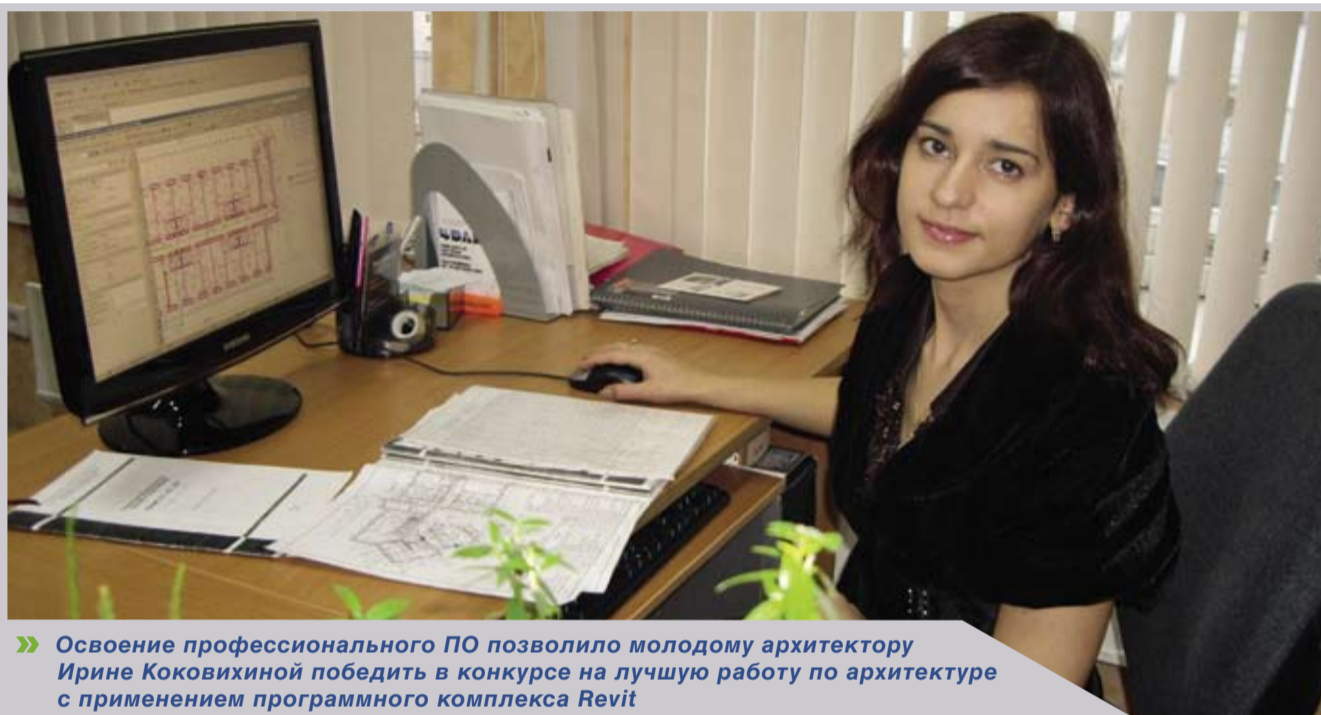


REVIT ДОВЕЛ ДО ЛАС-ВЕГАСА

Молодой архитектор отдела генерального подряда института «Уралжелдорпроект» Ирина Коковихина признана победителем конкурса на лучшую работу по архитектуре с применением программного комплекса Revit, разработанного компанией Autodesk. Наградой за победу является поездка на ежегодную конференцию Autodesk University — 2008, проводимую в Лас-Вегасе (США) в декабре 2008 года.



» Освоение профессионального ПО позволило молодому архитектору Ирине Коковихиной победить в конкурсе на лучшую работу по архитектуре с применением программного комплекса Revit

Руководство института «Уралжелдорпроект» по представлению отдела информационных технологий в 2006 году приняло решение о приобретении 5 сетевых лицензий на программу Revit 8 (архитектурная часть) компании Autodesk, позже обновленную до Revit 9, и внедрении этого программного продукта в проектную деятельность. Перед проектировщиками — пользователями программы были поставлены следующие задачи: проверить возможности нового ПО, «обкатать» его на конкретном проекте, дать оценку эффективности его использования и возможности дальнейшего сотрудничества с компанией Autodesk по продуктам, разработанным для других специальностей.

После обучения архитекторов строительных отделов, внедрение программы Revit 9 началось с работы по проекту реконструкции Малой железной дороги в ПКИО им. Маяковского в Екатеринбурге. Для выполнения проекта была предоставлена самая современная техника, обеспечена полная техническая поддержка группой САПР отдела информационных технологий института «Уралжелдорпроект».

В течение 2008 года Ирина Коковихина освоила и успешно применила Revit 9 при разработке первого этапа проектирования для Малой железной дороги в разделе «Архитектурное решение».

«До начала проектирования, в феврале 2008 года, я прошла курс обучения по Autodesk Revit Building в «Русской Промышленной Компании-Урал» и решила выполнять проект в этом ПО. Это позволило одновременно работать как над эскизным проектом, так и над рабочей документацией», — говорит Ирина Коковихина.

В Revit Building модель, каждый лист чертежа, двумерный или трехмерный вид, спецификация являются представлением информации из одной и той же основной базы данных модели здания. На чертежах и спецификациях Revit Building информация о проекте здания координируется со всеми другими представлениями проекта. Параметрическое ядро Revit Building автоматически согласовывает изменения в любой среде — на видах модели, листах чертежа, спецификациях, разрезах и планах.

Создание проекта Ирина Коковихина начала с вокзала и построила трехмерную модель здания, одновременно

прорабатывая внутреннюю планировку. «Я без особых сложностей разобралась с созданием стен различной структуры, построением кровли. Непонятно было, как создать необходимые в проекте библиотечные компоненты, такие как окна, декоративные решетки, фонари, — в стандартной библиотеке не оказалось объектов, подходящих для моего проекта. Но в Revit реализована возможность создания собственных библиотек с помощью специальных шаблонов и редактора семейств», — говорит она.

Следующим этапом стало построение рельефа. Так как на начальной стадии была предусмотрена посадка зданий, а также и самой трассы железной дороги на местность, то Ирина воспользовалась еще одним полезным инструментом в Revit. Для построения рельефа был импортирован файл из Autocad Civil, имеющий формат DWG, который прекрасно распознает Revit. Так как Revit позволяет выполнять не только модель здания, но и содержит информацию о всех ее составляющих, то можно выполнять спецификации элементов и экспликации помещений. Изменения в спецификациях отражаются на видах модели, и наоборот.

Все необходимые виды были распечатаны автоматически — это еще одна из особенностей этой программы, тем самым был сформирован комплект чертежей. «Такой принцип проектирования позволяет значительно сократить сроки проектных работ, выполнить детальную проработку проекта и уменьшить количество ошибок. Для создания визуализации проект был экспортирован в Autodesk 3ds max», — поясняет Ирина Коковихина.

В 2009 году работа над проектом «Реконструкция Малой железной дороги в парке культуры и отдыха имени Маяковского» (стадия «Рабочий проект») будет продолжена. Поэтому в дальнейшем филиалу хотелось бы приобрести всю линейку Revit: Revit Structure и Revit MEP для продолжения применения этих продуктов компании Autodesk в работе специалистов других специальностей, что позволит получить значительные конкурентные преимущества за счет сокращения сроков проектирования и повышения качества проектов.

Лариса БУЛАТОВА,
институт «Уралжелдорпроект»

ОБСУЖДЕНИЕ

Является ли конкуренция панацеей? Дискуссия об итогах 10 лет реформы железнодорожного транспорта России



» СТРАНИЦА 2

ПРОЕКТ

Открылось движение поездов на электрифицированном участке Сызрань — Сенная



» СТРАНИЦА 3

ИНТЕРВЬЮ

Маргарита Лазаревна Певзнер посвятила работе в институте «Мосжелдорпроект» 45 лет



» СТРАНИЦА 4

НАЗНАЧЕНИЯ



Начальником экономической службы ОАО «Росжелдорпроект» назначена Шевцова Наталья Викторовна

Н.В. Шевцова родилась 20 декабря 1958 года. В 1980 году окончила Московский институт народного хозяйства им. Плеханова. Там же прошла обучение по программе подготовки и аттестации профессиональных бухгалтеров.

С 1992 года работала главным бухгалтером, финансовым директором в инвестфонде. Затем занимала должность финансового директора в группе компаний, занимающихся складской логистикой, перевозкой грузов по России и за рубежом.

В ОАО «Росжелдорпроект» работает с 1 ноября 2008 года.



Заместителем генерального директора по кадрам и административным вопросам ОАО «Росжелдорпроект» с 1 декабря 2008 года назначен Игорь Анатольевич Кандалов

И.А. Кандалов родился 9 июня 1965 года. В 1988 году окончил Серпуховское высшее военное командное училище Ракетных войск по специальности «инженер-электрик».

С 1988 по 2003 год проходил службу на руководящих должностях в Вооруженных силах и ГУВД Москвы.

С 2003 по 2005 год — начальник отдела кадров охранного предприятия.

С 2003 по 2008 год — начальник отдела кадров, начальник департамента кадров Главного центра магистральных перевозок почты — филиала ФГУП «Почта России».

С апреля 2008 года советник генерального директора ОАО «Росжелдорпроект».



» Внешний вид вокзала к проекту реконструкции Малой железной дороги в Екатеринбурге, выполненный с помощью ПО компании Autodesk

ОБСУЖДЕНИЕ

РЕФОРМА СТАВИТ ВОПРОСЫ

В последнее время общественность, эксперты, участники рынка железнодорожных перевозок и представители госструктур интенсивно обсуждают судьбу отраслевой реформы, которой в 2008 году исполнилось десять лет. По мнению генерального директора Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Юрия Саакяна, для всех участников очевидно, что Программа структурной реформы, формировавшаяся в других экономических условиях, нуждается в серьезной доработке.



В конце октября в рамках прошедшей в Москве VI Международной конференции «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнерство. 10 лет реформе железнодорожного транспорта» участники обсудили как положительные результаты, так и проблемы, обозначившиеся в ходе реформирования.

На открытии конференции выступили заместитель председателя Правительства России — председатель совета директоров ОАО «РЖД» А. Д. Жуков, президент компании В. И. Якунин, член Совета Федерации Н. И. Рыжков, ректор АНХ при Правительстве России В. А. Мау.

По словам Александра Жукова, в 2001 году на железнодорожном транспорте возникла угроза потери технологической устойчивости. Эта сфера требовала возрастающего финансирования, и решением стала

программа структурных преобразований отрасли и повышение ее конкурентной составляющей. В результате разделения государственно-управленческой и хозяйственной деятельности было создано ОАО «РЖД». Главной задачей компании тогда стало повышение объема и качества перевозок и развитие инфраструктуры. На том этапе основная цель заключалась в развитии самой отрасли путем создания конкурентоспособной среды.

По словам главы ОАО «РЖД» Владимира Якунина, вклад компании в развитие экономики страны существенен — 3% ВВП Россия получает от работы железнодорожников. Владимир Якунин отметил, что реформа не имеет аналогов в мировой истории и «является суперсложной».

В выступлениях на пленарном заседании были объявля-

ны основные приоритеты реформы: совершенствование тарифного регулирования, взвешенный подход к обеспечению конкуренции, снижение степени госрегулирования в конкурентоспособных сегментах. Перед ОАО «РЖД» сегодня стоит задача повышения эффективности и обеспечения экономической прибыльности компании. Необходимо найти оптимальное соотношение между экономической и социальной деятельностью. Основным путем решения этой задачи является баланс государственно-частного партнерства, конкуренции и господдержки.

После завершения пленарного заседания участники конференции продолжили работу в рамках «круглых столов». Один из них был посвящен реформе железнодорожного транспорта России в контексте мирового опыта.

В его работе приняли участие начальник департамента корпоративного строительства и реформирования ОАО «РЖД» Валерий Веремеев, управляющий директор по корпоративному развитию АО «НК «Казахстан темир жолы» Еркин Жусанбаев, председатель совета директоров компании «Интегрированные транспортные системы» Константин Костенко. Также в работе «круглого стола» приняли участие заместитель генерального директора ИПЕМ Олег Трудов, управляющий директор Финских железных дорог Симос Тапио, председатель исполнительного комитета Организации сотрудничества железных дорог Тадеуш Шозда, заместитель ге-

нерального директора по развитию ОАО «Росжелдорпроект» Михаил Жеребцов и другие.

По утверждению Валерия Веремеева, изучение международного опыта реформирования железнодорожной отрасли показало, что ни в одной стране мира по объективным причинам не смогли разорвать связь между инфраструктурой и перевозками.

Главный вопрос, обсуждавшийся специалистами, — необходимость конкуренции как цели реформирования железнодорожной отрасли. По данным ОАО «РЖД», сегодня рост числа частных операторов грузоперевозок привел не к развитию конкуренции и снижению цен на услуги, а к снижению эффективности использования вагонного парка и существенному удорожанию услуг. В частности, сегодня из-за неэффективной загрузки больше 1300 км железнодорожных путей занято простаивающим частным вагонным парком.

Эксперты ИПЕМ обратили внимание, что за весь период реформы не проводились расчеты, насколько внедрение конкуренции целесообразно в некоторых сегментах железнодорожной

роторами ухудшает конкуренцию железнодорожных перевозок с другими видами транспорта. В ответ на это Валерий Веремеев сообщил, что и руководство ОАО «РЖД», и все большее количество экспертов понимают, что конкуренция, конечно, не должна являться самоцелью.

По мнению Михаила Жеребцова, принимавшего участие в подготовке стратегии реформирования железнодорожной отрасли, на этапе разработки программы реформы в качестве приоритета действительно ставилась неоклассическая модель развития отечественной экономики и, следовательно, одной из приоритетных задач являлось именно развитие конкуренции как главного регулятора на железнодорожном транспорте.

«Однако сегодня изменились приоритеты развития страны, сформировались новые экономические условия, влияющие на отрасль. Если на начальном этапе реформы предполагалось выделение всего непрофильного производства, то по прошествии десяти лет можно утверждать, что не все направления непрофильной деятельности ОАО «РЖД»



отрасли. «Примат идеологии конкуренции, заложенный в программу, может оказаться бомбой замедленного действия», — считает руководитель ИПЕМ Юрий Саакян. Продолжая его мысль, Олег Трудов призвал участников обсудить, что первично — конкуренция или цели, которые стоят перед реформой? По его словам, в мире нет ни одной страны, в которой конкуренция являлась бы основной целью реформы. «На нынешнем этапе было бы правильно с учетом сегодняшней ситуации все подсчитать, а потом решить — какая конкуренция нам нужна и какими методами этого можно добиться», — сказал замдиректора ИПЕМ. Он отметил, что развитие конкуренции между железнодорожными опе-

целесообразно выделить в независимые компании», — уверен Михаил Жеребцов.

По мнению международного эксперта в железнодорожной отрасли Рольфа Эпштайна, выступавшего модератором «круглого стола», затронутая тема — многосторонняя и неоднозначная. Необходимо, не ограничиваясь рамками конференции, продолжить дискуссию под условным названием «10 лет реформы железнодорожного транспорта», организатором которой могло бы стать ОАО «РЖД». Тем более, что масштабные преобразования должны осуществляться с учетом меняющейся рыночной и финансовой ситуации в России.



ПРОЕКТ

СКООРДИНИРОВАННЫЙ УСПЕХ

Торжественное открытие движения на электрической тяге участка Сызрань — Сенная Куйбышевской и Приволжской железных дорог состоялось 31 октября 2008 года. На открытии присутствовали президент ОАО «Российские железные дороги» Владимир Якунин, начальники железных дорог Анатолий Левченко и Александр Храпатый, губернатор Саратовской области Павел Ипатов, глава администрации городского округа Сызрань Самарской области Виктор Хлыстов.

Проектно-изыскательские работы по проекту «Электрификация участка Сызрань — Сенная Куйбышевской и Приволжской железных дорог со строительством второго главного пути» велись генеральным проектировщиком — институтом «Трансэлектропроект» с 2004 года. Из-за сжатых сроков проектирования и строительства к работе были привлечены субподрядные организации — институты «Гипротрансигналсвязь», «Желдорпроект Поволжья», «Саратовжелдорпроект», «Мосгипротранс», а также «Желдоризыскания».

При электрификации участка были применены новые технические решения. По словам главного инженера института «Трансэлектропроект» Василия Столярова, не осложнялось также и тем, что за год до начала разработки рабочего проекта электрификации двухпутного участка со строительством второго главного пути ОАО «РЖД» был утвержден рабочий проект электрификации существующей однопутной линии и строительство было начато. Приходилось искать решения, исключающие бросовые работы проектировщиков и строителей.

При электрификации участка были применены новые технические решения. По словам главного инженера института «Трансэлектропроект» Василия Столярова,

Ее устройства не требуют дополнительной настройки и большого объема технического обслуживания. В них уже встроены автоматика и приборы диагностики, позволяющие при необходимости оценить аварийную ситуацию, быстро определить причину отказа технического средства.

Наиболее сложным оказалось быть в роли координатора работ по проектированию разделов «Путь и путевое хозяйство» и «Искусственные сооружения» у большого количества субподрядных проектных организаций, поскольку эти работы не профильные для института «Трансэлектропроект». По ряду вопросов, связанных с разработкой этих разделов, приходилось обращаться во ВНИИЖТ и управление экспертизы проектов и смет ОАО «РЖД».

Важнейшим этапом в составе проекта явилась стадия выполнения работ по станции стыкования двух родов тока — постоянного и переменного — на станции Сызрань. Проектирование и строительство осложнялось тем, что станция является крупнейшим железнодорожным узлом и строительство необходимо было вести в условиях непрерывающегося движения. В связи с этим возникли дополнительные сложности при проектировании путевого переустройства, устройств СЦБ, контактной сети, электроснабжения, где необходимо было предусмотреть очередность строительства.

Большие сложности возникли также за полгода до намеченного ввода участка в эксплуатацию.



» Пост ЭЦ на станции Сызрань с домом отдыха локомотивных бригад

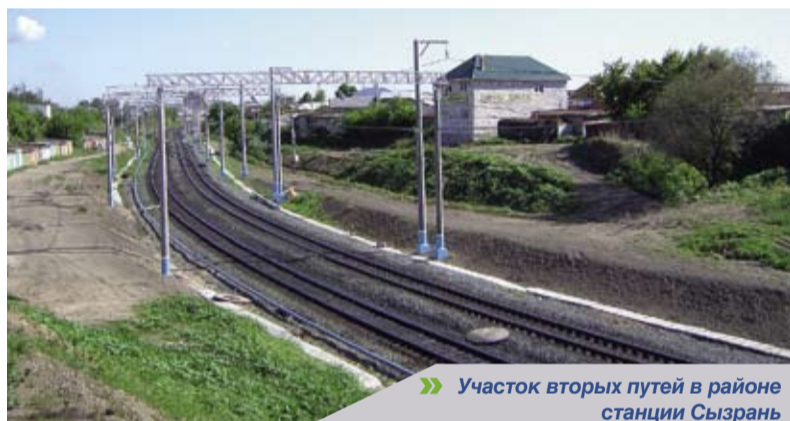
Было получено дополнение к заданию, утвержденное вице-президентом ОАО «РЖД» О. В. Тони, о применении на перегонах, примыкающих к станции Сызрань-1, новой системы автоблокировки АБТЦ-М. Внедрение устройств АБТЦ-М руководство ОАО «РЖД» рассматривает как первый этап построения системы интервального регулирования движения поездов с использованием технологий спутникового позиционирования ГЛОНАСС. Субподрядчикам — институтам «Гипротрансигналсвязь» и «Желдорпроект Поволжья» — пришлось в экстренном порядке налаживать оперативное взаимодействие со специалистами ОАО «НИИАС» для разработки технических решений, подготовки рабочей документации и технологического программного обеспечения. Существенно усложняло выполнение проектных работ то, что разработка технических решений и проектирование велись параллельно и в сжатые сроки. Только оперативное

взаимодействие всех участников процесса — проектировщиков, эксплуатационников, строителей и заводов-изготовителей оборудования позволило выполнить документацию, изготовить оборудование и построить устройства СЦБ в установленные сроки.

Людмила СТЕПАНОВА,
институт «Трансэлектропроект»



» Тяговая подстанция на станции Сызрань-1



» Участок вторых путей в районе станции Сызрань

Согласно распоряжению президента ОАО «РЖД» В. И. Якунина, утверждаемая часть рабочего проекта строительства второго главного пути с электрификацией участка протяженностью 180 км была выполнена в течение одного квартала. Одновременно были развернуты заделные строительные работы на ограниченных перегонах участка, то есть строительство велось буквально «с листа». Проектирова-

от станции Громово до станции Рябина между двумя тяговыми подстанциями установлены автотрансформаторные пункты, позволяющие избежать обледенения контактного провода, исключить потери электроэнергии при передаче ее между подстанциями, а также беспрепятственно проводить по участку тяжеловесы. Кроме того, на тяговых подстанциях применена новая микропроцессорная защита контактной сети.

КОЛДОГОВОРУ ДАЛИ ХЕРОХ

Коллективный договор ОАО «Росжелдорпроект» второй год подряд признается одним из лучших в Челябинской области. Это повод для гордости не только для работников института «Челябжелдорпроект», но и для тех, кто приложил немало усилий для разработки и принятия именно такого колдоговора.

В министерстве финансов Челябинской области 23 октября 2008 года состоялось награждение победителей областного конкурса «Коллективный договор — основа защиты социально-трудовых прав работников».

Коллективный договор компании «Росжелдорпроект» занял II место в группе предприятий с числом работающих от 151 до 500 человек. Всего в этой группе в конкурсе участвовало 18 предприятий. Почетный диплом и подарок — многофункциональное устройство XEROX PHASER 6115 директору института «Челябжелдорпроект» П. Ю. Соколову и председателю профкома В. Н. Трубицыной вручил заместитель губернатора Челябинской области Юрий Клепов.

Всего в конкурсе, посвященном 75-летию образования Челябинской области и 60-летию образования ООПС «Федерация профсоюзов Челябинской области», приняло участие 99 предприятий Челябинской области, которые были распределены по 6 группам в зависимости от количества работников. При подведении итогов учитывались соответствие колдоговора региональному и территориальному трехстороннему соглашению по регулированию социально-трудовых отношений, размеру заработной платы и его отношению к величине МРОТ, стимулирующие, компенсирующие и компенсационные выплаты, наличие соглашения по охране труда и его финансовое обеспечение, негосударственное пенсионное обеспечение работников, дополнительное медицинское обслуживание и другое.



» Новенький Херох нашел свое место в институте «Челябжелдорпроект» (на снимке техник 1-й категории Анна Шевчук)

ИНТЕРВЬЮ

ПРОЕКТЫ ЕЕ ЖИЗНИ



ЛИЧНОЕ ДЕЛО

ПЕВЗНЕР Маргарита Лазаревна

Родилась в Москве 17 сентября 1937 года. В 1960 году окончила Московский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство».

С августа 1960 по июнь 1961 года — бригадир пути Московско-Рязанской дистанции пути Московской железной дороги.

С октября 1961 по январь 1963 года — инженер проектно-испытательской группы службы пути Московской железной дороги.

С января 1963 по апрель 1977 года — инженер, старший инженер, руководитель группы, института «Мосжелдорпроект» Главжелдорпроект МПС РФ.

С апреля 1977 по март 1989 года — главный инженер проектов института «Мосжелдорпроект» Московской железной дороги.

С марта 1989 по март 2006 года — главный инженер проектов отдела ГИПов института «Мосжелдорпроект» Московской железной дороги.

С апреля 2006 года по настоящее время — главный инженер проектов отдела ГИПов института «Мосжелдорпроект» — филиала ОАО «Росжелдорпроект».

М.Л. Певзнер отмечена государственными наградами: медалью «Ветеран труда», медалью «За развитие железных дорог», медалью «В память 850-летия Москвы».

Приказом № 713 от 29 декабря 1991 года МПС РФ награждена знаком «Почетному железнодорожнику».

— Маргарита Лазаревна, расскажите, как вы выбрали свою профессию?

— Вопрос выбора профессии для меня никогда не стоял. Я представитель настоящей железнодорожной династии — еще мой дед служил машинистом на поездах казанского направления. Отец мой тоже начал свою трудовую биографию помощником машиниста, потом многие годы проработал в Министерстве путей сообщения. И я тоже стремилась работать на железной дороге, поэтому и поступила в 1955 году в Московский институт инженеров железнодорожного транспорта. После его окончания была направлена бригадиром пути в Московско-Рязанскую дистанцию пути № 5 Московской железной дороги.

Работа в те времена была тяжелой — обслуживание путей с лопатами, носилками и шпалоподбойками. И бригадиры должны были работать наравне с рабочими. Мне тем более было непросто, потому что я готовилась стать матерью. При отделениях МЖД создавались проектно-испытательские группы, и я после рождения сына пошла туда работать.

— Именно тогда вы и начали заниматься проектными работами?

— Можно сказать и так. Руководством было дано указание создать проектно-испытательскую группу. По ходу ее создания появились вакансии на трех инженеров, решили пригласить молодых специалистов, в числе которых оказалась и я.

Позднее, когда такие группы были созданы на всех отделениях МЖД, было принято решение их объединить и присоединить к институту «Желдорпроект» при Московской железной дороге. Так с января 1963 года я здесь и работаю.

— Над сколькими проектами за все это время вам пришлось работать?

— Их было очень много. Только железнодорожных станций было запроектировано более шестидесяти. Ведь объекты проектирования бывают

не один десяток лет посвятила проектной работе М.Л. Певзнер, главный инженер проектов института «Мосжелдорпроект». И хотя Маргарита Лазаревна давно уже пенсионного возраста, она не спешит на заслуженный отдых, оставаясь со своей неувыдающей энергией в сочетании с огромным опытом одним из лучших сотрудников института.

одного, а затем и второго пути между станциями Монино и Фрязево. Еще хорошо запомнился большой проект реконструкции станции Ожерелье со строительством второго главного пути длиной более 40 км на участке Ожерелье — Узуново и реконструкцией станции Узуново, где было уложено около десятка путей. Поэтапное повышение

Никитина Т.Н.). Возникло, правда, несколько неожиданных проблем. Земляное полотно в насыпи проходит рядом с церковью, и как-то раз к нам обратился батюшка и выразил недовольство: мол, земляное полотно, продолжением которого является наша эстакада, закрывает прихожанам доступ к храму. Хотя строительство было уже в самом разгаре, мы пошли ему навстречу. Предусмотрели строительство пешеходного тоннеля под железнодорожными путями и добились его сооружения. Соседские дачники тоже стали возмущаться — мол, из-за новой ветки ходить станет невозможно. Учли и их претензии — предусмотрели строительство перехода. А после жалоб на шум — запроектировали установку шумозащитных экранов.

— Многие ли изменилось за минувшие годы в работе проектировщиков?

— Конечно, многое за эти годы изменилось, в первую очередь в железнодорожных технологиях. И проектировщикам это тоже надо учитывать. Благодаря техническому прогрессу наш труд качественно изменился. Компьютеризация, конечно, сильно облегчает работу. Благодаря позиции нашего руководства мы еще с 90-х годов стали оснащаться самой передовой техникой. Вспоминаю, как первый раз нам пришлось делать совместный проект по организации скоростного движения на смоленском ходу с иностранцами по линии ЕБРР: они свои чертежи представляли на компьютерной основе, а мы наши чертежи — от руки, на кальке. Очень было неловко. После этого был разговор с нашим руководителем Борисом Федоровичем Канаевым. Он согласился, что, раз мы выходим на международный уровень, надо ему соответствовать. И институт тогда закупил необходимую технику.

И сейчас у нас вопрос технического перевооружения находится на высоком уровне. Мы полностью обеспечены компьютерами, плоттерами, в том числе цветными, множительной техникой.

— Маргарита Лазаревна, вы давно уже заслужили право на отдых, но продолжаете работать. Почему?

— Откровенно говоря, собиралась я на пенсию. Но тогда не закончено было строительство железной дороги до Шереметьево. Вот Сергей Рюрикович Душечкин и предложил повременить до конца проекта. А там другой проект, третий... Вот недавно, к Дню железнодорожника, был открыт запроектированный нами третий главный путь, от Курского вокзала до станции Кусково. А сегодня мы зани-

совершенно разнотипными. Так что в иной объект может входить пять-шесть станций. В основном проектируемые нами объекты относились к Московской железной дороге. Хотя мне пришлось работать и в Белоруссии. Там так исторически сложилось, что многие пути послевоенной постройки были уложены в одном уровне с улицами. Понятно, что они мешают работе других видов транспорта. Особенно это актуально для больших городов, таких как Минск. Надо было проектировать автомобильные мосты, пешеходные мосты и переходы. А потом мы занялись реконструкцией самой станции Минск-Пассажирский. В принципе, институту было поручено проектирование реконструкции и главного минского вокзала, но к этому времени уже распался Советский Союз, и наша деятельность ограничилась проектом строительства новой гостиницы на привокзальной площади (ГИП Тихонова Е.К.).

Приходилось работать и на Северной железной дороге — над проектом «Буй — Свеча». Конечно, и по Московской железной дороге проектов было множество — к примеру, укладка второго железнодорожного пути, соединяющего станцию Щелково и станцию Монино. А затем мы проектировали новую железнодорожную линию сначала

скоростей движения пассажирских поездов на 500-километровом участке Москва — Красное. Вообще работы у нашего института хватало всегда.

— А над какими крупными проектами вам пришлось работать в последние годы?

Может быть, не самым крупным, но очень значимым был проект организации интермодальных перевозок со строительством железной дороги, соединяющей Савеловский вокзал с аэропортом Шереметьево. Точнее, это был проект строительства железнодорожной ветки от платформы Шереметьевская до самого аэропорта. На первом этапе была построена новая платформа в Лобне, удобный выход на площадь и к крытой автостоянке, откуда автотранспорт доставлял пассажиров в аэропорт.

Вторым этапом стало строительство железнодорожной ветки от платформы Шереметьевская до аэропорта. Поскольку пришлось пересекать существующие главные пути, автодорогу, автостоянки и войти в железнодорожный терминал Шереметьево на высоте 9 метров от уровня земли, проектировщиками института были предусмотрены три железнодорожных путепровода длиной 400, 100 и 1200 метров (ГИПы Островский Б.Г. и

С ДНЕМ РОЖДЕНИЯ

1 декабря **Зиборов Сергей Николаевич**, заместитель директора института «Нижегороджелдорпроект»;

7 декабря **Богацкая Виктория Федоровна**, главный архитектор института «Юговосжелдорпроект»;

8 декабря **Гончарова Елена Михайловна**, заместитель директора по экономике и финансам института «Юговосжелдорпроект»;

9 декабря **Элконин Виктор Данилович**, первый заместитель директора института «Ипротранспуть»;

Соболева Татьяна Владимировна, главный бухгалтер института «Челябжелдорпроект»;

10 декабря **Певзнер Валерий Зиновьевич**, заместитель главного инженера института «Мосжелдорпроект»;

11 декабря 50 лет **Мирошниченко Ирина Игоревна**, главный бухгалтер института «Ленгипротранспуть»;

13 декабря **Барзолеевский Федор Николаевич**, советник генерального директора ОАО «Росжелдорпроект»;

14 декабря 60 лет **Лощко Людмила Павловна**, главный инженер института «Забайкалжелдорпроект»;

16 декабря **Черга Галина Николаевна**, директор института «Кемеровжелдорпроект»;

18 декабря **Павлов Владимир Евгеньевич**, начальник Уфимского отделения института «Желдорпроект Поволжья»;

20 декабря 50 лет **Шевцова Наталья Викторовна**, начальник экономической службы ОАО «Росжелдорпроект»;

Беляев Николай Михайлович, заместитель директора института «Ипротрансигналсвязь»;

30 декабря **Зотов Денис Юрьевич**, главный бухгалтер института «Ипротрансигналсвязь»;

Ерошенко Владимир Ильич, главный инженер института «Дальжелдорпроект».

маемся инженерно-испытательскими работами для того, чтобы уже с Белорусского вокзала, через Савеловский, ходили аэроэкспрессы в аэропорт Шереметьево. На очереди строительство второго главного пути от станции Авиационная до станции Космос (аэропорт Домодедово), так как однопутный участок ограничивает пропускную способность и возможное количество поездов-аэроэкспрессов. Вот мы и будем проектировать укладку этого пути. Так что работа у меня интересная.

Максим ХРУСТАЛЕВ