюзный заочный институт инженеров железнодорожного транспорта (ВЗИИТ, сейчас РГОТУПС). И когда с Куйбышевского отделения перешел на Башкирское, в отделе кадров мне предложили зайти в Уфимский филиал дорожной проектной конторы, которая в 1969 году была реорганизована в Дорожный проектно-изыскательский институт Куйбышевской железной дороги. Я пришел, встретился с руководителем Уфимского филиала Семеном Борисовичем Биленко, и он сказал: ну, если есть у тебя желание работать проектировщиком и ты учишься, то приходи к нам. Так я и начал работать в Уфимском филиале и работаю здесь уже 39 лет. Так что изучил все с самых аздов.

– Вы давно руководите этим коллективом?

– Со времен Горбачева. Это было как раз тогда, когда руководителей выбирали сами трудовые коллективы. Вот в мае 1988 года меня и выбрали руководителем Уфимского отделения проектно-изыскательского института железных дорог Поволжья. До этого я занимал должность главного инженера проектов. Потом пришли 90-е. Со-

кратились объемы, приходилось думать и о зарплате, и о налогах, и о заказах. Спасибо людям – не все ушли. Хотя и текучка была, и самому приходилось подписывать документы о сокращении. Когда я стал руководителем, в штате было 130 человек, а в худшие времена эта цифра сократилась вдвое – до 60 человек. Самым тяжелым

ЛИЧНОЕ ДЕЛО

Владимир Евгеньевич ПАВЛОВ родился 18 декабря 1947 года. В 1967 году окончил Уфимский техникум железнодорожного транспорта МПС.

С 1966 по 1968 год работал на Куйбышевской железной дороге путевым рабочим, мостовым слесарем 2-го разряда, техником дистанции службы пути.

В 1974 году окончил Всесоюзный заочный институт инженеров железнодорожного транспорта (ВЗИИТ) по специальности «промышленное и гражданское строительство».

В октябре 1968 года пришел в Уфимское отделение института «Желдорпроект Поволжья». Работал техником, инженером, старшим инженером, руководителем группы, главным специалистом, главным инженером проектов.

С июня 1988 по август 2002 года – заместитель директора института – начальник Уфимского отделения ФГУП «Желдорпроект Поволжья».

С августа 2002 по ноябрь 2003 года – директор ДФГУП ПИИ Поволжья МПС РФ.

С ноября 2003 по декабрь 2006 года – начальник Уфимского отделения Самарского ПИИ «Желдорпроект Поволжья» – филиала ОАО «РЖД».

С января 2007 года – начальник Уфимского отделения Самарского ПИИ «Желдорпроект Поволжья» – филиала ОАО «Росжелдорпроект».

был 1996 год. Мы тогда 3 месяца сидели без зарплаты. Потом стали выправляться понемногу. Но основной костяк коллектива – специалистов, тех, кто поверил в меня, – удалось сохранить.

– Какие наиболее крупные проекты выполнены коллективом отделения в последние годы?

– По нашим проектам построены вокзалы на станциях Иглино, Буздяк, Дема, жилые кварталы в центре Уфы и на станции Дема.

Несколько лет назад в рамках реконструкции вагонного депо Уфа мы выполнили проект комплексной реконструкции пассажирско-технической станции. Кроме того, мы проводили реконструкцию локомотивного депо Дема.

Сейчас мы продолжаем работать над проектом реконструкции Уфимского железнодорожного вокзала и всей станции.

В 2006 году на станции Чишмы по нашему проекту был постро-



крае. Мы стараемся максимально привлечь сторонних заказчиков, с тем чтобы получить прибыль и себе, как единому акционерному обществу, и для материнской компании – ОАО «РЖД». Так, по 2007 году сторонних заказов у нас порядка 15%. Конечно, отдела по маркетингу у нас нет, но и каждый ГИП, и я сам прилагаем усилия и стараемся привлечь заказчиков.

– Как отразилось на вашей работе выделение проектных институтов из ОАО «РЖД» и объединение их в самостоятельное акционерное общество?

– Какую-то определенную оценку пока давать рано. Но я считаю, что внимания нам как проектным институтам стало уделяться больше. Когда мы входили в состав МПС, такого не было. Ситуация стала меняться, когда было создано ОАО «РЖД». Мы стали больше получать заказов, а дороги стали с нами лучше рассчитываться. После создания ОАО «Росжелдорпроект» отношение к нам еще более улучшилось.

Если же говорить о ситуации внутри самого общества, то стала проводиться единая политика во всех вопросах, в том числе и в экономических. Это дисциплинирует, и облегчает нам работу – есть информация о том, над чем работают наши институты, что они сделали, как решили те или иные задачи. Налаживается обмен информацией, улучшается техническая оснащенность.

Конечно, есть проблемы – качество выпускаемой продукции и применение современных технических решений. Но самое главное – есть уверенность в будущем.

Беседовал Дмитрий ИВАНОВ

ПОЗДРАВЛЯЕМ

2 ноября поздравления по случаю 60-летнего юбилея принимал Иван Андреевич Гаршта, заместитель директора института «Челябжелдорпроект»;

12 ноября день рождения отпраздновала Наталья Александровна Масливецова, заместитель директора по экономике института «Красноярскжелдорпроект»;

15 ноября отметила свой день рождения Елена Владимировна Карпова, главный инженер института «Ленжелдорпроект»;

17 ноября исполнилось 54 года Леониду Витальевичу Орловскому, главному инженеру института «Омскжелдорпроект»;

18 ноября поздравления по случаю дня рождения принимала Ирина Константиновна Богданова, главный бухгалтер института «Юговосжелдорпроект»;

1 декабря 35 лет исполнилось Сергею Николаевичу Зиборову, заместителю директора – начальнику отдела комплексного проектирования института «Нижегороджелдорпроект»;

8 декабря день рождения отпраздновала Елена Михайловна Гончарова, заместитель директора института «Юговосжелдорпроект»;

9 декабря исполнилось 73 года Виктору Даниловичу Элконину, первому заместителю директора института «Гипротранспуть»;

9 декабря день рождения у Татьяны Владимировны Соболевой, главного бухгалтера института «Челябжелдорпроект»;

10 декабря отметил свой 67-й день рождения Валерий Зиновьевич Певзнер, главный инженер института «Мосжелдорпроект»;

11 декабря родилась Ирина Игоревна Мирошниченко, главный бухгалтер института «Ленгипротранспуть»;

12 декабря 56-й день рождения отпраздновал Юрий Евгеньевич Барыбин, заместитель директора по производству института «Мосжелдорпроект»;

14 декабря поздравления по случаю дня рождения принимала Людмила Павловна Лошко, главный инженер института «Забайкалжелдорпроект»;

16 декабря отпраздновала день рождения Галина Николаевна Черга, директор института «Кемеровжелдорпроект»;

18 декабря 60-летний юбилей отметил Владимир Евгеньевич Павлов, начальник Уфимского отделения института «Желдорпроект Поволжья»;

20 декабря исполнилось 52 года Николаю Михайловичу Беляеву, заместителю директора – начальнику отдела института «Гипротрансигналсвязь»;

30 декабря друзья и коллеги поздравили с 33-летием Дениса Юрьевича Зотова, главного бухгалтера института «Гипротрансигналсвязь»;

30 декабря 58-я годовщина со дня рождения Владимира Ильича Ерошенко, главного инженера института «Дальжелдорпроект».