

ЗНАНИЯ — ЭТО КАПИТАЛ

Первый поток курсов повышения квалификации главных инженеров проектов (ГИПов) региональных филиалов ОАО «Росжелдорпроект» прошел в начале декабря в Московском государственном университете путей сообщений (МИИТ). К проведению занятий были привлечены специалисты ведущих в России организаций в области проектирования и инженерных изыскательских работ.



» В ОАО «Росжелдорпроект» серьезно относятся к вопросам профессиональной подготовки специалистов.

Обучение по теме «Организация и управление в области проектирования» руководство ОАО «Росжелдорпроект» решило организовать на базе государственных университетов путей сообщений в Москве, Санкт-Петербурге и Новосибирске, с периодичностью один раз в квартал. Программа обучения рассчитана на 72 часа и отвечает требованиям дополнительного профессионального образования.

Решение организовать в рамках корпоративной системы подготовки кадров курсы повышения квалификации для ГИПов было принято техническим советом ОАО «Росжелдорпроект» на заседании, состоявшемся в июле текущего года в Санкт-Петербурге.

При формировании программы были учтены требования приказа Минздравсоцразвития России №188 от 23 апреля 2008 года, которым утверждены новые квалификационные характеристики должностей руководителей и специалистов архитектуры и градостроительной деятельности.

«Руководство нашего общества осознает, что в настоящее время знания становятся капиталом и главным ресурсом экономики, поэтому вопросам профессиональной подготовки кадров придается серьезное значение, — говорит один из руководителей курсов, и. о. заместителя главного инженера — начальника Службы технической политики ОАО «Росжелдорпроект» Мансур Махмудович Саидахмедов. — Современный специалист должен не только ориентироваться в производстве и в любой новой производственной обстановке, но и овладевать новыми знаниями, навыками и умениями, необходимыми для исполнения все усложняющихся и изменяющихся трудовых функций. В современных рыночных отношениях важно, чтобы подготовка кадров удовлетворяла такому требованию к рабочей силе, как профессиональная мобильность, то есть, способность быстро осваивать технические новшества и новые специальности» — подчеркивает он.

Очная часть обучения первого потока проходила с 1 по 5 декабря. ГИПами были изучены положения

Гражданского, Градостроительного и Земельного кодексов, иных нормативных правовых актов Российской Федерации в области градостроительства, а также распорядительные, методические и нормативные документы по проектированию и строительству объектов. Значительное время было посвящено вопросам договорных отношений между заказчиком и проектировщиком, осуществлению функций генерального проектировщика, задачам, обязанностям и ответственности ГИПов. Рассмотрены требования Постановления Правительства Российской Федерации №87 «О составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию» от 16 февраля 2008 года.

Начальник отдела экономики и ценообразования в проектировании ОАО «Центринвестпроект» М.А.Туренская рассказала об особенностях методологии ценообразования и порядке определения стоимости проектных работ.

Основные ценообразующие факторы инженерных изысканий, порядок определения стоимости основных и специальных видов инженерных изысканий раскрыла начальник отдела ценообразования Производственного научно-исследовательского института по инженерным изысканиям в строительстве (ПНИИИС) С. И. Рыхлова.

Огромный интерес у слушателей вызвало занятие, на котором рассматривались вопросы прохождения государственной экспертизы проектной документации, которое провел президент Общероссийской общественной организации «Союз строительных экспертов России» В. Н. Шульц.

Профессор, доктор экономических наук, заведующий кафедрой «Экономика строительного производства» МИИТа Б. А. Волков рассмотрел основные требования к порядку разработки обоснования инвестиций, технико-экономических обоснований.

(продолжение на стр. 2)

НОВОСТИ

Технический совет обсудил повседневную работу и перспективы развития филиалов общества



» СТРАНИЦА 2

ПРОЕКТ

В Саратове встречают юбилей ударной работой над проектом, приуроченным к Ассамблее начальников железных дорог



» СТРАНИЦА 3

ИНТЕРВЬЮ

Инженер института «Иркутскжелдорпроект» Владимир Хоцанович — об использовании программы Civil 3D



» СТРАНИЦА 4

МНЕНИЕ



Николай Иванович ЛУКИН,
начальник управления
экспертизы проектов
и смет ОАО «РЖД»

— В ходе «круглого стола» мы пытались выработать общее видение по наиболее актуальным вопросам проектирования железнодорожных объектов и прохождения ведомственной и государственной экспертизы. Много проблем связано с положениями постановления Правительства Российской Федерации №87 «О составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию» от 16 февраля 2008 года.

Сложности возникают из различных установок, стоящих перед государственной экспертизой и экспертизой ведомственной. Градостроительным кодексом и последующими постановлениями Правительства перечень вопросов, отнесенный к компетенции государственной экспертизы, существенно сокращен по сравнению с предыдущими годами. Предметом государственной экспертизы проектной документации является оценка ее соответствия требованиям технических регламентов, в том числе санитарно-эпидемиологическим, экологическим требованиям, требованиям государственной охраны объектов культурного наследия, требованиям пожарной, промышленной, ядерной, радиационной и иной безопасности, а также результатам инженерных изысканий. То есть, упрощая: качество, надежность и безопасность. А технология и мощность производства, применяемые материалы и многое другое — это вопросы заказчика проектных работ.

Если брать, к примеру, ситуацию с ОАО «РЖД», то государству все равно, какой объект мы заказываем: однопутную или двухпутную линию, электрифицированную или нет, с автоблокировкой или полуавтоматикой — государственную экспертизу это не интересует. Ему важно, если, скажем, присутствует автоблокировка, чтобы она обеспечивала безопасную эксплуатацию и состояла из сертифицированной продукции. А трехзначная она, или четырехзначная, с централизованным размещением аппаратуры или нет — это проблема структуры, сделавшей заказ на проект. Ну а нас вот такие частности, и сколько они будут стоить, как раз и интересует.

(продолжение на стр. 2)

НОВОСТИ

ТЕХСОВЕТ ПО ПЕРСПЕКТИВАМ

В конце прошлого года в Нижнем Новгороде прошло заседание Технического совета ОАО «Росжелдорпроект». На нем обсуждались вопросы, связанные с повседневной работой и перспективами развития институтов — филиалов общества.

Одним из основных рассматривавшихся вопросов был вопрос о технической политике ОАО «Росжелдорпроект». По итогам обсуждения было принято решение главным инженерам филиалов в срок до 26 января 2009 года подготовить и направить в службу технической политики общества предложения по разработке положения «О технической политике», проект которого служба техполитики, отдел КСМК и служба IT-технологий должны представить до 1 марта 2009 года на согласование.

Также в рамках совещания обсуждался вопрос участия ОАО «Росжелдорпроект» в разработке сметно-нормативной базы ОАО «РЖД». Было отмечено необходимость совершенствования ценообразования при проектировании зданий и сооружений железнодорожной инфраструктуры с учетом новейших достижений науки и техники, передового отечественного и зарубежного опыта, применения новых строительных конструкций и материалов. По итогам обсуждения участники Техсовета приняли решение обобщить собранный филиалами опыт применения технологий, строительных материалов, оборудования, на которые отсутствуют расценки в отраслевых сборниках и передать в заинтересованные департаменты ОАО «РЖД» для обсуждения.

Участники Техсовета также обсуждали участие ОАО «Росжелдорпроект» в разработке нормативно-технической документации (НТД) в 2008 году, и предложения для включения в план разработки НТД на 2009 год; порядок взаимодействия филиалов при проектировании комплексных объектов ОАО «РЖД»; пути повышения эффективности работы главных инженеров проектов (ГИПов) филиалов, а также необходимость повышения статуса комплексных ГИПов при проектировании крупных объектов.

Был рассмотрен сравнительный анализ эффективности использования программного обеспечения при расчетах стоимости проектно-изыскательских работ. Анализ проводился по результатам опыта использования компьютерных программ «АДЕПТ», «ПиР», «Projekt smeta» в ряде филиалов общества.

На Техническом совете участники обсудили экономическое положение ряда филиалов и меры по развитию проектных институтов «Омскжелдорпроект»,

«Юговосжелдорпроект», «Саратовжелдорпроект», «Ленжелдорпроект», «Ярославжелдорпроект» в связи с планируемым ростом инвестиций в Южном, Юго-западном, Северном и Северо-западном регионах.

Кроме того, участники обсудили возможности выполнения силами институтов-филиалов ОАО «Росжелдорпроект» работ по экологическим изысканиям, подготовке исходно-разрешительной документации, получению технических условий для проектирования, подготовке документов и сопровождению экспертизы проектной документации.

По итогам заседания отделу экспертизы центрального аппарата общества было предложено организовать селекционное совещание для филиалов и управления экспертизы проектов и смет ОАО «РЖД» для рассмотрения результатов экспертизы проектов в 2008 году на соответствие выполнения требований Постановления №87 Правительства РФ. Кроме того, должен быть определен конкретный перечень требований органов государственной экспертизы к проектам по реконструкции верхнего строения пути.

Елена МИРОНОВА,
«Нижегороджелдорпроект»



ЗНАНИЯ — ЭТО КАПИТАЛ

(начало на стр. 1)

Во время практических занятий в аудитории, оснащенной современной компьютерной техникой, слушатели осваивали навыки составления смет на проектно-изыскательские работы с использованием программного продукта «Project-smeta».

Затем слушателей проинструктировали о порядке вхождения в учебный портал, на котором размещены учебные и справочные документы, изучить которые необходимо заочно и ответить на контрольные тесты по пройденной программе.

Подводя итоги очной части первого потока обучения, главный инженер проектов института «Дальжелдорпроект» Иван Николаевич Тертюхов сказал:

— «Мы получили много ценной информации по действующим нормативным документам в сфере проектирования и экспертизы, познакомились с коллегами, обменялись с ними опытом. Надеемся продолжить контактировать и в дальнейшем. Много методической информации мы увозим с собой, еще больше будет размещено на сайте компании для общего пользования. Удалось также навести контакты и по некоторым вопросам, представляющим для нас, дальневосточников, особый интерес».

«Семинар во многом помог нам разобраться в ситуации, сложившейся после выхода постановления Правительства №87, особенно в вопросах экспертизы. По крайней мере, стало

больше ясности с требуемым составом проектной документации, ее объемом, структурой, правильным наименованием разделов и так далее. Нам стало ясно, куда обращаться за советом или за помощью при решении конкретных вопросов связанных с составом проектной документации. Кроме того, непосредственный обмен опытом с коллегами из других филиалов, установление с ними контактов, поможет нам при решении тех вопросов, с которыми они уже сталкивались», — добавил, со своей стороны, главный инженер проектов «Челябжелдорпроект» Валерий Александрович Игнатьев.

В конце обучения был организован «круглый стол» с участием ру-

ководства ОАО «Росжелдорпроект» и Управления экспертизы проектов и смет ОАО «РЖД», на котором участники обменялись мнениями по наиболее актуальным вопросам проектирования объектов Российских железных дорог и прохождения ведомственной экспертизы.

До середины декабря обучение продолжилось в заочном режиме. Участники курсов выполнили и сдали контрольные работы. Их проверка преподавателями МИИТа подтвердила — ГИПы успешно освоили программу. Все они получили документы государственного образца о дополнительном профессиональном образовании.

Максим ХРУСТАЛЕВ

ОБУЧЕНИЕ

МНЕНИЕ

(начало на стр. 1)

Еще пример — ОАО «РЖД» выступает заказчиком проектной документации, скажем, на прокладку нового маршрута от города до аэропорта. Нас должно интересовать предполагаемое количество потенциальных пассажиров, причем в различные сезоны, расчет необходимого количества поездов, расчет пропускной способности перегонов, горловин станций и перронных путей, моторвагонного и энергетического хозяйства. Наилучшим ли образом на основе сравнения вариантов запроектировали эти пути? А к ним необходимое количество платформ, касс, служебных помещений, туалетов. Ну и конечно, чтобы

была определена стоимость всего этого, и чтобы она была оптимальна и в части объема инвестиций, и в эксплуатационной работе, и в тарифах, которые будут установлены для пассажиров.

В итоге получается, что государственную экспертизу интересуют далеко не все вопросы, которые для хозяйствующих субъектов наиболее важны. Проектировщики могут выпустить документацию, вполне удовлетворяющую требованиям государственной экспертизы — но при этом она для нас, будущих владельцев и эксплуатационников объекта, не достаточна. Если же они будут делать документацию исходя

исключительно из наших требований, то у нас, как заказчика строительства, возникнут проблемы с государственной экспертизой. Конечно, можно поставить вопрос и так — пусть проектировщики думают сами, как готовить проектно-техническую документацию по всем вопросам, интересующим и государственную экспертизу, и ведомственную экспертизу заказчика. Или пусть делают два разных комплекта документов: один для госэкспертизы, другой — для заказчика и экспертизы ведомственной. Но, соответственно, тогда возрастут и затраты на проводимую проектно-техническую работу. А на чей счет их следует отнести?

Наш «круглый стол» и был собран, чтобы попытаться выработать взаимоприемлемый вариант решения вопроса. Для начала мы попытаемся определить тот основной набор вопросов, которые обязательно должны быть в проектно-технической документации, чтобы и государственную экспертизу удовлетворить, и заказчика. Пока мы с проектировщиками только обозначили наши позиции, и лишь частично их согласовали. Но ведь начинать надо хотя бы с этого, а дальше мы наверняка сумеем найти взаимоприемлемый вариант. Главное, что и добрая воля, и взаимная заинтересованность у всех нас присутствует.

ПРАЗДНИК ИНСТИТУТА

В преддверии 70-летия института «Саратовжелдорпроект» был проведен краткий опрос руководителей института. Мы задали им 4 вопроса:

1. Какие наиболее крупные проекты были выполнены и реализованы институтом во время вашего руководства?
2. С какими сложностями в работе вам приходилось встречаться?
3. Какими наградами была отмечена работы коллектива?
4. Как вы оцениваете работу института сегодня?



ЛАПШИН
Виктор Гаврилович,
директор института с января
1968 по октябрь 1986 года

1. Наиболее крупными объектами, над которыми работали специалисты института были: поликлиника на станции Саратов-2; застройка квартала 9-этажными домами по ул. Первомайской в г. Саратове; квартальная застройка на станции Анисовка с квартальной котельной; проектирование пристанционного поселка на станциях Гёрби и Дедькин Ключ БАМа; административный корпус железнодорожной больницы на станции Саратов-2; вокзал на станции Суrowsикино; проект учебного корпуса школы-интерната в поселке Кабардинка; капитальный ремонт путей на Ртищевском и Астраханском отделениях Приволжской железной дороги. Все объекты построены и введены в эксплуатацию.

2. Особых сложностей при выполнении заданий не было. Трудности производственного характера решались в рабочем порядке.

3. Коллектив неоднократно становился победителем социалистического соревнования Министерства путей сообщения и награждался денежными премиями. Поощрялись и отдельные работники института: руководитель отдела изысканий А. Е. Перевозников был награжден медалью «За трудовые заслуги», знаком «Почетный железнодорожник» были награждены Н. Н. Кеков, А. И. Морозов, Я. Н. Бойко, В. Г. Лапшин.

4. Сейчас институт работает над проектом железнодорожного обхода Саратова на участке разъезда Ивановский — станция Татищево, имеющего важное значение для работы Приволжской железной дороги. Я желаю коллективу с честью выполнить эту задачу.



МОРОЗОВ
Алексей Иванович,
директор института с июня
1998 по июнь 2005 года

1. Пункт подготовки пассажирских вагонов и окрасочный цех с отделением сушки вагонов на станции Курдюм Приволжской железной дороги; лабораторно-учебный корпус железнодорожного техникума на 720 мест в микрорайоне 204 Ворошиловского района Волгограда; физкультурно-оздоровительный корпус на территории пансионата «Волжские дали» в Саратове; электрификация участка Сызрань — Сенная Приволжской и Куйбышевской железных дорог со строительством второго главного пути; реконструкция 4-го пролета цеха завода ЖБИ-6 в Энгельсе под выпуск железобетонных железнодорожных шпал с креплением АРС; механизированные полугорки станции Татьянака, станция Нефтяная Приволжской железной дороги.

2. Основные сложности, с которыми столкнулся институт — сопротивление специалистов при переходе на автоматизацию проектных работ. Приходилось разговаривать с каждым специалистом и убеждать его в необходимости перехода с ручного труда на автоматизированный. Кроме того, во время перехода наблюдался дефицит программного обеспечения для проектирования, а лицензионные программы стоили очень дорого. Процесс автоматизации был долгим и сложным — на это потребовалось около 5 лет. Зато сейчас сложно себе представить работу без использования программных средств.



КЕКОВ
Николай Никифорович,
директор института с октября
1986 по июнь 1998 года

1. Наиболее крупными объектами были: Байкало-Амурская магистраль; Астраханское локомотивное депо. Все объекты построены и введены в эксплуатацию.

2. Основные сложности заключались в нехватке профессиональных кадров, финансирования и угрозе банкротства организации.

3. Благодаря успешной работе коллектив института не раз становился победителем в соревновании, проводившемся МПС, и поощрялся и грамотами и материально.

4. В настоящее время сложно об этом судить, так как сейчас институт выполняет большой объем работы. Пожелать хотелось бы больше профессиональных специалистов и слаженной работы с главным заказчиком — Приволжской железной дорогой.



РОМАНОВ
Евгений Николаевич,
директор института с июня
2005 года по настоящее время

1. Наиболее значительный проект — строительство западного обхода Саратовского железнодорожного узла. Это стратегический объект для Приволжской железной дороги. Постановлением Правительства РФ он включен в Федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)». Строительство обхода позволит вывести из городской черты все транзитные грузопотоки, улучшить экологическую обстановку в Саратове и создать дополнительные рабочие места.

Кроме того, на станции Ершов создается практически новый локомотиворемонтный завод, выполняющий полную программу ремонта тепловозов для Приволжской железной дороги.

Проекты удлинения приемо-отправочных путей на станциях Ершов, Сухой Карабулак, Буркин и других позволят организовать на дороге движение тяжеловесных и длинно-составных поездов.

Проектом вторых путей на участке Сызрань — Сенная создан непрерывный электрифицированный коридор от Сызрани до Новороссийска. В рамках этого титула разработана документация на жилые дома на станциях Сенная и Возрождение и котельную на станции Сызрань.

2. Основные проблемы института связаны с кадровыми вопросами — за последние годы с ростом объемов выполняемых работ, на 40 человек выросла и численность специалистов в институте. При этом, трудность состоит в недостаточной квалификации молодых специалистов, которые в процессе выполнения проектно-сметных работ набираются опыта и «набивают шишки».

4. В институте сложился молодой работоспособный коллектив, которому по силам решение сложных задач при проектировании объектов строительства, реконструкции объектов Приволжской железной дороги. При заинтересованном и честном отношении к труду каждого работника и всего коллектива в целом, я уверен в благоприятном развитии института и исполнении всех перспективных планов.

ПРОЕКТ «ВОЛЖСКИЕ ДАЛИ» ГОТОВЯТСЯ К АССАМБЛЕЕ



В мае 2009 года в Саратове, в пансионате «Волжские дали», планируется проведение ассамблеи начальников железных дорог России. Саратовскому филиалу ОАО «Росжелдорпроект» было поручено выполнить проект конференц-зала, в котором состоится это мероприятие. Впоследствии конференц-зал, оборудованный комплексом современной аудиовизуальной аппаратуры, будет использоваться для проведения конференций и совещаний.

В пансионате отдыхают и лечатся работники железнодорожного транспорта. Он находится за чертой города, на берегу Волги, в окружении высоких дубов и елей, что повлияло на архитектурное и цветовое решение фасада здания. Сдержанная и строгая цветовая гамма помогает ему гармонично вписаться в окружающий ландшафт.

Специалистами института «Саратовжелдорпроект» был выполнен не только проект самого комплекса пансионата, но и проекты всех последующих реконструкций «Волжских далей», начиная с 1965 года.

Нынешний проект предусматривает реконструкцию столовой, с надстройкой мансардного этажа и помещением в нем конференц-зала. Существующие помещения столовой, расположенные на первом и в цокольном этажах, будут перепланированы и увеличены в соответствии с санитарными нормами.

Площадь конференц-зала составит 272 кв. м., за круглым столом смогут разместиться 37 человек. Кроме того, предусмотрены дополнительные места для участников на 27 человек. Зал будет оборудован проекционным экраном и дополнительными ЖК-панелями.

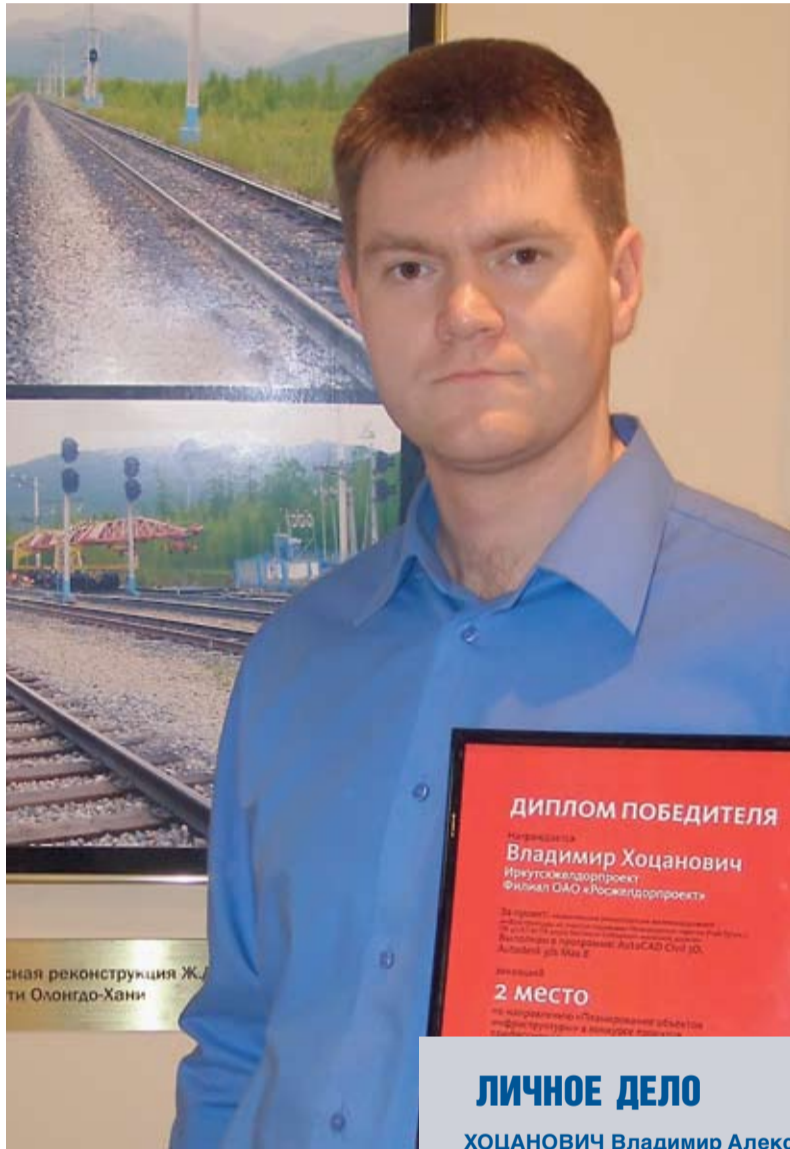
Заказчиком реконструкции выступила Приволжская железная дорога. Инженерно-геодезические изыскания выполнены в октябре 2008 года. Проектирование реконструкции закончено 1 декабря 2008 года. Окончание строительства запланировано на апрель 2009 года. Строительный объем зданий и сооружений (по проекту) — 11500 куб. м. Общая площадь здания составит — 2414,65 кв. м.



ИНТЕРВЬЮ

МОЛОДО — НЕ ЗЕЛЕНО

Проект комплексной реконструкции железнодорожной инфраструктуры разработанный с применением программного продукта AutoCAD Civil 3D инженера отдела пути и станций института «Иркутскжелдорпроект» Владимира Хоцановича, занял второе место по итогам конкурса компании Autodesk «Реализуй и выиграй-2008». Он был признан одним из самых талантливых проектов, представленных на конкурс в разделе «Проектирование объектов инфраструктуры». Предлагаем вам краткое интервью с В. Хоцановичем.



— Владимир, поздравляем вас с победой в конкурсе. Расскажите о том, как вы начали работать с этой программой?

— Программа Civil 3D — продукт достаточно специфичный. Она предназначена для выполнения проектов в области землеустройства, транспортных сетей. В начале 2008 года мне было предложено определить, какие проекты целесообразно выполнять с применением Civil 3D и испытать возможности данного продукта на конкретном объекте. Внедрение программы началось с работы по проекту комплексной реконструкции железнодорожной инфраструктуры на участке Черемхово — Нижнеудинск, на перегоне Утай — Тулун. Выбор был не случаен — существующий здесь план линий не позволял реализовать проектные скорости, поэтому было принято решение об увеличении радиусов кривых, что возможно посредством перетрассировки пути со значительными сдвигами в плане.

— Достаточно ли было исходных данных, и не возникали ли при их обработке сложности?

ЛИЧНОЕ ДЕЛО

ХОЦАНОВИЧ Владимир Александрович
Родился в городе Иркутске в 1980 году.
В 1997 году он поступил в Иркутский институт инженеров железнодорожного транспорта, на факультет «Строительство железных дорог», который окончил в 2002 году.
Параллельно в 2000-2002 гг. обучался в Байкальском институте бизнеса и международного менеджмента (ИГУ), на факультете «Менеджмент».
С августа 2002 по июль 2003 года работал стажером — исследователем, инженером в ГУП «Сибирское отделение ВНИИЖТ».
С июля 2003 по январь 2006 года работал в ВСЖД Центр Диагностики пути, последовательно инженер, зам. начальника вагона-путеизмерителя, заместитель начальника Центра диагностики по кадрам и социальным вопросам.
С января 2006 года по настоящее время — инженер отдела пути и станций института «Иркутскжелдорпроект».

— На самом деле для получения исходных данных по проекту были использованы еще две современные технологии, применяемые в нашем институте: система видеопаспортизации и лазерное сканирование. С помощью полученных данных была построена цифровая модель местности, на которой затем было запроектировано новое земляное полотно. Большая часть времени ушла именно на обработку исходных данных. И самой трудоемкой работой, по крайней мере, для меня, была фильтрация и сглаживание облака точек, полученного при лазерном сканировании. То есть возможности упомянутых технологий

позволяют производить съемку местности с очень высокой точностью, которая для моего проекта оказалась даже избыточной.

И уже потом для представления информации заказчику в законченном виде с помощью Civil 3D была выполнена детализация объекта с представлением его динамичной трехмерной модели.

Главное достоинство AutoCAD Civil 3D в том, что она позволяет построить динамически связанную объектную модель с возможностью уже после окончания построения вносить корректировки в план, продольный профиль объекта, характерные поперечники без разрушения модели. Более того, можно «на лету» наблюдать изменение ее параметров — объемов, поперечных профилей и так далее.

— Возникали ли сложности при работе с Civil 3D, или все прошло «гладко»?

— На сегодня я столкнулся только с одной серьезной проблемой — отсутствием «стилей» оформления проектной докумен-

тации, соответствующих требованиям ОАО «РЖД».

— Владимир, назовите главные преимущества при использовании Civil 3D.

— Прежде всего, повышается точность определения объемов работ за счет использования точной геометрии. Во-вторых, использование модели позволяет генерировать непротиворечивые чертежи, что приводит к уменьшению грубых ошибок. В-третьих, это построение уже не схематичных планов, а планов основанных на проекциях пространственных объектов.

Успех Владимира Хоцановича не случаен. Железнодорожник в четвертом поколении, он с отличием окончил Иркутский государственный университет путей сообщения и, проработав некоторое время в центре диагностики пути ВСЖД, пришел в институт «Иркутскжелдорпроект». К своему успеху Владимир шел со студенческой скамьи. Благодаря увлеченности и целеустремленности, он быстро стал высококлассным специалистом, пользующимся заслуженным авторитетом у коллег.

Недавно у Владимира родилась дочь. Будем надеяться, что династия Хоцанович на железной дороге не прервется.

С ДНЕМ РОЖДЕНИЯ

7 февраля Кручинина Татьяна Григорьевна, главный бухгалтер института «Гипротранспуть»;

8 февраля Мохонько Владимир Петрович, директор института «Желдорпроект Поволжья»;

9 февраля Иконникова Инна Николаевна, главный бухгалтер института «Нижегороджелдорпроект»;

Задорожный Леонид Иванович, главный инженер института «Нижегороджелдорпроект»;

11 февраля Колокоцкий Роман Валерьевич, заместитель директора института «Красноярскжелдорпроект»;

18 февраля Карданов Роман Вячеславович, заместитель директора по экономике, финансам и производству института «Ленжелдорпроект»;

19 февраля Логинов Сергей Владимирович, директор института «Транс — электропроект»;

22 февраля Новикова Ирина Григорьевна, заместитель директора по экономике и финансам института «Кавжелдорпроект»;

23 февраля Андреев Юрий Юрьевич, заместитель генерального директора по производству ОАО «Росжелдорпроект»;

27 февраля Погребинский Виктор Григорьевич, заместитель директора по развитию института «Омскжелдорпроект»;

28 февраля Козец Оксана Викторовна, главный бухгалтер института «Иркутскжелдорпроект».

