

ИНСТИТУТЫ ПОПАЛИ В СЕТЬ

Завершена работа по созданию 22 Интернет-сайтов институтов-филиалов ОАО «Росжелдорпроект». Все сайты соответствуют новому корпоративному стилю и требованиям ОАО «РЖД».



РАЗВИТИЕ

Градостроительный совет Челябинска одобрил проекты строительства музея, гостиницы и сквера у нового вокзала

[» СТРАНИЦА 2](#)

ПРОЕКТ

Новый корпус дорожной больницы введен в Воронеже. Проект выполнен специалистами института «Юговосжелдорпроект»

[» СТРАНИЦА 3](#)

ЮБИЛЕЙ

Главному инженеру института «Ярославжелдорпроект» Михаилу Файвишевичу Козлянскому - 60 лет

[» СТРАНИЦА 4](#)

Основной задачей при разработке Интернет-ресурсов филиалов, помимо легкой навигации и соответствия корпоративному стилю, было создание простой и удобной системы управления (администрирования) сайтом.

Эта система представляет собой специально разработанную для ОАО «Росжелдорпроект» панель управления, которая позволяет изменять и удалять данные на сайте.

По своей структуре все сайты едины и состоят из шести основных разделов: «Новости», «О компании», «Деятельность», «Проекты», «Клиенты и партнеры» и «Контакты», каждый из которых может редактироваться ответственным сотрудником филиала (лучше всего — маркетологом).

Развитие и дополнение разделов сайта предполагается производить по мере возникновения такой потребности у самого ин-

ститута. Тем не менее, разделы «Новости» и «Контакты» (телефонный справочник) должны регулярно обновляться — не реже одного-двух раз в месяц. Кроме того, нельзя недооценивать важность раздела «Проекты»: по мнению ОАО «РЖД» население плохо осведомлено о роли российских железных дорог в реализации крупных строительных проектов.

Раздел «О компании» задуман как наиболее универсаль-

ный и может содержать много полезной информации, интересной потенциальному заказчику или партнеру: справочную информацию об институте, его истории, руководстве, достижениях, отделениях в регионах, лицензиях, вакансиях, банковские реквизиты, проект типового договора и прочее. Раздел о деятельности института должен содержать подробный перечень и описание оказываемых услуг. Раздел

«Клиенты и партнеры» информирует об основных контрагентах института.

В итоге, сайт должен стать инструментом, с помощью которого институт сможет улучшить обратную связь со своими заказчиками, вести поиск новых сотрудников, а также станет информировать общественность о значимых событиях в сфере своей профессиональной деятельности.

Артем Давыдов

ПОЗДРАВЛЯЕМ



19 июля 2008 года свой 53-й день рождения отмечает директор ПИИ «Мосжелдорпроект» Сергей Рюрикovich Душечкин

УВАЖАЕМЫЙ СЕРГЕЙ РЮРИКОВИЧ!

От имени коллектива ОАО «Росжелдорпроект» и от себя лично искренне поздравляю Вас с Днем рождения!

Ваш уникальный разносторонний опыт — инженера-строителя, руководителя, преподавателя — позволяет институту даже для самых непростых задач, которые ставит железнодорожная отрасль, и в первую очередь Московская железная дорога, находить оптимальные решения.

Ваше умение формировать команду, ставить задачи подчиненным и контролировать исполнение позволяют институту «Мосжелдорпроект» уверенно держаться в авангарде проектных технологий и воплощать самые смелые мечты, при этом сохраняя уникальность и неповторимость облика старинной московской железной дороги.

Мы высоко ценим тот значительный вклад в работу ОАО «Росжелдорпроект», который вносит возглавляемый Вами институт и уверены, что накопленные решения обязательно найдут самое широкое применение при проектировании строительства, реконструкции и модернизации объектов не только железнодорожной тематики, но и гражданского, социального и промышленного значения.

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

Сегодня при непосредственном участии института «Мосжелдорпроект», которым Вы весьма успешно руководите, эффективно реализуется стратегия организации интермодальных перевозок в регионе Московской железной дороги.

Закончено проектирование и строительство новой электрифицированной железной дороги протяженностью 8,5 км от платформы Шереметьевская (Долгопрудный) до терминала Шереметьево-2.

По заказу нашей компании были выполнены проект реконструкции здания Савеловского вокзала — открыт терминал «Савеловский — Шереметьево», запроектирован и построен терминал на Белорусском вокзале. Третий этап предполагает объединение всех железнодорожных вокзалов Москвы в единую транспортную систему, что позволит также связать между собой все столичные аэропорты. И мы не сомневаемся в том, что с Вашим участием эти планы будут успешно выполнены.

Примите в этот праздничный день поздравления и пожелания крепкого здоровья, удачи, творческих успехов, высоких достижений и неиссякаемой энергии. Счастья и добра Вам и близким Вам людям!

С уважением,
генеральный директор
ООО «Аэроэкспресс» В. Я. Петров

От имени руководства Московской железной дороги и от себя лично сердечно поздравляю Вас с Днем рождения!

Вы — один из наиболее опытных руководителей строительного комплекса столичной магистрали, активный участник воплощения всех современных проектов Московской железной дороги. Под Вашим руководством коллективом института выполнены проекты организации пригородного скоростного движения на всех основных направлениях Московской магистрали. Запроектированы АСОКУПЭ на большинстве станций и остановочных пунктов пригородной зоны.

Придя в железнодорожную отрасль уже состоявшимся специалистом, Вы нашли возможность применить профессиональные знания и опыт военного инженера в сфере железнодорожного строительства, что, несомненно, пошло на пользу не только институту, но и всей Московской железной дороге. Энергия и ответственность, умение за деталями видеть оптимальное решение поставленной задачи, работоспособность и творческая активность — качества, благодаря которым Вы достойно возглавляете «Мосжелдорпроект».

В этот день хочется пожелать здоровья, счастья, удачи и добра Вам и Вашим близким.

С уважением,
заместитель начальника дирекции
по капитальному строительству Московской
железнодорожной И. А. Беляков

РАЗВИТИЕ

МУЗЕЙ, ФОНТАН, ГОСТИНИЦА, ДОРОГА

Специалисты института «Челябжелездорпроект» в рамках развития пригородной зоны железнодорожного вокзала Челябинска завершили работу над проектами сквера, гостиницы и музея Южно-Уральской железной дороги (ЮУЖД). В июне проекты были одобрены Градостроительным советом при главе Челябинска.

К развитию пригородной зоны в Челябинске приступили еще 5 лет назад. В конце 2003 года ЮУЖД совместно с Главным управлением архитектуры и градостроительства Челябинска провели закрытый архитектурный конкурс на реконструкцию перронной части железнодорожного вокзала на станции Челябинск — Главный. В конкурсе участвовало 4 проектных института — институт «Челябжелездорпроект», Южно-Уральский государственный университет (кафедра дизайна), Южно-Уральский Академический центр Российской Академии архитектуры и строительных наук и институт Урбанистики.

По итогам конкурса институт «Челябжелездорпроект» получил право на проектирование. Затем институтом был разработан эскизный проект развития пригородной зоны железнодорожного вокзала. Этот проект неоднократно рассматривался на архитектурных советах при главном архитекторе города Челябинска и на Градостроительном совете при губернаторе Челябинской области. В начале 2005 года были получены положительные заключения от обоих советов. Сразу же началось рабочее проектирование пригородного вокзала. Вокзал стал главным соору-

жением в предложенном проекте застройке, ее осью и композиционным центром. В 2007 году к Дню железнодорожника новый вокзал был сдан в эксплуатацию (см. «Новый проект» №8 за август 2007 года). Кроме того, были реконструированы перронная и тоннельная часть пригородного вокзала.

Помимо этого проект развития территории предусматривал реконструкцию поста маршрутно-релейной централизации (МРЦ) и примыкающего к нему инженерно-технического корпуса (ИТК).

В 2005 году назначение некоторых зданий еще не было определено до конца. Так два здания, запроектированные слева и справа от пригородного вокзала были условно названы «зданиями коммерческого назначения». Эскизным проектом были определены только их габариты и схемы решения фасадов.

В этом году ЮУЖД заказала институту проекты сквера и нового объекта, которого не было в утвержденной схеме. Это здание музея истории ЮУЖД. Кроме того, нашелся инвестор на одно из двух зданий «коммерческого назначения». Компания «Региональная гостиничная сеть» заказала специалистам «Челябжелездорпроекта» проект привокзальной гостиницы. В настоящее время эскизный про-

ект гостиницы направлен заказчику на рассмотрение и согласование. В связи с появлением новых объектов, проект развития пригородной зоны железнодорожного вокзала 6 июня 2008 года еще раз рассматривался и был одобрен Градостроительным советом при главе Челябинска.

Сквер предназначен для отдыха горожан и гостей города. Он разместится между зданием вокзала дальнего следования и реконструируемым зданием поста МРЦ на месте снесенного пригородного павильона. Своей основной осью он ориентирован на церковь в честь иконы Божией Матери «Одигитрии» Смоленской на станции Челябинск-Главный. Композиционно ось усилена и поддержана небольшим фонтаном. Элементы благоустройства выполнены с применением натурального гранита. В настоящее время идут работы по строительству сквера.

Здание музея истории ЮУЖД расположено с южной стороны участка и замыкает фронт застройки. Оно спроектировано круглым, диаметром 25 м, атриумного типа. Атриум начинается с отметки второго этажа и заканчивается на кровле светопрозрачным куполом. Экспозиция музея будет размещаться на антресо-

СПРАВКА

Развиваемый участок пригородной зоны представляет собой полосу земли вдоль железнодорожных путей.

Ширина участка 70 м, длина — 450 м. Застройка осуществлена сплошным фронтом длиной 310 м.

С одной стороны участок примыкает к зданию вокзала дальнего следования, другой упирается в путепровод, соединяющий разные районы города.

Территория между зданием вокзала дальнего следования и новой застройкой площадью 0,9 га отдана под сквер.

Развитие территории предполагает: реконструкцию перронной части пригородного вокзала (выполнено в 2006-2007 годах);

строительство нового пригородного вокзала и тоннелей, выходящих на платформы (вокзал открыт в августе 2007 года);

реконструкцию поста маршрутно-релейной централизации и примыкающего к нему здания инженерно-технического корпуса (сейчас идет реализация этих проектов);

строительство двух зданий коммерческого назначения (начато рабочее проектирование);

создание сквера для отдыха (планируется завершить в августе 2008 года);

строительство здания музея ЮУЖД (планируется завершить в августе 2009 года)

Заказчиком застройки (за исключением зданий коммерческого назначения) выступает ЮУЖД.

лях, расположенных в пространстве атриума по спирали. Если круг условно разделить на шесть частей и каждую часть поместить на своей отметке с шагом 600 мм, то за полный круг виток спирали поднимется на один условный этаж. Внутри здания будет три таких витка. Его общая площадь — 2200 кв. м, строительный объем — 13500 куб. м. Сейчас идет рабочее проектирование объекта.

В 6-этажной трехзвездной гостинице разместятся 113 но-

меров. Первый и часть второго этажа будут заняты помещениями общественного и служебного назначения — вестибюль, ресторан, бар, магазин, бизнес-центр. Остальные этажи — жилая часть гостиницы с одно- и двухкомнатными номерами. Общая площадь здания — 7700 кв. м, строительный объем — 26500 куб. м.

Главный архитектор института «Челябжелездорпроект»
А.И. РУДИК



» Общий вид и план застройки и расположения объектов на привокзальной площади Челябинска

ПРОЕКТ

СОВРЕМЕННЫЙ КОРПУС ДЛЯ СОВРЕМЕННОЙ МЕДИЦИНЫ

Одной из наиболее значимых работ, выполненных специалистами института «Юговосжелдорпроект» в последнее время, стал проект нового хирургического корпуса дорожной клинической больницы на станции Воронеж-1. В его строительство и оснащение ОАО «РЖД» вложило в общей сложности более 500 млн руб.

В конце 2007 года вновь построенное 7-этажное здание, рассчитанное на 240 койко — мест было торжественно сдано в эксплуатацию. Проект предусматривал строительство лечебного и операционного блоков, реконструкцию пищеблока, повысительной насосной станции, трансформаторной, дизель-генераторной, кислородной станций, а также инженерно-обеспечения объекта.

В основе стилистики здания лежит идея использовать элементы «стайлинга» здания управления Юго-Восточной железной дороги, переработанные на современный лад, что-бы подчеркнуть принадлежность больницы к железнодорожному ведомству.

Архитектурный образ хирургического корпуса основан на классической симметричной композиции. Довольно сложная технологическая структура, наличие разноэтажных частей, переходов и пристроек позволили получить достаточно выразительную объемную композицию, имеющую ярко выраженную главную часть, украшенную фронтоном и надстройкой со стороны двора больницы. Фасады здания решены в духе традиционной для Воронежа «кирпичной» архитектуры, с присущими элементами декора.

Лечебный блок хирургического корпуса представляет собой 2-6 — 7-этажное кирпичное здание с эксплуатируемым подвалом и техническим этажом с размерами в осях 101,2 x 32,1 м. В него входят приемное отделение и помещение выписки, палатные отделения (интенсивной терапии, ортопедии, травматологии, общей хирургии,



сосудистой хирургии, онкологии, оперативной гинекологии, гнойной хирургии, колопроктологии), лечебно-диагностическое отделение (рентгено-диагностический кабинет, кабинет восстановительного лечения, клиничко-диагностическая лаборатория на 90 анализов в день), отделение эффективной терапии, и рентгенологическое отделение.

Структура палатных отделений обеспечивает комфортные условия больным и лечебному персоналу. Палаты, рассчитанные на 1, 2, 3 и 4 пациентов оборудованы туалетами и душевыми помещениями.

Вертикальные связи обеспечиваются системой лифтов различного назначения и внутренними лестницами.

Операционный блок — 2-этажное кирпичное здание с эксплуата-

ционным подвалом и техническим этажом с размерами в осях 50,9 x 45,6 м. В нем расположены оздоровительный центр, состоящий из комплекса помещений, водолечебницы и камер искусственного микроклимата с необходимым подсобным «хозяйством», конференц-зал на 212 мест, центрально-специализированное отделение, операционные в составе септического и асептического отделений.

Все операционные оборудованы системой видеонаблюдения, передающей ход операции в конференц-зал и актовый зал.

Связь с лечебным корпусом осуществляется через коридоры-переходы, санпропускники, а с приемным отделением посредством лифтов для срочной доставки тяжелобольных.

В комплексе операционного блока предусмотрена экстренная операционная и рентгено-операционная.

Кроме того, в корпусе расположен многопрофильный оздоровительный центр. Здесь есть закрытый бассейн с набором гидротерапевтических услуг, фито-бар, кабинет гидро-терапии, тренажерный зал, оснащенный современными тренажерами, позволяющими проработать все группы мышц, нормализовать работу сердечно-сосудистой и дыхательной систем. Кроме того, здесь действует SPA — капсула и спелеокамера (искусственный микроклимат соляных пещер для лечения и профилактики болезней органов дыхания), открыты дермато-косметологический и массажный кабинеты.

Высококвалифицированные специалисты центра разрабатывают эксклюзивные программы с учетом индивидуальных особенностей организма. Здесь постоянно укрепляют свое здоровье сотни работников и специалистов Юго-Восточной железной дороги

КОММЕНТАРИЙ



Главврач дорожной клинической больницы станции Воронеж-1 Новомлинский Валерий Васильевич:

— Столетняя история существования дорожной клинической больницы на станции Воронеж-1 неразрывно связана с развитием железнодорожной отрасли.

Начавшись с двух отделений — терапевтического и хирургического, располагавшихся в старом двухэтажном особняке в центре города — к настоящему времени больница «выросла» до одного из виднейших медицинских учреждений сети железных дорог.

Сегодня многопрофильное специализированное лечебно-профилактическое учреждение имеет в своем составе амбулаторно-поликлиническое подразделение на 375 посещений в смену и стационар на 790 коек. Это 6 отделений терапевтического профиля и 12 хирургических отделений.

Коллектив из 1831 сотрудника заботится о здоровье работников акционерного общества и членов их семей, обеспечивая доступность и качество медицинской помощи, пользуется заслуженным авторитетом у железнодорожников и жителей Центрального Черноземья. Сегодня в больнице трудятся: 3 заслуженных врача РФ, 7 отличников здравоохранения, 5 почетных железнодорожников, 5 докторов и 15 кандидатов медицинских наук.

В 2007 году введен в эксплуатацию новый хирургический комплекс дорожной клинической больницы на станции Воронеж-1. При его проектировании были учтены лучшие технологические достижения и наработки отечественной и зарубежной медицины.



СПРАВКА

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ЗДАНИЯ ХИРУРГИЧЕСКОГО КОРПУСА

Наименование	Лечебный блок	Операционный блок
Класс здания	I	I
Степень огнестойкости конструкций	II	II
Категория здания по пожарной опасности	CO	CO
Класс функциональной пожарной опасности	Q5.1	Q5.1
Площадь застройки	2223,7 кв. м.	2236,8 кв. м.
Общая площадь	8824,6 кв. м.	7660,5 кв. м.
Строительный объем	59873,2 кв. м.	27440,8 кв. м.

ЮБИЛЕЙ

ПРЕЖДЕ ВСЕГО — ВЫДЕРЖКА



— Михаил Файвишевич, расскажите, как Вы выбрали свою профессию?

— В выборе профессии строителя свою роль сыграла семейная традиция: мой дед был штукатур, отец — инженер-мостовик. Сам я, окончив в 1967 году Ярославский строительный техникум, пошел работать строительным мастером в Дортрест Северной железной дороги (СЖД). Вскоре меня призвали в армию. Отслужив, решил вернуться к железнодорожному строительству и как раз тогда узнал, что осенью 1969 года был организован институт «Желдорпроект» на СЖД. Вот туда я и пошел работать — в комплексный отдел по проектированию зданий промышленного, гражданского, социально-бытового, служебно-технического, культурного назначения. Работали в отделе высококвалифицированные инженеры, которые и стали моими учителями. Меня сразу взяли «в оборот», подключив к проектированию объектов. Мне это дело понравилось, хотя в то время мы работали школьными чертежными приборами и на досках с рейсшинами. Каждый сам модернизировал свое рабочее место, используя подручные средства. Ни компьютеров, ни даже самых примитивных калькуляторов тогда и в помине не было. И вот с тех пор на проектных работах я провёл 39 лет.

— Какие проекты, над которыми приходилось работать за эти годы, наиболее Вам запомнились?

— За эти годы специалистами нашего института было разработано множество проектов по всем направлениям работы железнодорожного транспорта. В особеннос-

В июле главному инженеру института «Ярославжелдорпроект» Михаилу Файвишевичу Козлянскому исполняется 60 лет. Из них почти 40 лет он отдал Северной железной дороге и проектированию ее объектов. Накануне юбилея М.Ф. Козлянский делится накопленным опытом и рассказывает о своей жизни.

— Исходя из Вашего опыта, какими чертами характера и профессиональными навыками должен обладать инженер-проектировщик?

— Прежде всего — выдержкой. Сегодня из-за недоработок заказчиков часто приходится перерабатывать проектные решения, вечно что-то пересогласовывать. И при этом страшно «давят» сро-

домственную экспертизу. Кроме того сданы заказчику, и уже реализуются, ряд проектов, приуроченных к 140-летию дороги. Это памятник известному промышленнику, меценату и основателю Северной железной дороги Савве Мамонтову, а также реконструкция привокзальной площади станции Ярославль-главный и реконструкция участка Волжской набережной, прилегающей к зданию Управления СЖД.

Ведется работа и по другим объектам инвестиционной программы ОАО «РЖД» на 2008 год и среднесрочной программы СЖД.

Ярким событием в жизни ОАО «Росжелдорпроект» явилось получение единого Сертификата соответствия системы менеджмента требованиям стандарта DIN EN ISO 9001:2000. Этому событию предшествовала огромная работа всех филиалов общества, в том числе и Ярославского, по созданию и внедрению КСМК института. В этой работе, кроме специалиста по СМК, принимали участие и работники производственных отделов.

— Достаточно ли на сегодняшний день институт «Ярославжелдорпроект» обеспечивает техникой и специалистами? Есть ли проблемы, на которые, по Вашему мнению, следует обратить особое внимание?

— В институте планомерно идет оснащение новой техникой. Для отдела изысканий приобретены буровая установка и установка для выполнения статического зондирования грунтов оснований фундаментов, электронные тахеометры.

Сегодня одним из государственных приоритетов стала реализация программы «Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года». Соответственно, возрастает нагрузка на все структуры, связанные с железнодорожным транспортом, в том числе, и на проектировщиков. Следовательно, остро встает вопрос привлечения и удержания кадров. А главной причиной нежелания молодежи работать в филиале является низкая базовая ставка оклада.

У нас ощущается нехватка специалистов всех специаль-

ЛИЧНОЕ ДЕЛО

КОЗЛЯНСКИЙ Михаил Файвишевич

Родился 30 июля 1948 года в Ярославле.

Трудовую деятельность начал в мае 1966 года плотником СУ-3 треста «Ярхимпромстрой».

С июля по ноябрь 1967 года — строительный мастер 1 строительного участка Дортреста Северной железной дороги (СЖД).

С ноября 1967-го по ноябрь 1969 года — служба в Советской Армии.

С ноября 1969-го по март 1975 года — инженер Желдорпроекта в городе Ярославль.

С апреля 1975-го по сентябрь 1977 года — старший инженер проектно-изыскательского института «Главжелдорпроект» МПС на СЖД («Ярославжелдорпроект»).

С октября 1977-го по декабрь 1980 года — руководитель группы сметно-технического отдела старший инженер института «Ярославжелдорпроект».

С января 1981-го по декабрь 1982 года — главный инженер проекта строительного отдела института «Ярославжелдорпроект».

С января 1983-го по август 2002 года — главный инженер проекта производственных зданий бюро ГИПов института «Ярославжелдорпроект».

С сентября 2002 — по сентябрь 2003 года — заместитель директора по производству и экономике института «Ярославжелдорпроект».

С октября 2003-го по март 2006 года — заместитель директора по производству института «Ярославжелдорпроект».

С апреля по июль 2006 года — исполняющий обязанности директора института «Ярославжелдорпроект».

С августа 2006 года — главный инженер института «Ярославжелдорпроект».

В 1987 году без отрыва от производства окончил Всесоюзный заочный институт инженеров железнодорожного транспорта, по специальности «промышленное и гражданское строительство».

Награжден именными часами Министерства путей сообщения СССР и Почетной грамотой Министерства путей сообщения РФ.

ти, конечно, на нашей Северной дороге, включая всю ее инфраструктуру.

Но, пожалуй, наиболее запомнившимся мне проектом, который можно было бы назвать «школой жизни», был проект реконструкции дорожной клинической больницы на станции Ярославль в 1972 году. Тогда я, под руководством опытных инструкторов, учился принимать нестандартные решения — пришлось иметь дело со зданиями постройки 1932 года, с деревянными перекрытиями, бутовым фундаментом. К тому же нам предстояло запроектировать надстройку еще одного этажа. Все это было очень непросто. Хотя сам процесс проектирования, и сопровождение реконструкции было интересным.

ки разработки сложных объектов, которые устанавливаются порой без всяких обоснований, что отражается на качестве принимаемых решений. Труднее всего руководителям — надо объяснять исполнителям, почему им надо что-то переделывать из-за нерадивости заказчика.

При этом необходимость высокой профессиональной подготовленности проектировщиков всех специальностей очевидна.

— Над какими значимыми проектами работают сегодня специалисты института?

— В настоящее время мы заканчиваем рабочий проект реконструкции Ярославской детской железной дороги. Он уже проходит государственную вне-

С ДНЕМ РОЖДЕНИЯ

3 августа 50-летие Никитин Федор Владимирович, заместитель директора по экономике и финансам института «Уралжелдорпроект»;

4 августа 30-летие Бояршина Алена Владимировна, главный бухгалтер института «Кемеровжелдорпроект»;

4 65-летие Иванов Виктор Васильевич, главный архитектор института «Ленжелдорпроект»;

5 августа Загоруйко Виталий Сергеевич, начальник службы защиты государственной тайны центрального аппарата ОАО «Росжелдорпроект»;

11 августа 65-летие Морозов Алексей Иванович, заместитель директора института «Саратовжелдорпроект»;

12 августа Ткаченко Виктор Николаевич, начальник службы инвестиционного планирования центрального аппарата;

15 августа Рябов Александр Александрович, главный инженер института «Гипротранспуть»;

15 Фомин Вадим Владимирович, заместитель директора института «Забайкалжелдорпроект»;

19 августа Носенко Юрий Иванович, директор института «Ленгипротранспуть»;

20 августа Ерита Александр Михайлович, заместитель директора по экономике и финансам института «Омскжелдорпроект»;

20 августа Плеханова Любовь Павловна, главный бухгалтер института «Саратовжелдорпроект».

ностей: мостовиков, путейцев, СЦБистов, сметчиков, строителей, технологов, топографов.

Кроме того, СЖД проходит в регионах со сложными климатическими условиями. Постоянно требуется выполнять большие объемы проектных работ по капремонту и комплексной реконструкции железнодорожных путей и искусственных сооружений. Для решения этой проблемы мы планируем создать специальные подразделения.

— Как Вы собираетесь отметить свой 60-летний юбилей?

— Отмечу традиционно — в кругу родственников и коллег по работе, с которыми тесно сотрудничал в течение многих лет. Фейерверков точно не будет.

Максим ВАСИЛЬЕВ