

Кубок СКЖД – у новороссов

Команда Железных дорог Новороссии второй год подряд стала обладателем Кубка Северо-Кавказской железной дороги по хоккею.

II Открытый кубок Северо-Кавказской железной дороги по хоккею, посвященный 80-летию победы в Великой Отечественной войне, проходил в Ростове-на-Дону 21 и 22 июня.

В турнире принимали участие шесть команд: сборная ЖДН, команды Северо-Кавказской, Юго-Восточной и Приволжской железных дорог, ФСК «Локомотив-Ростов» и команда правительства области «Крылья Ростова». Последние две команды выступали на Кубке СКЖД впервые.

Турнир любительских команд прошел в два этапа. В первый день игры велись в двух группах для общего зачета. Во второй день в зависимости от набранных очков команды сражались за призовые места. На протяжении всех этапов соревнований участники показали высокий уровень подготовки и продемонстрировали упорную борьбу за главный трофей.

Для команды «Железные дороги Новороссии» II Открытый кубок СКЖД начался блестящей победой: наши парни выиграли у команды ФСК «Локомотив-Ростов» со счетом 12:1!

Вечером того же дня новороссы встретились на ледовой арене с командой Приволжской железной дороги. Обыграв своих давнишних соперников со счетом 2:1, команда ЖДН вышла в финал.

22 июня хоккеисты Железных дорог Новороссии встретились в решающем матче за звание чемпиона с командой Юго-Восточной железной дороги и в упорнейшей борьбе победили со счетом 4:2. Наша команда стала золотым призером соревнований и, как и в прошлом году, увезла Кубок Северо-Кавказской железной дороги по хоккею в Донецк.

Серебряным призером II Откры-



того кубка СКЖД по хоккею стала сборная Юго-Восточной железной дороги. Бронзу завоевала команда Северо-Кавказской железной дороги.

Лучшим игроком Кубка признан вратарь команды Железных дорог Новороссии Ярослав Сисюк.

На протяжении всех трех игр болельщики ЖДН с огромной энергией и азартом поддерживали свою команду на трибуне спорткомплекса ICE Arena.

– Организация турнира была на высоте, впечатления просто отличные. Атмосфера – потрясающая, во многом благодаря нашим болельщикам, которые приехали поддержать команду, – поделился впечатлениями о прошедшем турнире защитник команды «Железные дороги Новороссии» Даниил Пивторак. – Особенно запомнился матч с командой Приволжской железной дороги, нашим постоянным соперником. Он оказался очень интересным, сложным и эмоциональным. Такие встречи всегда придают особый драйв.

Как отметил нападающий сборной ЖДН Александр Свицерский, самым трудным и ответственным был, без сомнения, финальный поединок с

командой Юго-Восточной железной дороги.

– Каждая игра с таким сильным соперником уникальна, не похожа на предыдущие. Особенный переломный момент в матче – третья шайба, которую забросил наш защитник Даниил Пивторак. Турнир запомнился яркими эмоциями, боевым настроем и настоящей командной игрой. С каждым годом уровень таких соревнований растет: команды усиливаются, приходят новые игроки. Мы тоже не стоим на месте – развиваемся, набираем опыт. Надеюсь, что следующие турниры подарят нам еще больше ярких моментов и достижений.

Впереди у новороссов – турнир Золотого дивизиона Кубка ОАО «РЖД» и РОСПРОФЖЕЛ по хоккею с шайбой.

– Мы собираемся отдохнуть, восстановиться и подойти к нему с новыми силами. Будем готовы к новым вызовам и победам! – говорит Даниил Пивторак. – Огромная благодарность нашему капитану Андрею Викторовичу Казакову, генеральному директору ФГУП «ЖДН», за поддержку и наставления. Он делает все возможное, чтобы команда развивалась и достигала новых высот.

VI Форум женщин РЖД

Делегация ФГУП «ЖДН» приняла участие в VI Форуме по совершенствованию условий труда, отдыха и социальной поддержки женщин РЖД.

Форум в Казани проходил с 24 по 27 июня. Он объединил более 100 железнодорожниц со всей сети ОАО «РЖД», представительниц ФГУП «Железные дороги Новороссии» и ФГУП «Крымская железная дорога», а также дружественных стран – Китая, Белоруссии, Узбекистана, Казахстана, Армении и Монголии.

Главной задачей форума стала выработка инициатив, которые могут войти в новый План по совершенствованию условий труда, отдыха и социальной поддержки женщин на следующие пять лет. Документ содержит 32 пункта по шести направлениям: нормативные документы и исследования, организация труда и мотивация, развитие системы льгот и гарантий, медицинское обеспечение, улучшение условий труда, культурно-массовая и просветительская работа.

Футбольный турнир

С 9 по 11 июня в пгт. Кирилловка Запорожской области сотрудники ФГУП «Железные дороги Новороссии» – члены Дорпрофжел принимали участие в ставших традиционными соревнованиях по мини-футболу, приуроченных ко Дню России.

В турнире участвовали сборные Центрального аппарата ФГУП «ЖДН», Донецкого и Луганского филиалов, две команды Мелитополь-Херсонского филиала и сборная хоккеистов Новороссии.

Железнодорожники продемонстрировали отличную физическую подготовку, волю к победе, спортивный дух дружбы.

По результатам футбольных матчей победу завоевала сборная Донецкого филиала, второе место заняла команда Центрального аппарата ФГУП «ЖДН», третье – сборная Луганского филиала.



Внесены изменения в Коллективный договор

На конференции трудового коллектива 17 июня принято решение о внесении изменений и дополнений в Коллективный договор между руководством ФГУП «Железные дороги Новороссии» и Дорпрофжел на железных дорогах Новороссии на 2025 год.

В конференции приняли участие представители первичных профсоюзных организаций и руководства Донецкого, Луганского и Мелитополь-Херсонского филиалов. В целях обеспечения безопасности мероприятие проводилось в формате видеоконференцсвязи.

В обязательстве Коллективного договора между руководством ФГУП «Железные дороги Новороссии» и Дорпрофжел на железных дорогах Новороссии на 2025 год внесены следующие дополнения и изменения:

Пункт 5.2.9. изложить в новой редакции:

«Оказывать материальную помощь Работникам, травмированным на производстве по вине Работодателя, пострадавшим при исполнении служебных обязанностей от террористического акта, военных действий для обеспечения восстановительного и реабилитационного лечения и в случае гибели в пределах средств, предусмотренных на эти цели в бюджете ФГУП «ЖДН»:

- травмированным в размере от 30 000 руб. до 100% от суммы понесенных затрат (при наличии подтвер-

дающих документов);

- в случае гибели Работника – выплачивать одному из членов семьи (супругу или супруге, или детям, или родителям) материальную помощь в размере 100 000 руб.».

Пункт 5.2.11. изложить в новой редакции:

«Компенсировать (оплачивать) расходы на собственное лечение Работникам в размере до 50% от суммы понесенных затрат (при наличии подтверждающих документов) в соответствии с локальным актом ФГУП «ЖДН» в пределах средств, предусмотренных на эти цели в бюджете ФГУП «ЖДН».

Абзац 2 пункта 9.2. изложить в новой редакции:

«Изменения и дополнения условий труда, социальных и трудовых инте-

ресов работников вносятся в Коллективный договор решением Комиссии по подготовке Коллективного договора ФГУП «Железные дороги Новороссии» и контролю за его выполнением без проведения коллективных переговоров, после взаимных консультаций путем подписания Сторонами дополнительного соглашения к настоящему Договору, которое является неотъемлемой частью и доводится до сведения Работников под роспись».

Решением конференции генеральный директор ФГУП «Железные дороги Новороссии» Андрей Казаков и председатель Дорпрофжел на железных дорогах Новороссии Михаил Чаленко подписали изменения и дополнения в Коллективный договор на 2025 год. Его обязательства приняты к исполнению.

Вагонному депо Коммунарск – 90 лет!

Нынешний год – юбилейный для вагонного депо Коммунарск Луганского филиала ФГУП «ЖДН». Предприятию исполняется 90 лет. За прошедшие десятилетия сменилось несколько поколений железнодорожников, и каждое внесло неоценимый вклад в работу стальной магистрали.

В 1935 году было основано вагонное депо Коммунарск, специализирующееся на ремонте полувагонов. В 1987 году оно расширилось за счет присоединения участков вагонного депо Луганск, ПТО Родаково, контейнерной площадки и цеха ремонта автономных рефрижераторных вагонов. В 1996 году в структуру предприятия были включены вагонное депо Кондрашевская Новая с цехами



Любовь Березнюк

ПТО Огородный, ПТО Старобельск, механизированным пунктом по ремонту и порезке вагонов.

– Сегодня вагонное депо Коммунарск по своему профилю – ремонтно-эксплуатационное, – рассказал заместитель начальника вагонного депо Коммунарск Федор Андрух. – Наша специализация – ремонт полувагонов, платформ, крытых вагонов, а также зерновозов.

Коммунарские вагонники помогают поддерживать подвижной состав в исправном состоянии, а также выполняют капитальный ремонт с продлением срока службы. Комплексная работа налажена на трех основных ремонтных участках: вагоноборочном ст. Коммунарск и ст. Семейкино, текущего отцепочного ремонта вагонов на ПТО ст. Родаково, а также на ПТО ст. Кондрашевская Новая, который совсем недавно вновь вошел в структуру предприятия.

Федор Андрух – потомственный железнодорожник, его дед Моисей Леонтьевич Андрух был путейцем. Родители – Зоя Александровна и Анатолий Моисеевич – осмотрщики вагонов в вагонном депо Коммунарск.

Федор Андрух работает в вагонном депо Коммунарск уже 20 лет. Руководством не раз отмечались его усердие, ответственность, добросовестное отношение к делу. В 2018 году Федор Анатольевич был назначен заместителем начальника предприятия.

– У нас в депо – слаженный коллектив, он объединяет настоящих профессионалов, – говорит он. – Выделить кого-то очень сложно, но все-таки хоте-

лось бы отметить людей, которые проработали на предприятии не один десяток лет и стали наставниками для многих начинающих железнодорожников. Это слесарь колесно-роликового цеха Тамара Могильная, маляр Любовь Березнюк, начальник ПТО Родаково Денис Чекалдин, мастер ПТО Кондрашевская Новая Алексей Федулов-Демидов, осмотрщик вагонов Светлана Майстренко.

Тамара Могильная – слесарь 5-го разряда колесно-роликового цеха, она работает в депо с 1985 года. Ее трудовой стаж составляет 40 лет. В депо она пришла молоденькой девушкой после окончания Луганского строительного техникума транспортного строительства. Работала дефектоскопистом колесных пар, бригадиром, слесарем по осмотру подшипников.

– Основная моя работа связана с ревизией буксового узла, – рассказывает Тамара Анатольевна. – Для этого нужно разобрать колесную пару, осмотреть ее на наличие дефектов, устранить их и собрать. Это физически очень тяжело: например, чтобы открутить и закрутить болты, гайки, нужно приложить большие физические усилия. Осуществляем, в основном, технический осмотр колесных пар: открываем смотровую крышку, детально обследуем крепления, ищем дефекты – проверяем резьбы, осматриваем визуально, измеряем детали по шаблонам. Кроме того, проводим порошковое-магнитный, ультразвуковой или вихретоковый контроль. В среднем за смену мы обследуем четыре колесные пары.

Тамара Могильная может определить неисправность не то что на глаз, а даже на слух. И в подавляющем большинстве случаев ее предварительное заключение оказывается вер-



Владимир Шамардин

ным. Но такие навыки приходят, конечно, с опытом.

– Когда прокручиваю буксы, обязательно слушаю, как работают ролики, крутятся подшипники. По изменению звука можно определить неисправность,

– поясняет Тамара Анатольевна. – Затем обязательно все еще несколько раз проверяем с помощью шаблонов и дефектоскопов.

Тамара Могильная уже пять лет, как достигла пенсионного возраста, но уходить с предприятия не собирается – за годы работы прикипела к коллективу душой.

– Мы – как одна семья. Много лет работаем вместе, поддерживаем друг друга. В 2022 году во время обстрела у нас в цехе повывлетали окна, но никто не бросил работу, не уехал. Эти события сплотили нас еще больше. Часть наших ребят ушли защищать Родину. Мы ими очень гордимся и с нетерпением ждем возвращения с Победой.

В вагонном депо Коммунарск более четверти века трудится Алексей Федулов-Демидов, мастер ПТО Кондрашевская Новая. Свой путь в профессии он начал с должности слесаря по ремонту подвижного состава в автоконтрольном пункте Кондрашевская Новая.

Алексей Юрьевич с теплотой вспоминает своего наставника Игоря Дримонона, опытного специалиста, который научил молодого железнодорожника тонкостям профессии. Благодаря его поддержке Алексей быстро освоился, и вскоре был назначен бригадиром на АКП.

За годы работы Алексей Федулов-Демидов был старшим по сохранности вагонного парка, мастером, осмотрщиком-ремонтником вагонов.

– На нас лежит огромная ответственность за обеспечение безопасности движения. За месяц мы обрабатываем до трех с половиной тысяч вагонов и отправляем до шестидесяти поездов. Это примерно три-четыре поезда в сутки, в каждом от сорока до пятидесяти вагонов, – рассказывает о своей работе Алексей Юрьевич.

Каждый вагон обслуживается самым тщательным образом: от осмотрщиков не ускользает ни одна, даже малейшая, неисправность. Для качественного осмотра подвижного состава требуются предельная концентрация, собранность и наблюдательность.

– На такую работу случайного человека не поставишь, – отмечает мастер ПТО. – В нашем коллективе трудятся настоящие мастера своего дела. Они не только успешно выполняют свои обязанности, но и учат молодежь. Среди них хотелось бы особо отметить опытных осмотрщиков Владимира Шамардина, Юрия Глыбишина, Александра Беловола, Александра Токаря. Радует, что к нам приходит увлеченная, талантливая молодежь. Осмотрщики Игорь Уваров, Денис Глыбишин, Анатолий Макогон быстро освоились и научились выполнять свою работу на достаточно высоком уровне.

За два десятилетия работы в вагонном депо Коммунарск Денис Чекалдин накопил богатый опыт. С июня 2025 года он возглавляет пункт технического осмотра в Родаково. Здесь функционируют два производственных цеха: пункт техниче-

ского обслуживания вагонов и ПТО обслуживания вагонов с отцепкой. В ПТО выполняется осмотр вагонов как по прибытии, так и перед отправлением, опробование автотормозов, а также текущий отцепочный ремонт.

– Задача осмотрщиков – вы-



Светлана Майстренко

явить и устранить неисправности, которые могут создать угрозу безопасности движения поездов, проверить состояние основных механизмов и деталей: автотормозного оборудования, колесных пар, буксовых узлов, автосцепок, – перечисляет Денис Чекалдин. – Если нет возможности устранить неисправность на месте, подвижной состав направляется для текущего отцепочного ремонта в пункт подготовки вагонов, где наши специалисты осуществляют более сложный вид обслуживания.

В ПТО Родаково работают порядка 35 человек: старшие осмотрщики, осмотрщики-ремонтники вагонов, осмотрщики вагонов, электросварщики, слесари по ремонту подвижного состава, операторы по обслуживанию и ремонту вагонов и контейнеров.

– В нашей работе важны основательные знания и предельная внимательность, – отмечает Денис Валерьевич. – Расслабляться нельзя, ведь любая неисправность может угрожать безопасности движения поездов, сохранности перевозимых грузов. И опытный специалист всегда заметит проблему. Среди лучших работников хочется отметить старших осмотрщиков Сергея Кириченко, Владимира Лаптева, Виктора Семенова и Дениса Смутьского, осмотрщиков Елену Савченко и Светлану Майстренко. Все они трудятся в депо более 20 лет и зарекомендовали себя как высококлассные профессионалы.

Вагонное депо Коммунарск всегда славилось трудовыми династиями, и осмотрщик вагонов ПТО Родаково Светлана Майстренко – представительница одной из них.

– Я – железнодорожница в четвертом поколении. В моей семье все по материнской линии трудились на ПТО станции Родаково вагонного депо Коммунарск, – рассказывает Светлана Викторовна. – Мой прадед Михаил Стефанович Кобзий был станционным рабочим. Бабушка Анастасия Тарасовна Кобзий и дедушка Анатолий

Михайлович Кобзий работали в ПТО. Мама Светлана Никифорова была осмотрщиком вагонов. Мой отчим Сергей Викторович Никифоров долгое время трудился в депо и после того, как он вышел на пенсию, я заняла его место.

Светлана Майстренко занимается обслуживанием грузовых вагонов. Осмотр вагонов – важная работа, которая обеспечивает безопасность движения поездов: тщательно проверяется ходовая часть вагона на предмет износов и повреждений, оценивается состояние колесных пар и тормозной системы.

– На момент моего трудоустройства в 2011 году в нашей смене работало 12-13 человек, сейчас – трое-четверо, – говорит железнодорожница. – Вагонники ПТО Родаково обслуживают до 12 тысяч вагонов в месяц.

Несмотря на уменьшение числа сотрудников, в коллективе сохранились сплоченность и дружеская атмосфера.

– Связи между сотрудниками сохраняются из поколения в поколение. Родители моего коллеги Валерия Калинкина работали вместе с моим дедушкой, мама моей напарницы Ольги Бобрышевой тоже трудилась в вагонном депо Коммунарск, – рассказывает Светлана Майстренко. – Мы поддерживаем друг друга в профессиональной деятельности. Последние годы работа в депо стала непростой из-за близости боевых действий. Бывает, когда наше ПВО сбивает снаряды, мы слышим, как по вагонам стучат осколки. Если вдруг обнаруживаем нераззорвавшиеся снаряды, немедленно сообща-



Тамара Могильная

ем установленным порядком и ждем специалистов по разминированию. Однажды из-за подобного инцидента парк был закрыт два дня.

– Работники вагонного депо Коммунарск прилагают все усилия для сохранения накопленного опыта и развития производственного потенциала, – отметил в завершение беседы заместитель начальника депо Федор Андрух. – Мы верим в себя и с уверенностью смотрим в будущее. Коллектив у нас дружный, и с такой командой все задачи нам по плечу!

Ольга КРАМАРЕНКО

Ювелирная точность на высоте

Невозможно переоценить роль машинистов крана в производственном процессе. Они с ювелирной точностью перемещают тяжелые грузы, участвуют в монтаже и демонтаже оборудования, ликвидируют последствия аварий, выполняют массу других работ. По случаю профессионального праздника, который отмечался 4 июня, крановщики Железных дорог Новороссии рассказали о специфике работы на высоте и о том, как они пришли в профессию.

Виктория Марьенко – крановщик 5 разряда вагонсборочного участка вагонного депо Ясиноватая. Она управляет мостовым краном грузоподъемностью 10 тонн. Ее рабочее место – шесть метров над землей. Там, под потолком цеха, проходит своя «железная дорога»: по стальным конструкциям (мостам) пе-

ременно двумя кранами, синхронно поднимая, поворачивая вагон в нужную сторону и аккуратно опуская его. Сейчас по большей части мой кран задействован в работах по замене люков.

Виктория Марьенко – не единственная женщина-крановщица в вагонном депо Ясиноватая.

– Вместе со мной трудятся еще две крановщицы – Анна Николаевна Загорная и Галина Владимировна Сорока. Все мы очень любим свою работу.

Машинист крана автомобильного 6 разряда Ново-Кондрашевского производственного участка Луганской дистанции пути Анатолий Ерошенко – один из самых опытных специалистов предприятия. Он трудится на железной дороге 27 лет, из них 13 – машинистом крана.

Анатолий Николаевич искренне любит свою профессию и не представляет себя в другой сфере.

– Сейчас я работаю на ЗИЛ 1985 года выпуска грузоподъемностью 10 тонн – это машина и кран одновременно. Этот «старичок» за много лет стал моим верным помощником. И к нему нужен особый подход, чтобы он работал без сбоев, поэтому управляю им только я. Перед каждой сменой провожу визуальный осмотр механизмов, проверяю канаты и стропы, чтобы все было исправно, и только потом приступаю к работе.

Анатолий Ерошенко выбрал профессию неслучайно. Его отец был водителем на МАЗе и крановщиком на КраЗе на заводе имени Ленина в Луганске.

– Когда я учился в школе, почти все каникулы проводил с папой в командировках, – вспоминает Анатолий Николаевич. – С ранних лет я видел огромную технику, меня впечатляла ее мощь. Это и повлияло на выбор моей будущей профессии.

Анатолий Ерошенко начал работать на железной дороге машинистом бульдозера, а когда освободилось место, стал крановщиком. Освоившись в новой профессии ему помог опытный наставник – крановщик Сергей Аноприенко.

– Сергей Аноприенко был настоящим профессионалом. К сожалению, его уже нет с нами, но его уроки многому меня научили. Прежде всего, он советовал не спешить, тщательно обдумывать каждый шаг, – рассказывает наш собеседник. – В моей работе важно чувствовать



Виктория Марьенко

ремещаются кабины крана. Его крюки – рабочие руки, способные передвигать с места на место вагоны, многотонные детали. И Виктория Марьенко выполняет свои задачи с ювелирной точностью.

– Именно женские качества – внимание к мелочам, ответственность, способность держать ситуацию под постоянным контролем помогают выполнять работу крановщика на пять баллов, – делится секретом Виктория Владимировна.

Крановщиком она трудится 30 лет. Признается, что после школы профессию выбирала неосознанно, и волею случая выбор пал на специальность машиниста крана.

– Когда пришла работать после Авдеевского профтехучилища, мне было всего 18 лет, – вспоминает наша собеседница. – До этого я проходила производственную практику в вагонном депо Ясиноватая, но настоящая работа – это совсем другое. Помню свой первый день – я работала на мостовом кране. Очень переживала и в то же время восхищалась, как быстро и точно выполняют все действия опытные крановщики.

Надежным советчиком для молодой крановщицы стала ее наставница Фаина Тимофеева.

– Я управляла краном, а Фаина Александровна стояла рядом, внимательно следила и строго контролировала. Она уже ушла из жизни, но ее ценные советы я использую до сих пор, – говорит Виктория Марьенко. – Что самое главное, Фаина Александровна научила меня «ловить качку» – раскачивание крюковой подвески.

Виктория Владимировна признается, что раньше, когда еще особо не было опыта работы, случалось, она вдруг теряла уверенность, но тут же брала себя в руки и завершала дело.

– Помню, как впервые «крутила» вагон. Это требует исключительной точности – работу нужно выполнять одно-



Сергей Шорников



Анатолий Ерошенко

технику и действовать внимательно. Чтобы избежать непредвиденных ситуаций, следует строго соблюдать правила и инструкции.

Ново-Кондрашевский производственный участок Луганской дистанции пути, где трудится Анатолий Ерошенко, обслуживает участок протяженностью 238 километров главного пути, плюс – станционные и подъездные пути. Крановщик здесь – один из ключевых специалистов.

– У нас всегда много работы. Мы ремонтируем пути, заменяем изношенные рельсы и шпалы, выравниваем и уплотняем железнодорожное полотно. Если путь поврежден, выезжаем на место и устраняем неполадки. Иногда я не бываю дома по несколько дней или недель.

Кабина Анатолия Ерошенко расположена почти на двухметровой высоте, и работать можно далеко не в любую погоду.

– Сильный ветер, дождь, снегопад, гроза или ураган – все это строгие запреты для трудовой деятельности, – рассказывает Анатолий Николаевич. – Помню, прошлой зимой мы начали работу в хорошую морозную погоду, но внезапно пошел сильный снег с дождем, кран мгновенно обледенел, работать стало невозможно. Мы с трудом завели его в отапливаемый гараж.

В профессии крановщика, по мнению Анатолия Ерошенко, крайне важны внимательность, стрессоустойчивость, высокая ответственность:

– Нужно понимать, что мы в ответе не только за перемещаемый груз, но и за жизни людей, которые находятся внизу.

Машинист крана 6 разряда участка по содержанию внутреннего транспорта сектора «Восток» локомотивного депо Дебальцево Сергей Шорников поступил на Донецкую железную дорогу в 1982 году трактористом, а в 1988-м перешел работать в крановую бригаду.

– После окончания Комиссаровского профтехучилища я работал в совхозе трактористом, а после службы в армии устроился на железную дорогу, – вспоминает он. – Можно сказать, пошел по стопам отца-железнодорожника, который работал в Дебальцевской дистанции защитных лесонасаждений.

Сергей Шорников сначала учился на крановщика при депо, затем – в Ясиноватской Дортехшколе. Свой первый рабочий день помнит до сих пор.

– Я всегда считал работу на железной дороге чрезвычайно ответственной, поэтому, естественно, немного волновался, – рассказывает Сергей Петрович. – Когда мой кран впервые транспортировали к месту проведения работ – парку восточного отправления локомотивного депо Дебальцево, я с перепугу выглядывал из кабины и следил за

движением.

Благодаря внимательному подходу и терпению опытных наставников Сергей Шорников вскоре полностью освоил непростую профессию крановщика.

– Моими учителями были Михаил Михайлович Яцко, к сожалению, его уже нет в живых, Александр Александрович Турта и Виктор Иванович Лукьяненко. Они говорили, что в нашей работе важны осторожность и аккуратность, что крановщик должен следить за габаритами и заботиться о людях. Я очень благодарен моим наставникам, они щедро делились со мной знаниями и поддерживали на каждом этапе обучения.

Сейчас от былого волнения не осталось и следа. За более чем 35 лет трудовой деятельности Сергей Шорников работал на кранах КЖ-163, КЖДЭ-16 и КЖ-461. Сегодня он уверенно управляет железнодорожным краном КДЭ-163 грузоподъемностью 16 тонн.

Сергей Петрович убежден: для успешного выполнения планового задания необходимо, чтобы вся техника работала безотказно. Потому у него особое отношение к своему стальному напарнику. Перед началом каждой смены он проводит тщательный осмотр всех механизмов и грузозахватных приспособлений и только после этого приступает к работе.

– Кран предназначен для механизации погрузочно-разгрузочных и монтажно-строительных работ на железной дороге, он оборудован 15-метровой стрелой, ковшем или крюком для погрузки штучных грузов, – поясняет машинист. – Самый тяжелый элемент, который мне доводилось устанавливать – 46-метровый ригель между опорами под контактный провод. Этот случай стал моим личным рекордом, ведь работа была крайне сложной, а груз – тяжелым и габаритным. В настоящее время я занимаюсь штабелевкой угля, что подразумевает его выгрузку из вагонов и укладку в специальные пирамиды. Каждая такая пирамида может содержать несколько сотен тонн угля.

Но главной ценностью Сергей Шорников считает свой коллектив.

– Когда я пришел работать в крановую бригаду, нас было 40 человек. Мы обслуживали всю Донецкую железную дорогу. Сейчас людей меньше. Я очень ценю своих коллег, с которыми работаю уже много лет: крановщиков Анатолия Александровича Кустова и Владимира Демьяновича Шанько. Они – настоящие профессионалы, преданные своему делу. Я очень надеюсь, что к нам придет молодежь. Им мы сможем передать свой опыт, и они станут нашей надежной сменой, – убежден Сергей Шорников.

Жить по совести и работать на совесть



Мастер участка экспериментальных работ вагонного депо Ясиноватая Донецкого филиала ФГУП «Железные дороги Новороссии» Леонид Шпаковский трудится на предприятии без малого тридцать лет.

– Как пришел в 1997 году, так и все: одна дорога, одно депо, один цех, и своей жизни без работы не представляю, – рассказывает Леонид Владимирович. – Когда я, молодой сварщик, приехал в Ясиноватую, то был выбор: идти на завод или на железную дорогу. Выбор был сделан сам собой – достаточно было просто пройти через локомотивное депо. Масштабы увиденного произвели впечатление на всю жизнь: колоссальные объемы работ, беспрестанное движение... Целый огромный мир, частью которого захотелось стать.

Леониду Шпаковскому, по его собственному признанию, по-настоящему повезло. Он попал в цех, который еще с шестидесятых годов славился уникальными профессионалами, талантливейшими рационализаторами.

– Мне предложили работать жестянщиком – так над своим первым ведром я проплакал не-

делю. И тем не менее потихоньку прошел путь от второго разряда до пятого. А спустя годы, когда я выхожу на площадь депо, то в какую сторону не посмотрю – везде мои руки.

Леонид Владимирович считает себя воспитанником старой гвардии железнодорожников.

– Именно они научили меня работать на совесть и жить по совести. Тогдашний начальник вагонного депо Василий Кулинич сразу разглядел во мне желание работать и направил к Владимиру Юрковскому – мастеру экспериментального цеха. Работа здесь была нелегкая, но все трудились, как единое целое. Застал я и Николая Губенко – Героя Социалистического Труда, основателя экспериментальной группы в контейнерном цехе нашего депо. Он приходил к нам, консультировал.

Мастера, с которыми довелось работать Леониду Шпаковскому, были разными по характеру. Но научили очень важным вещам – необходимой строгости и не менее важной душевности в отношении к труду.

– Токарем был Александр Егоренко. И хоть это не моя профессия, благодаря ему я в

Мастер участка экспериментальных работ вагонного депо Ясиноватая Леонид Шпаковский в полной мере знает цену качествам, от которых во многом зависит как эффективная работа предприятия, так и выполнение боевого задания. Участник СВО, принимавший участие в освобождении Мариуполя, на собственном опыте убедился, что умение быстро принимать ответственные решения и находить выход из самых сложных ситуаций жизненно необходимы и на фронте, и в трудовом тылу.

любой момент могу встать за токарный станок и что-то сделать. Потому что он учил со словами: «Все всегда может пригодиться», – с теплотой вспоминает наш собеседник. – Опыт на участке экспериментальных работ всегда был всесторонним – независимо от того, какая у тебя специальность, со временем каждый мог подменить отсутствующего.

Создание и внедрение установок-прессов по демонтажу и монтажу кассетных конических подшипников, запуск участка по модернизации тележек вагонов элементами повышенной прочности и участка полной покраски вагонов, модернизация тележек упругими элементами, изготовление элементов кровли – работы хватало в каждом направлении деятельности цеха. Отдельная гордость – создание и использование линии по изготовлению крышек люков полувагонов и гидравлических прессов по изготовлению комплектовующих элементов для этой линии.

– Мы понимали, что сделали очень важное дело и выполнили его хорошо, – рассказывает Леонид Шпаковский. – В процессе изготовления первой крышки мы не отрывали от нее глаз, следили за каждым этапом, пока не дошло до клепки.

За годы работы железнодорожник дополнительно получил среднетехническое образование строителя, а также два высших – движенца и эколога. Все это дало возможность работать вместе с коллегами на высочайшем уровне.

А в 2022 году пригодились другие, но тоже очень важные навыки. В феврале Леонид

Владимирович встал на защиту Отечества с оружием в руках, был командиром отделения в стрелковом полку. Опыт срочной службы в военно-воздушных силах в городе Арциз Одесского военного округа он считает бесценным.

– Тогда, в 1995-1996 годах, меня научили думать головой, в 2022 году в ходе специальной военной операции я снова убедился, насколько это важно. Трезвый ум, внимательность, осмотрительность – без этого просто нельзя. Например, когда поступил приказ идти, обязательно нужно рассчитать, как именно идти: быстро или медленно, слева или справа. Нельзя действовать наобум – это опасно.

Леонид Шпаковский считает большим везением, что на фронте рядом с ним были настоящие товарищи, в том числе коллеги-железнодорожники.

– Глубокая уверенность в том, что тебя в случае чего прикроют, дорогого стоит. За это я благодарен своим товарищам. Я рад, что отделение, командиром которого я был, прошло полный опасностей боевой путь с минимальными потерями. Память же о погибших товарищах будет святой и вечной.

После тяжелого ранения Леонид Шпаковский попал в госпиталь, долго восстанавливался, был комиссован.

– После лечения врачи собирались дать мне вторую рабочую группу инвалидности. Но я упорно доказывал, что без работы не смогу. Позже меня вызвали и дали третью рабочую – таким образом я смог вернуться в депо.

На тот момент цех не рабо-

тал, разрушения казались тотальными.

– Когда, вернувшись в 2023 году, я увидел цех резинотехнических изделий, весь экспериментальный участок – душа заболела, ведь столько всего было мною тут сделано, – с болью вспоминает наш герой. – Все было завалено, но я лез, копал, искал, доставал. Меня ругали, конечно, но хотелось спасти наши наработки. В итоге получилось и все восстановили, кроме одного стола.

Сегодня работники участка экспериментальных работ каждый день продвигаются вперед, восстанавливая прежние объемы.

– Безопасность движения поездов в большой мере зависит от надежности агрегатов, узлов и деталей подвижного состава, – говорит Леонид Шпаковский. – Мы производим широкий ассортимент изделий. При этом ничего не покупаем, изготавливаем сами. Многие из того, что мы создаем, считается дефицитом. Будь то маленькая прокладка, деталь, конструкция или утепленный модуль для железнодорожников – мы все стараемся делать, как для себя. Если нет материала для обшивки, то не ждем, начинаем делать следующий каркас. Работа должна продолжаться. А единственная по-настоящему большая проблема – в недостатке кадров. Люди – это все. Поэтому мы надеемся на приток новых сотрудников и, конечно, на возвращение домой наших ребят. Мы поддержим каждого!

Александр КОВАЛЕНКО

История человека – история всей страны

Борис Михайлович Никоноров проработал на железнодорожном транспорте больше 30 лет. Но прежде, чем прийти на стальную магистраль, он испытал лишения военного времени, участвовал в восстановлении промышленности и вместе со страной возвращался к мирной жизни. Жизненный путь нашего героя был непростым, с неожиданными поворотами, но он преодолел все трудности, оставив удивительную историю для потомков.

Борису Михайловичу Никонорову – почти 99 лет. Сегодня он живет в поселке городского типа Акимовка Запорожской области вместе с сыном Константином, который и рассказал нам о жизни отца.

– Родился папа 4 августа 1926 г. в селе Яново Ельнинского уезда Смоленской губернии в семье крестьян, – рассказал Константин Никоноров. – В 1940 году он окончил 5 классов школы в деревне Корыстино, за 7 километров от его села.

Семья переехала в село Александровка Акимовского района Запорожской области, родители устроились работать в колхоз. Здесь и застала пятнадцатилетнего Бориса война. Вместе со взрослыми он прошел через тяжелые испытания – голод, непосильный труд, постоянный страх за жизнь близких.

Борис Михайлович помнит, как в ав-

густе 1941-го отец уехал копать окопы под Мелитополем, а в сентябре перед самой оккупацией ночью приехал за вещами и ушел на фронт.

– В Александровку зашли румынские части, оттеснив советские войска в сторону села Владимировка, – передает воспоминания отца Константин Никоноров. – После взрывов на железнодорожной станции начались облавы, и папа с братом прятались в поле за селом. Им повезло – румыны детей не нашли. А людей, которых обнаружили, и еще нескольких железнодорожников расстреляли на берегу реки на окраине Александровки. Там сейчас небольшой мемориальный комплекс.

После освобождения территории в октябре 1943 года Борис Никоноров работал в колхозе им. Коларова разнорабочим. Возил на подводах воду на

поля и сельхозпродукцию в места сдачи. В январе 1944-го прошел программу военной подготовки при военкомате. Принимал участие в разминировании населенных пунктов Мелитопольского и Акимовского районов.

В 1946 году Борис поехал по молодежной путевке в Днепродзержинск на сталелитейное производство, где освоил профессию автогенщика. В 1947-м его направили на шахту № 8 «Чулковка» в город Сталино. А через 2 года, в мае 1949-го, Бориса Никонорова призвали на срочную службу. На Балтийском флоте он служил матросом-разведчиком, позже был телефонистом.

После демобилизации, в октябре 1953 года, Борис Никоноров устроился на работу в Мелитопольское отделение Сталинской железной дороги учеником стрелочника, а в 1954 году перевелся стрелочником на станцию Акимовка.

В мае 1956 года Бориса Михайловича направили на станцию Сиваш Симферопольского отделения дороги. Он работал постовым стрелочником, позже – старшим стрелочником. В 1958-м железнодорожник вернулся на станцию

Акимовка, работал сцепщиком вагонов, затем – старшим стрелочником.

В октябре 1959 года судьба сделала новый поворот на жизненном пути нашего героя. Он был зачислен столяром в Бухарскую геологоразведочную экспедицию, которая искала залежи нефти и газа в Бухаро-Хивинском регионе.

В конце 1960 года Борис Никоноров вернулся в Мелитопольское отделение Сталинской железной дороги на должность стрелка 3-го отряда военизированной охраны. В 1966-м он окончил Мелитопольскую вечернюю школу рабочей молодежи.

В 1972 году Бориса Никонорова перевели на должность помощника составителя поездов на станции Акимовка, а в октябре 1974-го назначили составителем поездов. Здесь он и проработал до выхода на пенсию в августе 1986 года.

Борис Никоноров награжден медалями «Ветеран труда», «60 лет Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «65 лет Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.».

Виктория ШЕВКУНОВА

«Моя кровь может спасти жизнь человеку!»

14 июня – Всемирный день донора крови. Среди работников Донецкого, Луганского и Мелитополь-Херсонского филиалов ФГУП «ЖДН» сотни людей сдают кровь периодически или на регулярной основе. Все они спасают чужие жизни, вовсе не считая это подвигом.

Машинисту-инструктору Мелитопольского локомотивного депо Мелитополь-Херсонского филиала ФГУП «ЖДН» Сергею Тимохину в 2024 году было присвоено звание Почетный донор. Но он хорошо помнит, как сдавал кровь в первый раз.

– Было это в 1997 году, – вспоминает Сергей Сергеевич. – Сын соседки серьезно заболел, и для операции нужна была кровь. Я пошел и даже потерял сознание после донации. Было очень жарко, а на станции переливания крови тогда не было кондиционеров. Следующий раз я сдал кровь в 2000 году для коллеги-железнодорожника. С той поры делаю это регулярно.

Сегодня на счету Сергея Тимохина порядка 60 донаций, зарегистрированных в книжке донора.

– Звание Почетный донор для меня – повод для гордости. Некоторые мои знакомые, когда узнают, что я много лет сдаю кровь, даже восхищаются этим. Пару человек я увлек, и они стали донорами. Сейчас тоже многие интересуются.

В наше время донор – это человек, который заботится о собственном здоровье и долголетии, при этом бескорыстно помогает другим людям. Сергей Тимохин отмечает, что для донора также важно вести активный образ жизни. Сам он увлекается спортом, играет в футбол, занимается бегом.

Ведущий инженер по приему вагонов в депо вагонной службы Донецкого фи-

лиала ФГУП «ЖДН» Дмитрий Мальцев впервые сдал кровь в 2011 году. Пошел на станцию переливания крови вместе с товарищем, который рассказал, как это важно.



Сергей Тимохин

– Я понял, что благодаря моей крови можно спасти жизнь человеку, и решил стать донором, – рассказывает Дмитрий Александрович. – Часто сдаю кровь, когда ко мне обращаются коллеги по работе или люди, у которых родные или близкие в больнице. Если в течение 2 месяцев никто не обратился за помощью, иду на станцию переливания, и там уже сами распределяют, кому пойдет кровь. У меня первая группа положительный резус – самая оптимальная для переливания.

Дмитрий Мальцев сетует, что доноров сегодня недостаточно, поэтому он делится своим опытом с другими, убеждает, насколько это важно, и что процедура безопасна.

– Никаких негативных последствий у меня ни разу не было, – говорит донор. – Нужно лишь соблюдать определенный распорядок. Прежде всего, за сутки до донации придерживаться строгой диеты. Ничего жирного, острого, соленого, копченого, не пить молоко. Ужин – это каша на воде. В день сдачи до процедуры употреблять побольше жидкости. Людям с низким давлением нужно выпить не меньше литра воды, теплый чай с сахаром и лимоном.

Мастер участка водоотведения канализационно-насосной станции Рода-

во Луганской дистанции по эксплуатации зданий и сооружений Луганского филиала ФГУП «ЖДН» Владимир Дубинский решил стать донором недавно. С детства он довольно болезненно относился к уколам и ранам. Но когда отправился добровольцем на СВО и увидел, как товарищ, получив тяжелое ранение, умер от потери крови, понял: он должен сделать все, чтобы подобные ситуации не повторялись. Владимир Александрович стал донором.

– Крови всегда не хватает, а у меня редкая четвертая группа, резус-фактор положительный. Людей с такой кровью мало, чуть больше 1% от всего населения земли, – говорит он. – В моей книжке донора уже 24 донации. Отследить, кто именно получил мою кровь, чаще всего нельзя. Она идет в общий банк крови, который доступен для лечебных учреждений, и по мере необходимости они заказывают нужное количество.

Обычно руководитель центра переливания крови и терапевт определяют, каких компонентов крови в данный момент не хватает. Например, нужна плазма, кровь на тромбоциты или цельная кровь. Звонят донорам и приглашают на процедуру донации.

– У меня был случай, когда позвонили со станции переливания крови и сказали, что нужна кровь на тромбоциты для маленькой девочки, – вспоминает Владимир Александрович. – Обычно это необходимо для переливания крови при лейкозе.



Андрей Карпов

Осмотрщик-ремонтник вагонов 6 разряда ПТО вагонов станции Коммунарск вагонного депо Коммунарск Луганского филиала ФГУП «ЖДН» Андрей Карпов впервые сдал кровь, когда учился на втором курсе техникума – в 1996 году.

– Кровь понадобилась моему однокурснику, – вспоминает Андрей Леонидович. – Вместе с друзьями из техникума мы пошли на станцию переливания крови. На моем самочувствии процедура никак не отразилась. И после этого я стал сдавать кровь, можно сказать,



Владимир Дубинский

регулярно. Были небольшие перерывы из-за загруженности на работе, особенно когда я был начальником ПТО, но всегда старался откликаться, если ко мне обращались за помощью.

Андрей Карпов отмечает, что в повседневной жизни донорство даже дисциплинирует. Перед процедурой он, естественно, не употребляет спиртное, соблюдает диету.

– Кровь сдаю примерно раз в два месяца, – рассказывает наш собеседник. – У меня в книжке донора уже отмечено 45 донаций, почти все – это цельная кровь, пару раз сдавал на плазму. На самом деле сдавал кровь чаще, просто не все процедуры отмечены в книжке донора. Такого количества достаточно для получения звания Почетный донор, но это неважно. Главное – я точно знаю, что спасаю жизнь и здоровье людям. И пока могу, буду сдавать кровь. У меня первая группа положительный резус, она считается универсальной для донорства, и делает эту кровь особенно ценной в экстренных ситуациях.

Когда Андрей Карпов приходит на станцию переливания крови, встречает много знакомых, и они с удовольствием общаются.

– Приятно, что появляются новые люди, которые тоже решили стать донорами, – признается он. – Нас всех объединяет осознание того, что мы делаем очень важное и нужное дело.

Виктория ШЕВКУНОВА



Дмитрий Мальцев

Это прекрасное место для семейного отдыха!

Живописная природа, теплое море, чистый пляж, комфортные условия проживания – все это делает отпуск в Крыму незабываемым. Первая группа работников ФГУП «Железные дороги Новороссии» - членов профсоюза уже успела насладиться отдыхом в селе Рыбачье на Черноморском побережье.

Дорпрофжел на железных дорогах Новороссии организовал летнее оздоровление сотрудников ФГУП «ЖДН» - членов профсоюза и их детей, а также ветеранов железнодорожной отрасли с существенной скидкой. Всего за 50% от полной стоимости путевки желающим предоставляется возможность провести отпуск в комфортных условиях в гостевом доме «Вилла Солхат» в селе Рыбачье на Южном берегу Крыма.

Сотрудники Ясиноватской дистанции сигнализации и связи Светлана и Дмитрий Попович отдыхали в гостевом доме «Вилла Солхат» вместе с сыном.

– Прекрасное место для се-

мейного отдыха, до моря – рукой подать! Особенно понравилась кухня – блюда были вкусными и разнообразными, что приятно удивило, – говорит Светлана. – В целом отдых оставил только положительные впечатления.

Агент коммерческой станции Рутченково Марина Козичева ездила отдыхать с двумя детьми.

– Я нахожусь в декретном отпуске. Увидела в нашей группе в Телеграм, что профсоюз предлагает путевки на море. Это стало решающим фактором: хотелось, чтобы дети набрались сил. Я благодарна профсоюзу за предоставленную возможность.

Своими впечатлениями поделилась бухгалтер Иловайского ЦБУ Екатерина Терновая.

– Сын очень хотел увидеть Южный берег Крыма. Мы посетили такие замечательные города, как Ялта, Алушта и Алушка, где смогли насладиться красотами природы, местными достопримечательностями и уютной атмосферой каждого места. По вечерам, возвращаясь в отель, мы прогуливались по берегу моря. Этот отпуск оставил множество радостных воспоминаний.

Отдохнуть в Рыбачьем уже успели и пенсионеры-железнодорожники. Супруги Инна Викторовна и Александр Васильевич Николаевы посвятили жизнь Донецкой магистрали. Инна Викторовна работала электромехаником в Иловайской дистанции электроснабжения, а ее муж Александр Васильевич был машинистом

электровоза локомотивного депо Иловайск.

– Нас встретили доброжелательно. Персонал, включая горничных и администратора, проявил внимательность и радушие. Номера были удобными и комфортными. Питание организовано на высоком уровне,

включая широкий ассортимент блюд. Мы отдыхали, наслаждались прогулками по побережью, любовались крымскими пейзажами.

Продолжительность заезда составляет 11 дней и 10 ночей – идеальное время для полноценного отдыха и оздоровления.



Когда твоя мечта – железная дорога

Многие мальчишки в детстве мечтают об игрушечной железной дороге. Для одних это желание так и остается неисполненным, а другие воплощают свою заветную мечту в жизнь. Илья Сафронов из Макеевки в свои 13 лет создает макеты поездов. В его коллекции – тепловозы, электровозы, электрички, вагоны. Сегодня на счету юного моделиста 14 макетов железнодорожного подвижного состава, но он заверяет: будет еще больше!

Илья Сафронов – веселый, общительный и очень увлеченный паренек. В своем юном возрасте он уже определился с будущей профессией – хочет стать железнодорожником. И уверенно идет к своей цели.

– Я впервые увидел поезд, когда мне было всего 4 года – папа специально привел меня на железную дорогу. А еще поездом мы ездили в Подольск и Санкт-Петербург. Все это оставило у меня незабываемые впечатления. Меня поразила мощь и красота локомотивов, – признается Илья. – Но особенно меня восхищает профессия машиниста. Поражает, как один человек управляет таким огромным и сложным механизмом, как поезд.

Всерьез Илья увлекся железной дорогой в 2023 году. Стал много читать и в итоге занялся моделированием.

Рабочий стол Ильи Сафронова – это настоящая мини-мастерская. Здесь есть кусачки, пинцет, клей, краски, кисти и, конечно же, детали моделей. За этим столом Илья проводит большую часть свободного времени.

Готовые образцы аккуратно

расставлены на полках рядом. В коллекции юного моделиста можно увидеть макет теплового BR 120 – немецкой версии советского М62, магистрального грузо-пассажирского теплового широкой колеи ТЭ109, одного из самых мощных маневровых локомотивов постсоветского пространства ТЭМ7А и, конечно, главного труженика нашей магистрали – теплового 2ТЭ116. Все детали миниатюрных локомотивов точно повторяют внешний вид своих реальных прототипов.

– Сборные модели тепловозов я покупаю, затем собираю. Стараюсь уделять внимание каждой мелочи, чтобы они были похожи на оригинал, – рассказывает Илья. – Это занятие требует терпения и аккуратности, но результат того стоит. Модели получаются детализированными и максимально реалистичными. Часто приходится что-то дорабатывать. Например, в моей самой первой модели – тепловозе ТУ7А – я усовершенствовал колесные пары, заменил окна на блистеры и прикрепил их изнутри, чтобы они выглядели, как на-

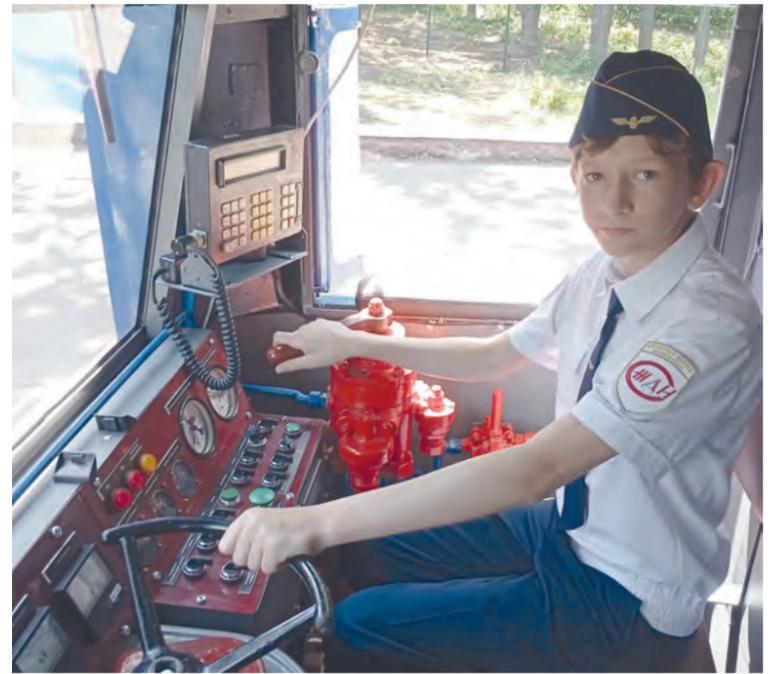
стоящие. Также я сделал вагон электропоезда ЭПЛ2Т. Сначала спроектировал модель, напечатал, затем собрал и раскрасил. Надеюсь, что у меня получится сделать полноценную электричку со всеми деталями.

Увлечение моделированием требует немалых затрат.

– Сейчас я коплю деньги на модели тепловоза 2ТЭ70 и дизель-поезда Д1, – рассказывает Илья Сафронов. – Дизель-поезд Д1 – это автомотриса генерального директора Железных дорог Новороссии. Я мечтаю сделать такую же – она бы идеально вписалась в мою коллекцию.

Страница Ильи в социальной сети ВКонтакте пестрит фотографиями поездов. Здесь и электровоз ВЛ10 с грузовыми вагонами, и магистральный тепловоз 2ТЭ116 на фоне донбасских терриконов, и маневровый ТЭМ2, и зимний пейзаж с электропоездом ЭПЛ2Т.

– У меня много фотографий подвижного состава, но особая гордость – снимок автомотрисы Д1-002, – говорит Илья. – А на основании фотографии теплового ТЭМ7А-0498, который работает на Енакиевском ме-



таллургическом заводе, я даже создал его модель.

Вот уже год Илья Сафронов занимается на Донецкой детской железной дороге. После обучения в кружке «Юный железнодорожник» он 1 мая приступил к учебно-производственной практике, освоил профессии дежурного стрелочного поста и проводника.

– Учиться на детской железной дороге увлекательно и интересно, – признается подросток. – Больше всего я люблю быть проводником – это очень ответственная работа, которая

требует внимания: нужно следить за всем, что происходит в вагоне. А еще я надеюсь, что мне доверят поработать диктором – голосом станции!

Несмотря на то, что в семье Ильи никто не работал на транспорте, он твердо решил стать железнодорожником. Его заветная мечта – быть машинистом, управлять огромными тяжеловесными поездами, о которых он уже очень много знает и может рассказывать о них часами напролет.

Елена СУШКОВА

Практика на предприятии – шаг в будущее



Павел Шейко

Студент третьего курса факультета «Управление на железнодорожном транспорте» ДОНИЖТ Павел Шейко проходит производственную практику в локомотивном депо Волноваха Донецкого филиала ФГУП «ЖДН».

– Я с детства мечтал работать на железной дороге. В нашей семье железнодорожников не было, но мне очень нравились поезда. Поэтому я решил поступать в Донецкий институт железнодорожного транспорта, – рассказал Павел. – Вначале было даже тяжело привыкнуть к сменам и работать полный рабочий день, но это очень интересно. Прихожу на работу к 8:00, расписываюсь в журнале у мастера, потом примерно до 8:15 у нас планерка. Нам рассказывают, какие работы будут, какие локомотивы придут на плановые

С начала 2025 года в подразделениях ФГУП «Железные дороги Новороссии» прошли производственную практику 182 студента профильных учебных заведений ДНР, ЛНР и Херсонской области. Еще 275 человек сегодня осваивают практические знания или готовятся в ближайшее время прибыть на предприятия.

ремонт – ТР-1, ТО или ТР-3. Бывает, приходит локомотив с поломкой, которую нужно срочно устранить.

Вместе со слесарями Павел осматривает локомотив, ему показывают и объясняют, какие работы будут производиться.

– Многое у меня пока еще не получается, – признается практикант. – Есть поломки, которые без помощи опытных специалистов я еще не исправлю. Всегда спрашиваю, вникаю, как нужно сделать.

После окончания института Павел Шейко планирует работать на предприятиях ФГУП «ЖДН».

Наставником студентов Луганского колледжа строительства, экономики и права, проходивших практику в мае 2025 года, была мастер участка по текущему содержанию пути №3 девятого околота Луганской дистанции пути Алла Графова.

– Максим и Игорь работали у меня в течение месяца, очень любознательные ребята, – рассказала Алла Ивановна. – Особенно интересовались работой с шаблоном, с энтузиазмом брались за работу, искали перекоп, делали математические вычисления. Молодцы – попадали в точку! И желание работать на железной дороге у них есть – оба хотят стать бригадирами, заниматься текущим содержанием

пути. Мы всегда рады новым кадрам, поэтому в коллектив практиканты вливаются быстро. Им, конечно, тяжело работать наравне с опытными специалистами, но они все стараются, не отлынивают.

Алла Графова вспоминает, как ее подопечные вышли с бригадой устранять разжижение.

– Работать им пришлось лопатами. Разгрести щебень тяжело без навыков, но они выложились полностью, хоть и натерли мозоли. Что бы там ни говорили, наша молодежь крепкая. Парни вроде бы худенькие, но жилистые, – отметила наставница.

Еще двух практикантов – студентов второго курса факультета «Управление на железнодорожном транспорте» ДОНИЖТ обучает и опекает слесарь по осмотру и ремонту локомотивов на пунктах технического обслуживания участка по ремонту ТО-2 электровозов цеха по ремонту подвижного состава локомотивного депо Ясиноватая Александр Болгаров.

– Имея хорошую теоретическую подготовку, ребята прекрасно понимают, что без практических навыков двигаться дальше нельзя, – говорит Александр Тимофеевич. – На практике открываются нюансы работы, о которых в учебниках не напишут. Ведь даже процесс закручивания гаек имеет свои особенности.

После прохождения ТО-2 локомотивы выпускаются на линию – ответствен-

ность огромная.

– Ошибок быть не должно, – подчеркивает Александр Болгаров. – Мы практикантам объясняем, что, если какой-то болт не докрутить, это отразится на безопасности перевозок пассажиров и грузов. Учим внимательности и, главное, советуем не торопиться – нужно все сделать идеально. Ребята стараются и не опускают руки, даже если что-то не получается.

В локомотивном депо Ясиноватая всегда рады молодым.

– Нам нужны специалисты – рабочих рук не хватает. И у нас большие надежды на молодежь, – говорит наставник. – Надеемся, после окончания учебы они вернуться к нам на предприятие.

Среди тех, кто сегодня осваивает практические навыки работы в локомотивном депо Ясиноватая, – студент второго курса факультета «Управление на железнодорожном транспорте» ДОНИЖТ Дмитрий Круповский.

– Вначале, конечно, было сложно, но постепенно привыкаю. Трудновато выдержать восьмичасовой рабочий день, но сама работа очень нравится, – поделился впечатлениями Дмитрий. – Прихожу в депо, получаю задание от мастера и провожу предрейсовый осмотр локомотива ТО-2, осматриваю колесные пары. Работу проверяет мастер, указывает на ошибки, показывает, что не заметил, не доделал. Наставник и старшие коллеги все доходчиво объясняют. Практику буду проходить в течение двух месяцев – хочется перенять как можно больше практических навыков от опытных специалистов. Выбранная профессия мне очень интересна, и я уверен, что приду работать на железную дорогу.

Виктория ШЕВКУНОВА

Соблюдение обязательных требований безопасности на железнодорожном транспорте

МТУ Ространснадзора по ЮФО выполняет важную функцию в обеспечении безопасности и эффективности транспортной системы Донецкой и Луганской Народных Республик, Запорожской и Херсонской областей. В 2025 году деятельность Ространснадзора была направлена на соблюдение контролируруемыми лицами обязательных требований на железнодорожном транспорте. Целью работы являлось не только выявление нарушений, но и предупреждение их возникновения.

В рамках проведения контрольно-надзорной деятельности по причине срабатывания индикаторов риска нарушения обязательных требований при осуществлении федерального государственного контроля (надзора) в области железнодорожного транспорта, утвержденного приказом Минтранса РФ от 08.04.2024 г. № 113, должностными лицами Ространснадзора были проведены две внеплановые выездные проверки в отношении филиала № 2 «ЕМЗ» ООО «ЮГМК Донецк» и ООО «Хим Стил Инвест». По результатам проверки были приняты меры по запрету эксплуатации участков железнодорожного пути и стрелочных переводов. Руководителям предприятий были выданы предписания об устранении выявленных нарушений обязательных требований.

В целях оценки соблюдения контролируруемыми лицами обязательных требований на постоянной основе проводятся контрольные (надзорные) мероприятия без взаимодействия с контролируемым лицом: выездные обследования и наблюдения за соблюдением обязательных требований. По их результатам контролируемым лицам объявляются предостережения о недопустимости нарушения обязательных требований для принятия мер по обеспечению их соблюдения.

Владельцам путей общего и необщего пользования необходимо помнить о ежегодных комиссионных обследованиях железнодорожных переездов. В соответствии с требованиями пункта 4 Условий эксплуатации железнодорожных переездов, утвержденных

приказом Минтранса Российской Федерации от 05.10.2022 года №402, в период с 1 апреля по 1 июля на железнодорожном транспорте должно проводиться комиссионное обследование железнодорожных переездов владельцами инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владельцами железнодорожных путей необщего пользования. О предстоящей проверке информируется Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, представители владельца участка автомобильной дороги, пересекающей обследуемый железнодорожный переезд, представители органов исполнительной власти соответствующих субъектов Российской Федерации и (или) местного самоуправления, представители пассажирских автотранспортных предприятий, которые при необходимости принимают участие в комиссионном обследовании.

На сегодняшний день обследовано 364 железнодорожных переезда ФГУП «Железные дороги Новороссии» и 97 переездов владельцев железнодорожных путей необщего пользования.

На официальном сайте Ространснадзора в личном кабинете проверяемого лица реализован механизм прохождения контролируемым лицом в автоматизированном режиме процедуры «Самообследования» и подачи декларации соблюдения обязательных требований (далее – Декларация). В настоящее время контролируемые лица могут провести самостоятельную оценку соблюдения обязательных требований (самообследование) в целях добровольного



определения уровня соблюдения ими обязательных требований.

Для прохождения самообследования контролируемому лицу необходимо авторизоваться через систему ЕАИС в личном кабинете проверяемого лица на сайте Ространснадзора. После авторизации в личном кабинете в разделе «Самообследование» необходимо выбрать те виды деятельности на железнодорожном транспорте, которые осуществляет контролируемое лицо, и по чек-листу заполнить нужные ответы («Да», «Нет», «Не применимо»). По итогам самообследования контролируемое лицо, получившее высокую оценку соблюдения им обязательных требований, вправе принять Декларацию. Оформление осуществляется тут же в личном кабинете. Сформированная Декларация автоматически отправляется в Ространснадзор.

Должностные лица Ространснадзора рассматривают Декларацию и регистрируют ее при отсутствии замечаний. Сведения о рассмотрении и регистрации Декларации автоматически отражаются в личном кабинете проверяемого лица. Срок действия Декларации соблюдения обязательных требований составляет 3 года со дня регистрации Ространснадзором. После внесения изменений

в постановление Правительства РФ от 25.06.2021 № 991 в части утверждения критериев добросовестности объектам контроля контролируемого лица, имеющего Декларацию, присваивается низкая категория риска. Эти объекты контроля освобождаются от плановых контрольных (надзорных) мероприятий в период действия Декларации.

На сайте Ространснадзора также размещены Методические рекомендации по проведению самообследования и подготовке Декларации.

Деятельность Ространснадзора направлена на профилактику нарушений и создание условий, при которых соблюдение правил станет естественным процессом для всех участников транспортного процесса. Через контрольно-надзорную и профилактическую работу стремимся снизить количество нарушений обязательных требований, что, в конечном итоге, приводит к улучшению качества безопасности движения и транспортного обслуживания.

Андрей КАРАЧЕВЦЕВ,
начальник отдела контроля и надзора за безопасностью движения поездов и эксплуатации железнодорожного транспорта по ДНР, ЛНР, Запорожской и Херсонской областям

Железнодорожный переезд – зона особого внимания



За 5 месяцев 2025 года на железнодорожных переездах ФГУП «Железные дороги Новороссии» допущено 10 случаев ДТП (4 – на Донецком филиале, 5 – на Луганском филиале, 1 – на Мелитополь-Херсонском филиале). При этом 9 случаев ДТП допущено на железнодорожных переездах с дежурным работником (3 – на Донецком,

5 – на Луганском, 1 – на Мелитополь-Херсонском филиале) и 1 случай ДТП – на железнодорожном переезде без дежурного работника (на Донецком филиале).

Из общего количества допущенных ДТП в двух случаях произошло столкновение железнодорожного подвижного состава с транспортным сред-

ством ФГУП «ЖДН» уделяет большое внимание вопросам обеспечения безопасности движения на железнодорожных переездах, однако положение дел в данной сфере не может не вызывать обоснованную тревогу.

территориях Донецкого и Луганского филиалов были проведены информационно-просветительские акции для участников дорожного движения.

Профилактическое мероприятие Донецкого филиала ФГУП «ЖДН» было организовано на переезде 17 км перегона Донецк-2 – Мушкетово и прошло при участии сотрудников Ространснадзора, министерства транспорта ДНР и Донецкого ОГИБДД УМВД России Донецкое.

На территории переезда, где отмечается одно из самых интенсивных движений в городе Донецке, представители Донецкого филиала ФГУП «ЖДН» провели беседы с водителями

автотранспортных средств, раздали агитационные материалы, знакомящие участников движения с правилами безопасного пересечения железнодорожных переездов. Акции «Внимание! Переезд!» сотрудники Луганского филиала ФГУП «ЖДН» провели совместно с Госавтоинспекцией по Луганской Народной Республике, а также Межрегиональным территориальным управлением Ространснадзора по Южному федеральному округу. В ходе мероприятия водителям раздали 500 памяток, предупреждающих о необходимости соблюдения Правил дорожного движения при пересечении переезда. Проведенные акции еще раз напомнили водителям о важности соблюдения правил и мер безопасности на железнодорожных переездах.

«Работа должна идти от сердца»

Завораживающие пейзажи, изящные букеты, огненная жар-птица – все это воплощается в живописных работах Лилии Пирих, ведущего инженера службы пути Донецкого филиала ФГУП «ЖДН». Когда в 2014 году начались боевые действия на Донбассе, вышивка бисером стала для нее настоящим спасением. С тех пор Лилия создала множество удивительных картин, которые стали украшением ее дома и подарками для родных и друзей.

Переступившего порог квартиры Лилии и Юрия Пирих неизменно встречает прекрасная жар-птица – любимая работа талантливой железнодорожницы. Огненная и яркая на темном фоне, она словно оживает, придавая картине легкость и невесомость. Невольно удивляешься мастерству рукодельницы, которая благодаря точному подбору цветов и оттенков сумела создать удивительные переливы.

– Жар-птица – самая сложная из моих работ, – рассказывает Лилия Пирих. – Особенно трудно было подобрать нужные цвета – оттенки желтого и золотистого. Эта картина очень помогла мне: я вышивала ее, когда лежала в больнице, и она отвлекала меня, занимая все мои мысли.

Квартиру супругов Пирих можно сравнить с небольшим музеем: ее стены украшены разнообразными картинами из бисера. Здесь и букеты роз, и влюбленные лебеди, и яркие павлины, и гордый орел на фоне заснеженного пейзажа, и изящная карета с конной упряжкой.

К увлечению вышивкой бисером Лилия Пирих пришла не сразу. Сначала, вдохновившись

примером бабушки, занялась вязанием крючком.

– Бабушка очень красиво вязала, – вспоминает наша собеседница. – В ее доме на подушках были вышитые накидки, на диване – аккуратные покрывала, под вазами – белоснежные накрахмаленные салфетки. Была даже большая связанная крючком картина с розами. Помня всю эту красоту, я тоже решила попробовать вязать: начала с салфеток, даже осилила шаль, но быстро поняла, что это не мое. Мне не нравилось однообразие работы, ведь в вязании повторяются одни и те же узоры и схемы. Я заскучала и именно тогда нашла для себя вышивку бисером.

Особо памятна Лилии Пирих ее первая работа – икона с образом Николая Угодника, она вышла ее в горячем 2014-м.

– Мы жили рядом с Донецким железнодорожным вокзалом, поэтому с первых дней боевых действий я почувствовала весь ужас происходящего, – вспоминает наша героиня. – От постоянных обстрелов все грохотало, а я рассыпала перед собой бисер и вышивала. Икона получилась небольшой, я ее оформила в рамочку и подарила своему отцу на день рождения с надеж-

дой, что она поможет и защитит его в тяжелые времена. Папа до сих пор бережно хранит ее.

Отец нашей собеседницы, Кузнецов Иван Иванович, трудился электромехаником на станции Соль, мама Людмила Федоровна – там же приемосдатчиком. Все детство нашей героини было неразрывно связано с железной магистралью.

– Жили мы от станции по другую сторону путей, – вспоминает Лилия Пирих. – На станции я проводила очень много времени. Особенно мне нравилось бывать на посту у дежурных по станции. Помню этот огромный пульт, все мигает, щелкает. Мне было интересно, я могла за их работой наблюдать бесконечно. Поэтому после школы решила поступать на движеница, но судьба распорядилась иначе, и я стала путейцем.

В своем увлечении Лилия любит экспериментировать, и поэтому ее работы столь разноплановые. Каждая пронизана особым настроением, в них преобладают неповторимые мотивы и цвета. Среди ее творений невозможно найти две одинаковые – в каждой ярко выражен авторский стиль.

– Для меня главное, чтобы картина нашла отклик в душе.



Она может быть яркой и выразительной или, наоборот, удивительно нежной, но, если рисунок меня не тронет, я не возьмусь за вышивание. Работа обязательно должна идти от сердца, – признается мастерица.

Лилию во всем поддерживает муж Юрий Анатольевич. Он искренне разделяет ее увлечение и вдохновляет на новые творческие свершения. Помогает сделать последний штрих – выбирает материал и оформляет картины в рамы.

– Мужа удивляет, когда я долго ищу подходящий рисунок для вышивания. Но он понимает, что для меня очень важно найти именно свой сюжет, – признается мастерица.

Сейчас Лилия, увы, не вышивает.

– В 2022 году после обострения боевых действий наш рай-

он непрерывно обстреливался со стороны ВСУ, прилетало везде. Мы очень быстро собрались и переехали в Менчугово, на дачу, – вспоминает наша собеседница. – Переживания оставили свой след, и пока на душе неспокойно, творчество не приносит радости. У меня остались бисер, нитки и незавершенная картина – цветок гладиолуса. И я уверена: когда наступит мир, я обязательно ее завершу.

Сейчас семья Пирих строит свою жизнь в новом доме. Супруги завели пасеку, посадили сад, виноградник. Лилия ухаживает за целым цветником роз – у нее больше сорока кустов. И, без сомнения, со временем эта красота станет темой для ее новых картин.

Елена СУШКОВА

Новая яркая жизнь любимых вещей



Творческий человек – человек настроения. Так считает наша собеседница, инженер первой категории группы водоснабжения службы эксплуатации зданий, сооружений и капитального строительства Донецкого филиала ФГУП «ЖДН» Елена Каленюк. Елена Евгеньевна занимается разными видами рукоделия, но с особым интересом относится к кожевенному ремеслу.

кожевенным искусством, спрашивают, где она купила ту или иную вещь, и удивляются, когда узнают, что они изготовлены собственноручно.

Елена Каленюк нередко выполняет заказы друзей, родственников и коллег по работе.

– Помню, подруга попросила сделать брелок в виде таксы – у нее именно такой домашний питомец. Ей он очень понравился. Я люблю делать уникальные подарки, зная, что такое человек в магазине не купит, – говорит наша собеседница.

Выполняя заказы, Елена получает истинное удовлетворение, успешно решая непростые задачи.

– Однажды мой друг, живущий по соседству, принес свой ремень, чтобы удлинить поводок для собаки. Материалы этих двух изделий были различны, и я решила соединить их с помощью кожи. Результат друга обрадовал, поэтому и мне самой стало радостно, ведь эту вещь он будет использовать постоянно, – признается наша героиня.

Елена Евгеньевна нередко находит

– С самого детства я занимаюсь рукоделием, – рассказывает Елена Каленюк. – Посещала кружки декоративно-прикладного искусства, шила игрушки, вышивала бисером и крестом. Когда подросла, стала задумываться, почему бы не попробовать дать вторую жизнь любимой вещи, которая состарилась и утратила былый шик.

Елена вспоминает, как по образцу из интернета сделала из голенищ старых сапог чехол для мобильного телефона. Потом, когда износился кожаный ремешок на наручных часах, она, не найдя в магазинах ничего интересного и качественного, решила сделать его сама.

– А как-то брат отдал мне свою старую кожаную куртку. Я посмотрела, что материал хороший, и решила сшить из нее сумку. Такой больше ни у кого нет!

Те, кто не знает об увлечении Елены

в сети интернет интересные идеи для себя. Но, как показывает практика, даже при выполнении изделия по образцу финальный результат отличается от представленного. На это влияет множество факторов: разница материалов, фурнитуры, техника исполнения. А бывает и так, что мастерице самой хочется изменить образец «под себя», и она намеренно изменяет те или иные детали.

Сейчас она хочет испробовать технику вышивки по коже.

– При вышивке бисером по коже есть один непростой нюанс: нужно заранее точно просчитать и сделать необходимое количество отверстий, сквозь которые впоследствии будет идти нить с бисером. Процесс этот довольно длительный, кропотливый, требующий много времени и сил, – делится опытом Елена Каленюк. – Тем не менее я предпочитаю ручную вышивку. Процесс работы на вышивальных машинах по коже связан с компьютерной программой, составлением алгоритмов вышивки, он менее «художественный». Машина всегда остается машиной, а работая руками, человек вкладывает в каждое изделие часть своей души.

Елена Каленюк всегда старается изготавливать изделия максимально качественно и аккуратно. Поэтому иногда ей приходится либо переделывать какую-то часть работы, либо обыгрывать недочеты так, чтобы они становились преимуществами.

– Многие известные художники намеренно делали некоторые элементы неидеально, чтобы человек, глядя на полотно, ощущал, что оно исполнено вручную. В этом они видели особый шарм, – говорит Елена.

Смена видов деятельности прекрасно влияет на творческий процесс. Чередование работы и отдыха, а также их видов вызывает желание творить.

– Порой после трудного рабочего дня не хочется заниматься бытовыми делами. Уединение и творчество помогают восстановить силы и внутреннее равновесие. Прекрасно, если в семье понимают это стремление и поддерживают его. Заниматься рукоделием лучше спокойно, без спешки, размеренно, – делится наблюдениями Елена Каленюк. – В моменты особого вдохновения творческий процесс идет быстро, легко, и таким состоянием нельзя пренебрегать.

Тем, кто только планирует заняться хендмейдом, наша собеседница советует обязательно попробовать свои силы в этом интереснейшем деле.

– Желать творить и ничего не бояться – вот основа для продуктивного творчества, – утверждает она. – И, конечно же, следует прислушиваться к советам опытных мастеров, постоянно учиться и совершенствоваться.

Алексей КУЧЕРЯВЫЙ