

ОБНОВЛЕНИЕ

Завершён ремонт вокзала в Петропавловске

В КАЗАХСТАНЕ 30 ДЕКАБРЯ ПОСЛЕ ТРЁХЛЕТНЕЙ РЕКОНСТРУКЦИИ БЫЛ ОТКРЫТ ВОКЗАЛ СТАНЦИИ ПЕТРОПАВЛОВСК ПЕТРОПАВЛОВСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ЮЖНО-УРАЛЬСКОЙ ДОРОГИ. ЕГО ВМЕСТИМОСТЬ УВЕЛИЧИЛАСЬ С 300 ДО 600 ЧЕЛОВЕК, А ЗДАНИЕ СТАЛО УДОБНЕЕ И ДЛЯ ПАССАЖИРОВ, И ДЛЯ РАБОТНИКОВ ВОКЗАЛА.

Модернизация вокзала, построенного в 1966 году по типовому проекту, началась в 2018 году. Разработкой проекта и строительными работами занимались казахстанские подрядчики. ОАО «РЖД» профинансировало работы стоимостью 500 млн руб. Во время реконструкции вокзал, через который ежедневно проходит в среднем 2,3 тыс. человек, продолжал работать круглосуточно.

«После проведённых работ вокзал Петропавловск стал технологичным и удобным для всех граждан», – сказал начальник ЮЖД Анатолий Храмов.

Станция Петропавловск находится на главном транссибирском ходу Южно-Уральской магистрали и имеет важное значение для РЖД: через неё проходят пассажирские и грузовые поезда, курсирующие между Россией и странами Азии.

За два года на вокзале обновили фасад и кровлю здания, внутренние помещения, заменили системы тепло- и водоснабжения, электрообеспечения, установили новые системы кондиционирования и вентиляции. У вокзала появилась пристройка с двумя эскалаторами, обновлён конкорс, в котором смонтированы два лифта. Пассажиры теперь могут после досмотра на входе в здание сразу попасть к поезду.

Благодаря реконструкции на вокзале стало больше места для пассажиров: площадь двух залов ожидания увеличилась более чем на 800 кв. м, а количество посадочных мест выросло вдвое – с 300 до 600. Вокзал полностью адаптирован для маломобильных пассажиров. К услугам посетителей сервис-центр, комнаты отдыха, медпункт. Улучшены и условия работы для сотрудников вокзала.

Привокзальная площадь была перестроена за счёт администрации Петропавловска: расширен проезд для городского транспорта, созданы выделенные полосы для автобусов, высадка пассажиров производится непосредственно около дверей вокзала.

Евгения Мусихина
Челябинск



Обновлённый вокзал Петропавловск называют одним из самых красивых в Казахстане

РАЗВИТИЕ

Возрождённый ампи́р

Вокзальный комплекс Петрозаводск сохранил исторический облик и обрёл современное оснащение



Ожидание поезда в бизнес-зале обновлённого вокзала не будет утомительным

В столице Карелии завершилась реконструкция вокзального комплекса станции Петрозаводск, сообщила 31 декабря пресс-служба ОАО «РЖД».

Разработка проекта реконструкции вокзала началась в 2016 году. В августе 2018-го Санкт-Петербургский филиал Главгосэкспертизы России выдал положительное заключение на документацию. В сентябре того же года на вокзале появилась новая высокая платформа – на одном уровне с проёмами дверей в вагонах поездов дальнего следования. Были отремонтированы вокзальный медпункт и санитарные комнаты.

К основным работам по модернизации комплекса генеральный подрядчик СМТ-1 АО «РЖДстрой» приступил под руководством Дирекции по комплексной реконструкции и строительству ОАО «РЖД» в сентябре 2019 года.

Вокзал Петрозаводск, построенный в 1955 году, – памятник архитектуры, образец сталинского ампира. Реставрационные работы затронули вестибюль здания, балкон и центральную лестницу. В ходе работ была восстановлена мраморная облицовка, отремонтирована стропильная система купола, восстановлены ротонда и 17-метровый шпиль здания.

Вокзал полностью сохранил внешне и внутренне исторический облик, оснащён он по стандартам XXI века. Реконструированы инженерные сети, системы электроснабжения, охраны и пожаротушения. В здании появились лифты, в обновлённом зале ожидания – удобные скамейки с розетками для зарядки мобильных устройств. Открыт бизнес-зал с комнатой для переговоров и помещениями для юных путешественников. Отремонтирован тоннель, ведущий от вокзала в город и к платформам.

Для маломобильных пассажиров создана безбарьерная среда: установлены пандусы, подъёмники, касса с пониженным прилавком, адаптированы санитарные комнаты. Для слабослышащих посетителей установлено индукционное оборудование, а для людей с нарушениями зрения – тактильно-контрастные указатели, пиктограммы, мнемосхемы и таблички, выполненные шрифтом Брайля.

На вокзале, с которого до пандемии ежегодно отправлялись в путь 700 тыс. человек, построены три досмотровых павильона, а также новый крытый пешеходный мост длиной 64 м, по

Вокзал Петрозаводск – памятник архитектуры, образец сталинского ампира

которому можно не только попасть на пассажирские платформы, но и быстро перейти из одной части Петрозаводска в другую. Он оборудован четырьмя лестницами и четырьмя лифтами для маломобильных граждан. Прежний мост 1959 года постройки пришёл в негодность и был демонтирован.

«Вокзал Петрозаводск – уникальный объект исторического и культурного наследия, который в ходе реконструкции удалось сделать ещё более красивым и удобным», – отметил заместитель начальника Октябрьской магистрали (по территориальному управлению) Владимир Троянов.

Елена Харламова
Санкт-Петербург

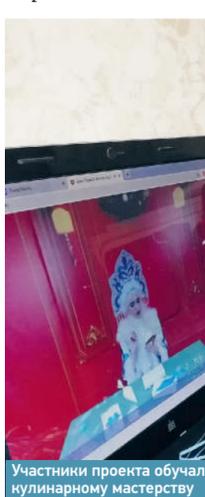
КАНИКУЛЫ

Дети железнодорожников совершили виртуальное путешествие

Более четырёх тысяч детей железнодорожников во время новогодних каникул со 2 по 9 января стали участниками корпоративного социального проекта «Узнай свою страну». Для них были организованы онлайн-экскурсии по главным достопримечательностям и музеям страны, а также мастер-классы и тренинги.

Роспрофжел совместно с ОАО «РЖД» с 2005 года реализует проект «Узнай свою страну». В дни январских праздников для детей работников компании со всей сети проводятся экскурсионные туры в Москву и Санкт-Петербург.

Однако в этом году из-за сохранения риска распространения новой коронавирусной инфекции поездки не состоялись, и было принято решение организовать онлайн-программу, рассчитанную на школьников разного возраста.



Участники проекта обучались кулинарному мастерству

«В 2020 году из-за пандемии COVID-19 все мы начали жить в новой реальности. Сначала эта реальность нас пугала и ограничивала, но потом мы сумели быстро перестроиться и развиваться в этом новом мире, используя все возможности и время, чтобы двигаться вперед», – отметил заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрий Шаханов во время церемонии открытия онлайн-программы.

Он напомнил, что в прошлом году в РЖД было успешно реализовано множество онлайн-проектов с участием детей железнодорожников, в том числе онлайн-лагерь «Страна железных дорог», дистанционные иммерсивные занятия по формированию культуры сохранения здоровья и профилактике вирусных заболеваний для детей дошкольного и школьного возраста.

«Проект «Узнай свою страну» рассчитан на школьников разного возраста, чтобы дети работни-

ков получили виртуальную пользу провели новогодние каникулы, узнали много интересного, завели друзей, а главное – совершили массу путешествий, пусть и в интерактивном пространстве», – подчеркнул председатель Роспрофжела Николай Никифоров.

Для участия в новом проекте было подано более 4 тыс. заявок. Организаторы поделили школьников на отряды по 10–15 человек в зависимости от возраста. Каждому был прикреплён вожатый. Площадкой для проведения онлайн-программы стала платформа Zoom. В преддверии старта виртуального путешествия каждый участник получил индивидуальный набор – он включал бейсболку, футболку, канцелярские принадлежности для творчества и наборы для мастер-классов.

Каждый день начинался с зарядки, затем – насыщенная программа. Так, в Москве участники проекта побывали на виртуальной экскурсии в Музей Победы,

павильоне «Космос» на ВДНХ, на Красной площади. В Санкт-Петербурге – удалённо посетили музей «Вселенная воды», Дворцовую площадь и Невский проспект. В Казани осмотрели исторический центр и узнали историю возникновения города. Отдельная экскурсия прошла в усадьбе Деда Мороза в Великом Устюге. По завершении каждой экскурсии, которая длилась около 40 минут, проходил специальный квиз, на котором школьники могли закрепить полученные знания.

В течение дня также проходили мастер-классы по кулинарии, танцам, актёрскому мастерству. Для ребят старшего возраста были предусмотрены тренинги по самопрезентации, коммуникации, тайм-менеджменту и по противодействию кибербуллингу. Завершилась онлайн-программа акцией «Письмо другу». Дети написали письма-пожелания, которые уже отправлены адресатам.

Виталий Маслюк

ИНФОРМАЦИЯ

Время скоростей

В ЯНВАРЕ 2021 ГОДА СПЕЦИАЛЬНОЕ КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО ТОРМОЗОСТРОЕНИЯ МТЗ ТРАНСМАШ отмечает свой 70-летний юбилей. Перед страной остро стоял вопрос восстановления экономики после Великой Отечественной войны, и новый железнодорожный транспорт должен был сыграть в этом восстановлении одну из главных ролей.

Впрочем, 70-летний юбилей – это скорее официальная дата, поскольку 11 января 1951 года вышло постановление Совета министров СССР о создании СКБ тормозостроения. А фактически первое конструкторское бюро нынешнего МТЗ ТРАНСМАШ (тогда – Московский тормозной завод) образовалось ещё в 1926 году, и создал его Народный комиссариат путей сообщения. Именно эту организацию нынешние сотрудники СКБТ считают своей прямой предшественницей, тем более что как раз в то время советское железнодорожное тормозостроение вышло на лидирующие позиции в мировом железнодорожном машиностроении, которое не уступает и спустя почти век.

И если в 20-х годах прошлого века перед бюро были поставлены задачи усовершенствовать тормоз Казанцева и создать новый прямодействующий крановый тормоз, позволяющий ему в совершенстве регулировать тормозное усилие и осуществлять ступенчатый отпуск, то теперь сегодняшнее поколение конструкторов, которое трудится в МТЗ ТРАНСМАШ, отмечает в 2021 году вековой юбилей, решает задачи по применению электроники и микропроцессорной техники в современных тормозных систем, которые используются на железной дороге.

В начале XXI века ОАО «РЖД» поставило задачу перед локомотивостроительными заводами создать новые локомотивы с повышенными тяговыми характеристиками для вождения поездов повышенного веса и длины, 9 тыс. тонн и более 100 вагонов соответственно, а в перспективе – 18 тыс. тонн. Для возможности вождения таких поездов разработаны и созданы системы



Блок тормозного оборудования 111 для скоростной вагон-платформы модели 13-6704 на 160 км/ч

распределённого управления тормозами поезда РУТП.230, РУТП.130 и РУТП.395 (1,2), позволяющие водить длиннооставные поезда локомотивами, оснащёнными кранами машиниста любого типа 230Д, 130 и 395. СКБТ тормозостроения разработало тормозные системы для скоростных «Ласточек» и для новых вагонов московского метрополитена. Для проектирования сейчас широко используется такой новейший метод, как 3D-моделирование, и другие, которые максимально сокращают время между проектированием и производством на самом современном станочном оборудовании.

Однако конструкторы – это те люди, которые всегда смотрят вперед, предугадывая и формируя тенденции, по которым будет развиваться уже четвёртое цифровое поколение железнодорожных тормозных систем. Это новый качественный скачок в управлении фрикционными тормозами, огромное расширение их функций, в том числе точности управления, повышение надёжности, безопасности, возможности диагностики. Перед железнодорожным транспортом стоят новые задачи по наращиванию скоростей в пассажирском сообщении, придании автотормозам тяжёлых грузовых составов уже без машиниста, что требует новых функций от тормозных систем. Они должны работать в разных режимах с высокой точностью, с воз-

ОФИЦИАЛЬНО

Руководству и коллективу Центра фирменного транспортного обслуживания – филиала ОАО «РЖД»

Уважаемый
Алексей Николаевич!
Уважаемые коллеги!

В последние несколько лет железнодорожная отрасль претерпела качественную трансформацию. Особенно это касается сегмента перевозок грузов.

Железная дорога перестала быть регулятором, она стала партнёром – равноправным контрагентом тысяч предприятий, осуществляющих добычу, производство и переработку самых различных товаров, а также оказывающих сопутствующие услуги. Работа с таким большим числом пользователей требует больших усилий и стратегических решений.

И эта работа организована ОАО «РЖД» на высшем уровне.

Мы видим это не только по показателям деятельности компании, но и по высоким оценкам, поставленным ОАО «РЖД» грузовладельцами и промышленными предприятиями по итогам независимых опросов.

При этом отдельно хочу отметить работу Центра фирменного транспортного обслуживания как филиала ОАО «РЖД», концентрирующего взаимодействие с пользователями услуг железнодорожного транспорта.

С удовлетворением отмечаю неизменную готовность представителей Центра фирменного транспортного обслуживания к диалогу по самым различным вопросам. Высокая компетентность и профессионализм работников филиала позволяют найти эффективные и зачастую нестандартные подходы к решению поставленных задач, начиная от конкретных жизненных ситуаций и заканчивая актуализацией транспортного законодательства.

В преддверии 25-летия Центра фирменного транспортного обслуживания выражаю глубокую признательность за ваш труд и уверенность в дальнейшем плодотворном сотрудничестве!

С уважением,
В.Б. Ефимов,
первый заместитель
председателя комитета
Государственной думы
по транспорту и строительству

ИНФОРМАЦИЯ

Время скоростей



Блок тормозного оборудования 111 для скоростной вагон-платформы модели 13-6704 на 160 км/ч

можностями самодиагностики и быстрого ремонта за счёт блочного принципа построения. Поэтому СКБТ разработало продукт будущего – Цифровую систему диагностики и управления торможением (ИСКРА 200). Она применима для любого подвижного состава, оснащённого штатной системой электропневматического тормоза (ЭПТ). Это и пассажирские поезда, моторвагонный подвижной состав, а также ставшее в последнее время очень актуальным скоростное грузовое движение. Новую систему можно использовать на скоростном грузовом поезде длиной 71 условный вагон и на скорости до 200 км/ч. Сейчас идёт разработка такой системы для скорости 500 км/ч.

«Конструкторское бюро – это не просто подразделение, которое разрабатывает тормозные узлы, системы. Это механизм, который приводит в движение весь завод, – говорит генеральный конструктор СКБТ Сергей Чуев. – Самым главным достижением подразделения являются люди – самоотверженные, высококлассные специалисты, которые работают как единый живой организм. Это уже зрелый возраст, 70 лет, и я желаю нашему подразделению успехов в создании конкурентоспособных тормозных систем, которые уже сегодня превосходят зарубежные аналоги».

Пётр Каменев