

28 октября 2025 года, №10 (10)

Издаётся с января 2025 года

Принципиальная победа



Сборная команда ФГУП «Железные дороги Новороссии» одержала победу в Открытом Кубке Московской железной дороги по хоккею с шайбой. Соревнования проходили 18-19 октября в смоленском ледовом дворце СГУС.

Хоккейный турнир был посвящен 80-летию Победы в Великой Отечественной войне. В честь важнейшей для всех нас даты команда ЖДН приняла участие в церемонии возложения цветов к Вечному огню в Сквере Памяти Героев у крепостной стены Смоленского кремля.

– Открытый Кубок МЖД в городе-герое Смоленске стал не просто набором проходных игр, а настоящим высококлассным мероприятием, – рассказал один из ключевых игроков нашей сборной, заместитель генерального директора ФГУП «ЖДН» Александр Удовкин.

На соревнования, кроме наших спортсменов, приехали хоккеисты из Смоленского, Брянского и Тульского регионов, а также две сборные МЖД.

– Основная сборная Московской железной дороги давно стала

принципиальным соперником для новороссов, – пояснил Александр Удовкин. – Именно москвичам наша команда уступила в прошлом году золото в Красноярске. Следовательно – настрой был только на победу!

На трибунах нашу команду поддерживали и активно болели представители Дорпрофжел на железных дорогах Новороссии.

Уже в первой игре против команды из Смоленска хоккеисты Новороссии победили безоговорочно. Шестую шайбу в ворота соперников забил капитан команды, генеральный директор ФГУП «ЖДН» Андрей Казаков.

Дальнейшие матчи показали, что равных нашей команде на турнире нет, и финальная игра с московской сборной это подтвердила. Как итог, Кубок – у наших хоккеистов.

Лучшим игроком турнира был при-

зан член сборной ФГУП «ЖДН» Михаил Сорокин, лучшим вратарем – голкипер новороссов Ярослав Сисюк.

Как рассказал Ярослав, Смоленск произвел на команду приятное впечатление, равно как и сам турнир.

– Для нас это были очень важные игры и значительная победа. Уверен, что благодаря этому команда получила хороший задел на будущее.

Уже сейчас наши спортсмены отправляются на сборы в преддверии турнира РЖД в Красноярске. Как отметил нападающий новороссов Артем Сирота, команда будет готовиться к играм в усиленном режиме.

– Мы благодарны всем, кто болеет за нас, за поддержку. Чтобы быть в лучшей форме, планируем проводить на соревнованиях по две тренировки в день. Настраиваемся исключительно на золото.

Зима – время особой ответственности

В подразделениях ФГУП «Железные дороги Новороссии» завершено плановое обучение работников, которые впервые приступят к выполнению своих обязанностей в зимний сезон 2025-2026 гг. Курсы первозимников прошли 789 человек.

Программа обучения первозимников охватывает широкий спектр профессий: машинисты, помощники машиниста, монтеры пути, дежурные по станции, электромеханики и др. Цель – подготовить работников к неожиданностям, которые может преподнести зима.

– Для тех, кто впервые встречает зиму на железной дороге, разработана специальная 20-часовая программа, включающая теоретическую подготовку и практические занятия, – пояснил дорожный мастер Луганской дистанции пути Дмитрий Паршин. – Безопасность – наш главный приоритет. Зима коварна: мороз, гололед, риск

обморожений требуют повышенного внимания. Мы строго следим за соблюдением правил охраны труда и регулярно проводим обучение сотрудников навыкам оказания первой медицинской помощи.

В ходе обучения работники осваивают приемы очистки стрепочных переводов, изучают безопасные маршруты к своим рабочим участкам, учатся обращаться со снегоуборочной техникой. Особое внимание уделяется подготовке тягово-подвижного состава и тормозного оборудования к работе в зимних условиях, требованиям охраны труда при выполнении данных работ.

– Первозимники никогда не работают в одиночку. Один выполняет поставленную задачу, а другой следит за окружающей обстановкой, – уточняет Дмитрий Паршин. – Это особенно важно в зимних условиях, когда плотная одежда сковывает движения, теплые шапки ухудшают слышимость, плохая видимость затрудняет работу.

Несмотря на тенденцию к более мягким зимам в последние годы, железнодорожники должны быть готовы к любым погодным сюрпризам.

– Даже если зима будет не слишком снежной, бывают дни с налипанием снега или обледенением, поэтому каждый сотрудник должен знать, как действовать в таких условиях, – подчеркнул Дмитрий Александрович. – Иногда приходится работать сутками без перерыва, чтобы обеспечить движение поездов в соответ-

ствии с графиком.

Вспоминая суровые зимы прошлых лет, он привел в пример события 2006 года, когда лютые морозы и снежные заносы парализовали Алчевск. Тогда все железнодорожники самоотверженно работали, восстанавливая жизнь города и обеспечивая бесперебойное движение поездов.

Электромеханик Иловайской дистанции сигнализации и связи Андрей Горшков прошел обучение по программе первозимников.

– Курсы – это незаменимая подготовка к зимним вызовам, – говорит он. – Зимой особенно опасно работать на высоте, ведь гололед и замерзающий дождь превращают электроподстанции и лестницы в настоящие ловушки. Специальная обувь, рукавицы, страховочный пояс – обязательны! В нашей работе безопасность – превы-

ше всего, особенно когда погода диктует свои условия.

Для электромеханика Мелитопольской дистанции сигнализации и связи Алексея Шулешко зима – время особой ответственности.

– Наша задача – создать максимально безопасные условия труда, чтобы каждый сотрудник был защищен, а оборудование оставалось исправным. Важно организовать места для отдыха и приема пищи, чтобы люди могли периодически заходить в теплое помещение и не переохладиться. – И, конечно, нужно быть готовым оказать первую помощь тем, кто получил обморожение, – поясняет Алексей Шулешко. – В рамках программы обучения первозимников мы изучали порядок организации работ, распределения ответственности и правильного заполнения документов, правила пожарной безопасности.

Безопасность в условиях гибридных угроз

Главный ревизор по безопасности движения ФГУП «ЖДН» Юрий Виттин принял участие во II Международной научно-практической конференции «Безопасность движения поездов».

Конференция, организованная Российской университетом транспорта совместно с РЖД, проходила 22-23 октября в Москве. Главными темами стали наука, инновационные технологии и вызовы современности. Участники обсудили основные тенденции, определяющие развитие железнодорожных систем в 2025 году. Ключевым вопросом стало обеспечение безопасности и бесперебойности движения в условиях гибридных угроз, климатических рисков и стремительного внедрения цифровых технологий.

Юбилейная акция

В октябре в локомотивном депо Дебальцево прошла юбилейная, десятая акция по добровольной сдаче крови и ее компонентов.

В акции приняли участие 59 человек. 12 из них, в том числе 8 студентов-практикантов Дебальцевского колледжа транспортной инфраструктуры, стали донорами впервые.

– Отрадно видеть, что в нашей акции принимают участие работники всего Дебальцевского железнодорожного узла, – отметил главный технолог локомотивного депо Дебальцево, почетный донор Донецкой Народной Республики Сергей Будько. – Радует, что к нам присоединяется все больше молодежи. Это говорит о том, что мы едины в стремлении помочь тем, кто сейчас на передовой.



Профессионалы – движущая сила предприятия

30 октября в России отмечается День инженера-механика – профессиональный праздник специалистов, чья работа связана с проектированием, эксплуатацией и обслуживанием сложной техники. На железной дороге эта профессия особенно важна – обширные знания, богатый профессиональный опыт и кропотливый труд инженеров всех подразделений ФГУП «Железные дороги Новороссии» обеспечивают бесперебойную работу транспортной инфраструктуры новых регионов.

Сергей Антонов, главный инженер Дебальцевской дистанции электроснабжения Донецкого филиала ФГУП «ЖДН», связал свою жизнь с железной дорогой более четверти века назад. Начав трудовой путь в 1999 году с должности электромонтера, он последовательно прошел все ступени профессионального роста, и в 2018 году был назначен главным инженером.

– Я окончил Алчевский индустриальный техникум, затем – Алчевский горно-металлургический институт, – рассказывает Сергей Анатольевич. – Когда пришел на предприятие, отметил дружелюбный коллектив. Благодарен наставнику – старшему электромеханику Владимиру Чипцову, который помог мне освоиться в профессии.

Сегодня Сергей Антонов – один из самых опытных специалистов Дебальцевской дистанции электроснабжения. В его подчинении находятся тяговые подстанции, ремонтно-ревизионный участок, который обслуживает весь Дебальцевский энергоучасток, автоцех, механический цех и подсобные помещения.

Сергей Анатольевич занимается организацией работы предприятия, обеспечением пожарной и промышленной безопасности, осуществляет контроль за соблюдением требований охраны труда, принимает непосредственное участие в работах на контактной сети и районных сетях электроснабжения.

– Ввиду специфики моей профессии нужно быть готовым к работе круглосуточно, постоянно быть на связи, чтобы оперативно реагировать на внештатные ситуации. При авариях или серьезных повреждениях контактной сети диспетчер может позвонить в любое время, в том числе в выходные. Мы вместе с начальником Сергеем Владимировичем Прусовым немедленно подключаемся: собираем бригаду, организуем устранение неисправности.

В Дебальцевской дистанции электроснабжения трудится порядка 100 человек. Коллектив выполняет большой объем работ по поддержанию в исправном состоянии электросетевого хозяйства железной дороги. В зоне ответственности дистанции – 2 района контактной сети, 3 тяговые подстанции и 3 района электроснабжения, более 74 км эксплуатационных электрифицированных участков и почти 320 км развернутой контактной подвески.

– Все работы выполняются в соответствии с планом предупредительных работ, который составляется на год вперед, – отмечает Сергей Антонов. – Плановые работы выполняются строго по графику, но не обходится без непредвиденных ситуаций, особенно зимой. Вспоминается, как в 2023 году, когда все встречали новый год, наша бригада в полном составе восстанавливала линии электропередачи, сильно пострадавшие от обледенения. В сложнейших условиях люди работали и в новогоднюю ночь, и во все праздничные дни! Я благодарен им за самоотверженность и высокую самоотдачу.

В последние годы специфика работы Дебальцевской дистанции электроснабжения сильно изменилась.

– Наша работа теперь связана с необходимостью устранения последствий вражеских обстрелов и атак беспилотников, – рассказывает железнодорож-

ник. – В результате боевых действий повреждается контактная сеть, тяговые подстанции, и мы оперативно восстанавливаем пострадавшие объекты.

Сергей Антонов уверен, что эффективная работа невозможна без тесного взаимодействия коллег.

– В нашем коллективе трудятся ответственные, умные, опытные профессионалы, которые являются движущей силой нашего предприятия, – отмечает он. – И, конечно, мы очень надеемся, что к нам придут молодые талантливые специалисты с новыми идеями и жела-



Сергей Антонов

нием работать. Мы готовы делиться с ними своим богатым опытом.

Трудовая биография Натальи Кузьменко, инженера 2 категории локомотивного депо Родаково Луганского филиала ФГУП «ЖДН», неразрывно связана с железной дорогой. 28 октября 1978 года, сразу после окончания школы, она пришла в локомотивное депо Родаково техником по замерам.

– Железная дорога всегда играла огромную роль в моей жизни, – рассказала Наталья Кузьменко. – Мои родители, бабушка и дедушка посвятили себя этой профессии. Мама Панфилова Мария Ильинична поступила в локомотивное депо Родаково еще во время войны – в 1943 году. Работала сначала майчиком, затем – инструментальщиком. Папа Панфилов Николай Николаевич после войны стал кочегаром на паровозе. Старший брат Виталий Нечаев работал в локомотивном депо Ясиноватая помощником машиниста на дизель-поездах, затем – машинистом-инструктором, вышел на пенсию дежурным по депо. Второй брат, Владимир Панфилов, трудился в локомотивном депо Родаково слесарем цеха ПТОЛ по ремонту автотормозного оборудования и КИП. К сожалению, их уже нет с нами. Но я хорошо помню, как в детстве все разговоры в нашей семье были только о железной дороге. Поэтому у меня даже не возникало мысли о выборе другой профессии!

После окончания Славянского железнодорожного техникума Наталья Кузьменко работала инженером-технологом цеха ремонта. Сейчас она – инженер 2 категории участка по ремонту КИП автотормозного оборудования. Ее главная задача – обеспечение надежной работы автоматизированных систем и контрольно-измерительного оборудования локомотивного депо.

– В депо осуществляется ремонт локомотивов в объемах ТО-2, ТО-3 и ТР-1. В настоящее время мы обслуживаем тепловозы 2ТЭ116, ЧМЭ3, электропоезда ЭД4, тепловозы ВЛ10,

– рассказывает Наталья Николаевна. – Работа инженера непростая. В нее входит составление технологических карт; подача заявок на необходимые для ремонта локомотивов материалы и запчасти; контроль за соблюдением правил технической эксплуатации и инструкций по обслуживанию оборудования КИПа; анализ причин отказов и повреждений оборудования; разработка и реализация мер по их предотвращению; участие в расследовании неисправностей, аварий и инцидентов, связанных с работой автотормозного оборудования КИПа.

Наталья Кузьменко уверена, что для достижения успеха в работе важны ответственность, внимательность к деталям, дисциплина, технические знания, способность быстро анализировать большие объемы данных.

– Машинисты фиксируют все неисправности и замечания в пути следования в бортовом журнале ТУ-152, а техники по замерам переносят эту информацию в журнал ТУ-28, который ведется в цехе ремонта, – рассказывает Наталья Кузьменко. – Мы анализируем эту документацию, уделяя особое внимание повторяющимся неисправностям. Наша задача – обеспечить своевременный выпуск локомотивов после плановых ремонтов. Для этого мы регулярно проверяем качество проведения ТО-2 на пунктах технического обслуживания, чтобы убедиться, что все работы выполнены в полном объеме.

Наталья Кузьменко не только опытный инженер, но и талантливый наставник. За годы работы она подготовила к самостоятельной работе целую смену молодых специалистов.

– Сейчас я готовлю инженера по ремонту топливной аппаратуры Алину Малахову к присвоению первой категории, – объясняет наставник. – Она – талантливая и образованная девушка. Уходя на пенсию, хочу пожелать, чтобы побольше приходило молодежи на работу в локомотивное депо Родаково, а мы будем передавать им накопленный годами опыт.

«Если железная дорога – это судьба, то от нее не уйти», – так говорит Анатолий Москалюк, инженер производственно-технического сектора вагонного депо Мелитополь – Мелитополь-Херсонского филиала ФГУП «ЖДН».

После школы Анатолий поступил на инженерно-физический факультет Киевского политехнического института, получил специальность «Инженер-металлург». Работал на Мелитопольском станкостроительном и Мелитопольском моторном заводах, а в 2022 году судьба

я стремлюсь постоянно расти и развиваться в профессии: задаю много вопросов, изучаю передовой опыт, черпаю профессиональную информацию из самых разных источников.

В вагонное депо Мелитополь Анатолий Москалюк поступил в июле 2022 года инженером производственно-технического сектора. Он отвечает за входной контроль качества и соответствия требованиям запасных частей, поступа-



Анатолий Москалюк

ющих на предприятие для ремонта маневровых вагонов и полуавтоматов.

– На 2025 год у нас план ремонта 400 вагонов, по состоянию на 1 октября отремонтировано капитальным и деповским ремонтом 298 грузовых вагонов – это полуавтоматы, думпкары, зерновозы и платформы, – рассказывает Анатолий Николаевич. – Основная часть работ была сосредоточена на ремонте тележек модели 18-100, а также автосцепок СА-3. Для их ремонта необходимы надрессорные балки, боковые рамы, фрикционные клины, пружины и другое. При получении запасных частей мы тщательно контролируем габариты, проверяя геометрические размеры с помощью специальных шаблонов. Все надрессорные балки, боковые рамы проходят стопроцентную дефектоскопию, а также проверку твердости и марки стали. Кроме того, мы проверяем воздухораспределители, соединительные рукава и другие элементы. Результаты фиксируются документально. Мы требуем от поставщиков сертификаты качества/соответствия на поставляемые запасные части. Качество каждой детали находится под строгим контролем.

Для ремонта грузовых вагонов согласно технологических процессов в вагонном депо ведется активная работа по восстановлению оборудования, пришедшего в негодность за годы украинского управления.

– Мы восстанавливаем моечную машину для тележек, что значительно улучшит качество очистки деталей перед ремонтом, ремонтируем дефектоскопы и закупаем новые. Это необходимо для обеспечения высокого уровня контроля и безопасной эксплуатации вагонов, – говорит Анатолий Москалюк.

Как подчеркивает железнодорожник, ключевую роль в обеспечении качественного ремонта играют не только надежные детали и технологии, но и квалифицированные специалисты.

– В вагонном депо Мелитополь работают опытные специалисты, которые делают все для обеспечения бесперебойной работы железной дороги, – убежден Анатолий Москалюк. – Мы ждем притока молодых кадров, которые смогут привнести свежие идеи и знания для решения поставленных задач.



Наталья Кузьменко

все же привела его на железную дорогу.

– До сих пор помню, как родители брали меня с собой на работу. Это был 1974 год. Белый дым паровозов, величественные тепловозы ТЭП60 с этими знакомыми буквами на борту... В жизни у меня было много дорог, но именно на железной я нашел свое место, – делится воспоминаниями Анатолий Николаевич. – Работа инженера мне очень интересна. Несмотря на небольшой опыт,

Елена СУШКОВА

Мир стандартов требует особого склада ума

Работа в мире стандартов требует особого склада ума, где техническая точность сочетается с вниманием к мельчайшим деталям, а аналитические способности помогают оперативно принимать взвешенные решения. Важно и стремление к техническим инновациям, без которых невозможно представить современную стандартизацию. Всеми этими качествами в полной мере обладает Анна Мирошниченко, ведущий инженер отдела обеспечения единства измерения Дорожного центра стандартизации, метрологии и экспертизы Донецкого филиала ФГУП «ЖДН».

Анна Мирошниченко поступила в ДорЦСМЭ в непростом декабре 2014 года, в период начала военных действий. Ее прежнее место работы, которому она посвятила более десяти лет после окончания Донецкого национального технического университета, было расформировано, и, как и многим, ей пришлось искать новое приложение своих знаний.

Несмотря на первое образование программиста, Анна Александровна всегда имела тягу к сфере качества. И это неудивительно, ведь ее мама Елена Мирошниченко была доцентом кафедры «Управление качеством» в ДонНТУ. Домашние обсуждения профессиональных вопросов пробудили у дочери неподдельный интерес, и она получила второе высшее образование по специальности «Качество, стандартизация и сертификация».

Сегодня Анна Мирошниченко – ведущий инженер по стандартизации отдела обеспечения единства измерения ДорЦСМЭ. Ее основная деятельность тесно связана с динамичным миром стандартов.

– Стандарт постоянно изменяется, у него есть свой жизненный цикл: его принимают, вносят изменения, могут отменить или заменить другим, – объясняет Анна Александровна.

Именно здесь на первый план выходит ее навыки программиста.

– На данный момент эти две специальности тесно переплетены, – отмечает Анна Мирошниченко. – Я сопровождаю электронные базы данных в Lotus Notes, а также разработала собственную систему – реестр стандартов,

чтобы уйти от бумажного учета. Поиск информации, отслеживание изменений, взаимодействие со специализированными информационными системами – все это невозможно без цифровых технологий.

Необходимость введения электронного учета и хранения стандартов и нормативных правовых актов остро возникла в июле 2022 года, когда в результате обстрела и последовавшего за ним пожара пострадало здание ДорЦСМЭ. При этом понес невосполнимую утрату Фонд стандартов ДорЦСМЭ, который на тот момент насчитывал более 5000 наименований печатных изданий стандартов и других документов по стандартизации, а также более 2000 наименований архивных документов, многих из которых уже нет даже во всемирной паутине сети интернет.

– Оказалось, что гораздо проще спасти флешку с электронным архивом документов, чем большое количество коробок с печатными изданиями. К счастью, на момент обстрела большая часть фонда стандартов уже была оцифрована и сохранена в электронном виде, – вспоминает наша собеседница.

В своей работе Анна Мирошниченко, как и ее коллеги, опирается на российские стандарты – ГОСТ и ГОСТ Р, а также на нормативные правовые акты, утвержденные приказами разных министерств и ведомств Российской Федерации, что позволяет обеспечивать соответствие деятельности ДорЦСМЭ современным требованиям.

Ее ключевая задача – оперативное отслеживание информации по стандартам и нормативным актам, поиск необ-



любой сотрудник дороги, имеющий электронный адрес в программе Lotus Notes. Для этого необходимо направить соответствующий запрос в Главный информационно-вычислительный центр ФГУП «ЖДН» (ГИВЦ).

Для выполнения требований российского законодательства в части обеспечения единства измерений центром проведена большая подготовительная работа для аккредитации Донецкого филиала в Системе калибровки ОАО «РЖД». Для этого, в том числе, были разработаны Положение о метрологической службе Донецкого филиала и Руководство по качеству проведения калибровочных работ, а также и другие документы, регламентирующие вопросы метрологической деятельности. Они уже доступны пользователям базы ПТНД для ознакомления и использования в работе.

С момента создания Донецкой Народной Республики одним из главных вызовов для ДорЦСМЭ стало отсутствие специализированной организации, уполномоченной на распространение стандартов в регионе. В ближайшем будущем планируется заключение договора на доступ к информационной профессионально-справочной системе. Следующим этапом станет модернизация подхода к работе с электронной базой стандартов (ЭБСТ) для документов внешнего происхождения с интеграцией в нее информации из указанной системы для прямой отслеживаемости.

– Мы проверяем всю цепочку, чтобы методика была правильной и соответствовала современным требованиям, стандартам. Если для определенных видов работ стандартизированная методика отсутствует, мы всегда готовы оказать помощь в разработке локального документа, регламентирующего конкретный процесс, – поясняет Анна Александровна.

На протяжении всех этапов развития железнодорожной системы Новороссии она активно участвует в формировании и ведении электронных баз данных. В программе Lotus Notes ведется Перечень технических нормативных документов ФГУП «ЖДН» (ПТНД), где по заявкам подразделений регистрируются локальные нормативные документы, утвержденные приказами руководства предприятия. В учетные записи документов постоянно вносятся соответствующие изменения, таким образом пользователи базы ПТНД обеспечены доступом к актуальным версиям действующих положений, порядков, инструкций и др.

Получить доступ к ПТНД может

Ольга КРАМАРЕНКО

Железная дорога – зона повышенной опасности



Среди наиболее частых причин травматизма непроизводственного характера – переход через железнодорожные пути в неустановленных и не оборудованных для этого местах, нахождение на железнодорожных путях. Также зафиксированы случаи непроизводственного травматизма, которые произошли в результате подъема на крышу подвижного состава, проезда на автосцепном устройстве, использования наушников при нахождении на

железнодорожных путях.

Работниками подразделений Центра ведомственной охраны при осуществлении патрулирования парков железнодорожных станций пресекаются случаи нахождения граждан в неустановленных местах. За отчетный период в парках станций Дебальцево-Сортировочная и Иловайск за нахождение по путям, переход через пути в неустановленных и не оборудованных для этого местах предупреждено 757 человек.

За 9 месяцев 2025 года было проведено 436 бесед с учащимися общеобразовательных учреждений. ФГУП «Железные дороги

за 9 месяцев 2025 года на объектах инфраструктуры ФГУП «ЖДН» произошло 10 случаев, повлекших травмирование граждан, не связанных с производством. Пострадало 10 человек, в том числе 5 несовершеннолетних. Со смертельным исходом зарегистрировано 4 случая.

Специалистами подразделений ФГУП «ЖДН» планомерно проводится работа по профилактике и предупреждению случаев нарушения правил нахождения на территории и объектах железнодорожной инфраструктуры с учащимися общеобразовательных учреждений. Детям рассказывают об опасностях, подстерегающих на железной дороге, информируют о произошедших случаях травматизма и их причинах, о недопустимости таких опасных развлечений как зацепинг и руфинг.

За 9 месяцев 2025 года было проведено 436 бесед с учащимися общеобразовательных учреждений.

«Новороссии» напоминает: при нахождении граждан в зонах повышенной опасности категорически запрещается:

- проезжать и переходить через ж/д пути в неустановленных местах;
- находиться на ж/д путях (в том числе ходить по ним, сидеть на рельсах), ходить вдоль путей;
- переходить по железнодорожному переезду и пешеходному переходу при запрещающем сигнале светофора переездной сигнализации независимо от положения и наличия шлагбаума, а при отсутствии светофора – в пределах видимости приближающегося к переезду железнодорожного подвижного состава;

- использовать наушники (кроме слуховых аппаратов), находясь на пассажирской платформе, путях, железнодорожном переезде;

- подлезать, пролезать под железнодорожными платформами и вагонами;

- перелезать под и через автосцепные устройства между вагонами;

- подниматься на опоры и специальные конструкции контактной сети и сигнальных устройств, воздушных линий и искусственных сооружений;

- проезжать в местах, не оборудованных для проезда;

- подниматься на крышу и (или) проезжать на крыше подвижного состава, автосцепных устройствах и на иных элементах подвижного состава;

- сидеть на перилах и ограждениях мостов, прыгать, сбрасывать посторонние предметы.

Ирина ЧЕРНЯВСКАЯ,
начальник службы охраны труда и промышленной безопасности ФГУП «ЖДН»

Лучшая награда – благодарность пассажиров

Добрая улыбка, располагающий взгляд – так встречают пассажиров проводники вагонов, которые на время путешествия становятся их верными помощниками. По случаю профессионального праздника – Дня проводника пассажирского вагона, который отмечается 30 октября, мы пообщались с Еленой Перепелицей, проводником пассажирского вагона 2 класса вагонного депо Луганск. Елена Романовна рассказала о своем трудовом пути и поделилась секретами, как найти подход к каждому пассажиру.

Елена Перепелица работает проводником почти четверть века, и, как признается, не представляет себя в другой профессии. Ее вагон отличается чистотой и уютом, а пассажиры ценят за чуткость и искреннее внимание.

– В моей семье никто не был связан с железной дорогой, но я всегда мечтала быть проводником, – рассказывает Елена Перепелица. – Это особенная профессия, полная романтики: разные города, новые знакомства, постоянные поездки.

Елена Перепелица уверенно шла к своей мечте. Сразу после школы поступила в Полтавское железнодорожное училище, получила специальность «Проводник пассажирского вагона». Замужество и декретный отпуск не изменили ее стремлений, и в 21 год она окончательно связала жизнь с любимым делом.

– На железную дорогу я устроилась в июне 2001 года. Пришла совсем неопытной. Моим первым наставником стала Галина Ивановна Биленко, начальник поезда, которую я до сих пор вспоминаю с благодарностью. Когда осенью нужно было печку топить, она спроси-

ла: «Топить умеешь?» Я ответила: «Что-то умею, видела, как дома». Начала топить, а печка потухла! Я в слезах прибежала к ней. Она сразу пришла, показала, как все правильно сделать: как вычистить, как растопить. Это я запомнила на всю жизнь.

Сегодня Елена Перепелица с легкостью справляется со всеми обязанностями проводника. Профессионализм, отточенный годами, позволяет ей быстро и качественно выполнять свою работу.

Как и мечтала в детстве, она объездила множество городов, познакомилась с интересными людьми.

– Мне посчастливилось увидеть Москву, Симферополь, Одессу, Киев, Львов. Это прекрасные места, каждое со своей неповторимой атмосферой, – говорит Елена Романовна.

Сейчас Елена Перепелица работает проводником пригородных поездов, сообщением Стадобельск – Ландратовка, Кондрашевская Новая – Ясиноватая, Красная Могила – Дебальцево. Ее главная забота – комфорт и безопасность пассажиров.

– Работа проводника начинается задолго до прибытия пассажиров, – подчеркивает

наша собеседница. – На плацкарте мы проходим обязательные инструктажи по охране труда и технике пожарной безопасности. Затем принимаем вагон, проверяя его готовность к рейсу. С началом посадки проверяем наличие билетов и размещаем пассажиров. В пути следования обеспечиваем безопасность пассажиров: контролируем нагрев бус, состояние систем сигнализации безопасности движения и исправность ручного тормоза. В пунктах

оборота и непосредственно во время следования поддерживаем чистоту в вагонах и моем посуду. Сезонность, безусловно, вносит свои корректизы.

Елена Перепелица нравится общение с людьми, она признает, что в профессии проводника без психологии никуда.

– Пассажиры бывают разные, – рассказывает она. – Кто-то спокоен и доброжелателен, кто-то может и поскандалить, и к каждому нужно суметь найти подход. К счастью, большинство пассажиров – добрые и приветливые. Бывает, хвалят чай, говорят, он даже вкуснее, чем дома. А я в ответ улыбаюсь: «Конечно, на дровах же – в этом секрет!»

Как и многим железнодорож-



никам, проводникам часто приходится встречать праздники на работе. В эти дни царит особенная атмосфера, проводник старается создать для пассажиров праздничную обстановку.

– Новый год – это самый любимый праздник. Накануне мы обязательно украшаем вагоны! Дождик, игрушки, елочные веточки – все создает атмосферу праздника, – с энтузиазмом рассказывает Елена Перепелица. – В прошлом году на работе даже выдавали костюмы Снегурочки и Деда Мороза. Но я, к сожалению, была выходная. Инициатива очень хорошая, создает веселое настроение! Надеюсь, в этом году мне повезет, и я смогу побывать в роли Снегурочки.

В работе проводника, как и в любой профессии с богатой историей, есть свои приметы и

сувениры. Женщина с улыбкой делится одним из них: нельзя класть рабочие ключи на стол.

– Когда я только начала работать, еще не знала о профессиональных приметах и как-то положила ключи на стол. Опытные коллеги тут же сказали: «Убери! Ключи на столе – к проверке!» С тех пор прошло уже много лет, но традиции этой я придерживаюсь и сейчас, – улыбается она.

Елена Перепелица не только стала первой железнодорожницей в семье, но и смогла вдохновить своих родных.

– Когда ты любишь то, чем занимаешься, постоянно рассказываешь о работе окружающим, и это становится заразительным, – признается наша собеседница. – Так и получилось в моем случае. Глядя на меня, мой младший брат Андрей Процык тоже стал проводником, он работает в вагонном депо Луганск.

Работа проводника сложная и ответственная. Но лучшей наградой, как признается Елена Перепелица, остается благодарность пассажиров. Терпкая улыбка, доброе слово, искреннее «спасибо» – это то, что согревает душу и придает силы в нелегком труде.

– В преддверии профессионального праздника я желаю проводникам вагонного депо Луганск и всем причастным крепкого здоровья, благополучия, спокойных рейсов и, конечно же, побольше благодарных и отзывчивых пассажиров!

Елена СУШКОВА

«Я счастлив, что нашел свое призвание»



Начальника специального сектора Луганского филиала ФГУП «ЖДН» Владимира Черникова знают не только как опытного профессионала, а и как талантливого исполнителя. Редакция «Железных дорог Новороссии» познакомилась с ним заочно. Нам прислали видеоролик с поздравлением с Днем России от вокзала Луганск для публикации в социальных сетях. Песня Олега Газманова «Вперед, Россия!» в исполнении Владимира Черникова нашла горячий отзыв в сердцах железнодорожников, и в преддверии Международного дня музыки мы попросили Владимира Васильевича рассказать о своем творческом пути.

ром по ремонту, помощником машиниста, машинистом-инструктором. Потом перешел в Луганское погрузочно-транспортное управление и вышел на пенсию заместителем начальника по эксплуатации. Отец часто брал меня с собой на работу. Я любил наблюдать, как вывозили уголь из шахты. Два его брата, Анатолий Васильевич и Александр Васильевич, тоже были машинистами тепловоза. Мой двоюродный брат Евгений и сейчас работает в локомотивном депо Родаково машинистом. В детстве я ходил в кружок «Юный тепловозник», и когда мы с братом Сергеем повзросли, решили продолжить династию. Он тоже связал свою жизнь с железной дорогой – долгое время работал машинистом в погрузочно-транспортном управлении.

Владимир Черников начал свой трудовой путь в Луганском погрузочно-транспортном управлении. В 2022 году перешел работать в Луганский филиал ФГУП «ЖДН» начальником специального сектора. Здесь у него появилась новая аудитория. Песни в его исполне-

нии быстро завоевали сердца коллег. Музыка и пение – неотъемлемая часть жизни Владимира Черникова. Еще ребенком он учился игре на баяне в родаковском кружке.

– У нас дома любые семейные мероприятия проходили весело, с песнями, – вспоминает наш собеседник. – Мама Валентина Андреевна обладала удивительно красивым голосом. Помню, как я разучивал песни на слух, а она с удовольствием подпевала мне. Отец был очень энергичным, общительным человеком, его часто приглашали в качестве ведущего на праздники. Благодаря им я унаследовал и любовь к железной дороге, и страсть к музыке.

Сейчас трудно представить любое значимое событие в Луганском филиале без участия Владимира Черникова. Он – и ведущий, заряжающий людей позитивом, и исполнитель, чьи песни берут за душу. Он умеет создать неповторимую атмосферу, которая делает мероприятия особенными.

– Одним из самых запоминающихся

событий стали съемки поздравительного ролика ко Дню России. Участие в нем принесло невероятное удовлетворение и гордость, – делится эмоциями Владимир Васильевич. – Мы по-прежнему проводим мероприятия к 9 Мая, Дню железнодорожника, Новому году. В этом году организовали митинг-реквием у памятника погибшим железнодорожникам. Я был ведущим и исполнял патриотические песни и песни военных лет.

Репертуар Владимира Черникова отличается широтой и разнообразием.

– Я могу спеть любую песню, которую отрепетировал, разучил, подобрал тональность и аранжировку, – рассказывает он. – Стараюсь исполнять песни, которые нравятся людям. Публика очень любит песню «На теплоходе музыка играет». А недавно на празднике я даже немного пошутил, спел: «На теплоходе музыка играет!» Все это рождается во время мероприятия, когда видишь настроение людей и чувствуешь обратную связь.

На вопрос о том, что связывает столь разные сферы – железную дорогу и музыку, Владимир Васильевич с улыбкой отвечает: «Любовь! Любовь к железной дороге и любовь к музыке. Одно – это прочность и надежность, другое – вдохновение и красота. И вместе они создают гармонию моей жизни. В одной известной песне поется: «Тот, кто петь и слушать песни не умеет, тот не будет счастлив никогда». Я с этим полностью согласен. Я нашел свое призвание, которое является для меня и хобби, и отдушиной».

Елена СУШКОВА

Зеленый свет в профессиональное будущее

Ежегодно коллективы предприятий Железных дорог Новороссии пополняются молодыми кадрами – выпускниками отраслевых учебных заведений: Донецкого института железнодорожного транспорта, Мелитопольского колледжа транспорта и сферы услуг, Луганского государственного университета им. В. Даля. Все они только начинают свой путь в профессии, но уже четко представляют, к чему стремиться.

Михаил Тимошенко мечтал о работе на железной дороге с самого детства, поэтому после школы окончил Мелитопольский колледж транспорта и сферы услуг, получил специальность «Помощник машиниста».

– После третьего курса я поступил в локомотивное депо Мелитополь, – рассказал Михаил. – В колледже меня многому научили, но настоящая работа – это совсем другой уровень. Мне очень повезло с коллективом. Я особенно благодарен машинистам Сергею Петренко и Максиму Гаврилюку. Они не просто передают знания, а делятся своим бесценным опытом, терпеливо объясняют, как избежать ошибок, всегда готовы прийти на помощь. Отлично помню первые дни на работе. Сначала я был дублером помощника машиниста. Это была возможность увидеть все изнутри и почувствовать себя частью настоящей команды.

Сейчас Михаил Тимошенко работает помощником машиниста в грузовом движении.

– В мои обязанности входит приемка локомотива перед выходом в рейс: проверка уровня масла, топлива, чтобы убедиться в полной исправности машины, – рассказывает он о своей работе. – В пути следования я наблюдаю за путями, сигналами, приборами, состоянием состава и работой локомотива. При остановках на станциях или перегонах закрепляю состав. Выполняю поручения машиниста по управлению локомотивом и обеспечению безопасности. Мне интересна работа и на маневровых, и на магистральных тепловозах.

Михаил полон решимости развиваться в профессии. В его ближайших планах – поступить в железнодорожный ин-

ститут, затем – работать машинистом.

– Железные дороги Новороссии – прекрасное место для начала карьеры, здесь созданы все условия для развития, чувствуется поддержка со стороны коллег и руководства, что очень важно для новичков. И главное – есть возможности для продвижения в профессии, – говорит Михаил Тимошенко.

Никита Шевченко закончил Донецкий институт железнодорожного транспорта, получил специальность «Автоматика, телемеханика, связь и вычислительная техника». В Ясиноватской дистанции сигнализации и связи он проходил производственную практику, а 21 июля поступил на предприятие электромехаником.

– Реальная работа оказалась сложной, – признается начинающий связист.

– Но адаптироваться мне очень помогает коллектив. Старшие товарищи терпеливо объясняют все тонкости работы, делятся опытом.

Делая первые шаги в профессии, Никита с оптимизмом смотрит в будущее. Сейчас он трудится на станции Донецк.

– Работа электромеханика – это, прежде всего, ответственность за безопасность движения, – рассказывает наш собеседник. – Под руководством опытного наставника я выполняю технический осмотр и обслуживание устройств СЦБ, занимаюсь разборкой, чисткой и смазкой механизмов, заменяю изношенные детали. Особое внимание уделяю контролю и устранению неисправностей: выявляю причины отказов, устраняю повреждения, восстанавливая нормальное функционирование устройств. Работа сложная, но очень интересная!

Юлия Запорожец уже несколько



Никита Шевченко

месяцев работает инженером производственного отдела внедрения и эксплуатации АСУ грузовых перевозок эксплуатации систем и задач Главного информационно-вычислительного центра ФГУП «ЖДН».

– Когда я училась в 11 классе, к нам в школу пришли представители Донецкого института железнодорожного транспорта, подробно рассказали о специальностях, условиях обучения, перспективах, – вспоминает девушка. – Меня это заинтересовало, и я решила попробовать. Без проблем поступила на бюджет. В итоге получила специальность «Эксплуатация железных дорог». Учиться было интересно, но работа оказалась еще интереснее.

Инженером производственного отдела Юлия работает недавно. Но в ГИВЦ ее ценят, как подающего надежды специалиста.

– Первые дни были довольно волнительными – объем задач и сложность систем поначалу казались непреодолимыми, – рассказывает Юлия Запорожец. – Но я попала в замечательный коллектив. Коллеги всегда готовы помочь. Особенно благодарна своему наставнику Полине Владимировне Большаковой – инженеру с 30-летним опытом работы. Она поддерживает меня, доступно объясняет сложные процессы, отмечает

тонкости работы в программах.

В настоящее время Юлия под руководством опытного наставника занимается поддержкой Автоматизированной системы контроля вагонов (АСКВ).

– Моя задача – оперативно оказывать техническую помощь станциям в случае ошибок при вводе данных о вагонах, чтобы обеспечить точность учета грузовых перевозок. Это ответственная и интересная работа, – отмечает она.

Выпускница Луганского государственного университета им. В. Даля Валерия Шкодина получила специальность «Эксплуатация железных дорог». Она три месяца работает в Луганской дистанции электроснабжения специалистом по охране труда, очень серьезно и ответственно относится к делу.

– Моя работа связана с общением с людьми: в обязанности входит проведение инструктажей и обучение персонала, консультации работников по вопросам охраны труда, – рассказала Валерия. – Большой объем работы связан с документами: подготовка и ведение необходимой отчетности, разработка инструкций и положений. Успешное выполнение моих обязанностей невозможно без знания федеральных законов, постановлений и нормативных актов, регулирующих охрану труда, трудового кодекса.

Молодая железнодорожница отчетливо помнит свой первый рабочий день.

– Я волновалась, но коллектив оказался очень дружным. Я благодарна моему наставнику Сергею Александровичу Телечкину. Он четко объяснил мне, на что обращать внимание, как эффективно выполнять свои обязанности для дальнейшего профессионального развития. Также хочу выразить особую благодарность Людмиле Петровне Удовенко, Валентине Алексеевне Думиной, Виктории Викторовне Иванченко. Их глубокие знания и искренняя забота о безопасности сотрудников являются для меня ориентиром в работе и вдохновляют на постоянное совершенствование.

Елена СУШКОВА

Вкусно, потому что приготовлено с любовью



Повар четвертого разряда Надежда Полянская

Профессиональный праздник работников общественного питания отмечается 20 октября. В этот день особенно хочется рассказать о тех, кто ежедневно создает атмосферу домашнего уюта для всех, кто пользуется услугами железной дороги. Вокзальные повара – особая категория кулинаров. По словам повара четвертого разряда Надежды Полянской, несмотря на все сложности ее профессии, особенно важно неотъемлемое чувство любви: к своему труду, его результатам и тем, для кого готовится еда.

– За те семь лет, которые я ра-

ботаю на железной дороге, я поняла, что наша главная задача – сделать так, чтобы даже в пути человек чувствовал буквально домашнюю заботу о себе. Для этого нам, поварам, нужно готовить с любовью, работа должна идти от души. Без этого ничего не получится, и сразу будет понятно, почему вдруг невкусно.

Для того, чтобы все приготовленное получалось вкусным, Надежда много училась. Четыре года она получала образование повара-кондитера в Горловском техникуме. Кроме того, жительница Ясиноватой бережно со- хранила семейные поварские

секреты, переняв опыт бабушки. Известный дорожный закон: на вокзале и в вагоне еда всегда приобретает особый вкус. И такой кулинарной радостью нас зачастую обеспечивают железнодорожные повара. Об особенностях самой вкусной работы газете «Железные дороги Новороссии» рассказали сотрудники цеха по обеспечению пассажиров продуктами питания вокзала Ясиноватая Донецкого филиала ФГУП «ЖДН».

– Это одни из самых запомнившихся с детства впечатлений – когда бабушка готовит на кухне свои чудесные пироги. Вот так с самого детства любовь к кулинарии и прививалась. Когда решила заняться этим профессионально, конечно, были свои сложности. Например, достаточно долго я разбиралась с технологией приготовления теста, добивалась, чтобы оно правильно подходило, получалось именно таким, какое нужно в данный момент. В работе железнодорожного повара еще очень важно быть ответственной, собранной – рано вставать, быть готовой к длинной смене. Мне повезло – просыпаюсь я, как настоящий жаворонок, а много готовить – только в радость, как и дома. У меня муж и двое детей, много родных. Для семьи, для разных мероприятий с родственниками

ми, конечно, готовлю я. Так что стараюсь держать одинаковый уровень – как дома, так и на работе. Борщ, выпечка, мясные блюда – мои коронные.

Небольшому коллективу цеха по обеспечению пассажиров продуктами питания вокзала Ясиноватая иногда приходится сразу готовить комплекс блюд для 100, а то и 150 человек. Но, как говорит начальник цеха Оксана Смотрова, главное – это сплоченность и взаимопонимание.

– Я считаю, что идеальный дружный коллектив – это когда все смотрят в одном направлении, понимают значимость своей работы. У нас именно так. Единственная проблема, впрочем, как и везде, – нехватка кадров. Пока справляемся своими силами, наши сотрудники умеют работать каждый за двоих. Делаем заранее заготовки по технологии, помогаем друг другу в

каждом вопросе. Но хотелось бы, чтобы число поваров увеличивалось. Тогда, несомненно, мы сможем выполнять больший объем работ.

В связи с профессиональным праздником сотрудники цеха по обеспечению пассажиров продуктами питания искренне желают своим коллегам терпения и сил, здоровья и благополучия.

– Здесь, в Ясиноватой, наверное, как и во всем Донбассе, мы – жены, мамы деток, мечтаем о мирном небе, о таком, которое никогда нас не испугает и не подведет, – говорит Оксана Смотрова. – Чтобы, оставляя своих детей в детском саду и уходя на работу, мысли были заняты новыми достижениями в работе, а не переживаниями, куда в очередной раз прилетело. И чтобы с победой воссоединились все семьи наших защитников.

Александр КОВАЛЕНКО

Вековая история иловайского футбола

Ровно 100 лет прошло с тех пор, как в Иловайске была создана первая железнодорожная футбольная команда. После гражданской войны молодая страна поднимала из руин разрушенные города и села, боролась с разрухой и голодом. В Иловайске шли работы по созданию мощного железнодорожного узла. Но даже в такое тяжелое время энтузиасты старались привлечь к спорту широкие массы трудящихся.

О главных вехах в истории иловайского футбола газете «Железные дороги Новороссии» рассказал Виктор Владимирович Себежко, который с 1980 по 2015 г. работал директором местного отделения ДФСК «Локомотив».

— В двадцатые годы XX века в Иловайском городском саду — на территории нынешнего рынка — в праздничные и выходные дни физкультурники устраивали всевозможные состязания: лазание по канату и шесту, поднятие тяжестей, гимнастические упражнения на кольцах и перекладине, подвижные игры, городки, шахматы и шашки. Их инициаторами были братья Чичкановы, которые сами участвовали во многих соревнованиях.

У них была тесная связь со знаменитыми борцами Поддубным и Елисеевым. Иван Максимович Поддубный неоднократно бывал в Иловайске, встречался с физкультурниками, демонстрировал свою силу перед железнодорожниками. Старший брат Владимир Анастасьевич Чичканов очень любил футбол и сам отлично играл, был признан вторым «беком» (защитником) юга России. Благодаря ему в Иловайске футбол стал массовым и любимым видом спорта.

В те далекие годы трудно было с продовольствием, одеждой, а о спортивных снарядах, форме, обуви и говорить не приходилось. Ребята сами мастерили примитивные снаряды, из голенищ сапог шили мячи и набивали их тряпками, вязали сетки на ворота, шили себе форму.

Команда иловайчан радовала своей игрой. В товарищеских встречах с «Динамо» из Тбилиси, «Судостроителем» из Николаева, футболистами из Одессы и Таганрога наши показывали себя с самой лучшей стороны.

Запоминающимися были встречи со спортсменами из поселка Мосцино, что в нескольких километрах от Иловайска.

Обычно ходили туда пешком, с духовым оркестром и болельщиками. Перед футбольным матчем проводились состязания по гирям, городкам, гимнастике.

В годы Великой Отечественной войны спортсмены Иловайска встали на защиту Родины. Среди них — футболисты Бочман и Калабухов. Танкист Григорий Калабухов, как и многие другие, не вернулся с войны. Но горожане бережно хранят память о своих героях.

В послевоенные годы за команду иловайского «Локомотива» играли спортсмены Бочман, Козлов, Селиверстов, Капустин, Герасько и другие. Игрок Капустин привлекался в состав сборной УССР.

В 50-е годы в команде появилась перспективная молодежь: футболисты Батура, Бебешко, Довгополов, Дегтярев, Маньковский, Свищунов, Резник, Анцыбор и другие. Среди юношей особо выделялись такие игроки, как Гринько, Неведничий, Новиков и Каминский.

Наша футбольная команда становилась обладателем регионального кубка, неоднократным чемпионом и призером Донецкой магистрали, чемпионом области в клубном зачете.

Помимо календарных встреч, проводились товарищеские встречи с «Локомотивом» и дублирующим составом «Шахтера» из Донецка, другими командами. Наиболее яркие футболисты привлекались на игры за дорожную сборную и областную команды. Так, иловайчанин Бебешко играл за артемовский «Локомотив», Свищунов — за донецкий «Локомотив», Миськов — за сборную Донецкой области.

В конце 50-х встал вопрос о реконструкции стадиона. Большую помощь в этом оказали бывший начальник отделения дороги Кривошеев, председатель райпрофсоюза Гетьман, начальник локомотивного депо Маньковский. В восстановлении комплекса участвовали все предприятия



Команда локомотивного депо

города, активнее всех работали сами футболисты.

После реконструкции стадиона оживилась спортивная жизнь в городе, чаще стали проводиться различные соревнования и конечно, футбольные турниры между командами предприятия Иловайского отделения дороги.

В 70-е годы донецкому «Локомотиву» предстояло принимать участие в чемпионате УССР по футболу во второй лиге. Дублирующему составу предложили играть на стадионе «Локомотив» в Иловайске. Для этого была проведена вторая реконструкция нашего стадиона. Было построено

встреча наших футболистов с основным составом донецкой команды «Шахтер». И хотя игра закончилась с преимуществом дончан, болельщикам не пришлось скучать. В команде гостей отличился известный Старухин, забивший три гола, а в нашей — Клочков, забивший с пенальти почетный гол в ворота гостей.

В сентябре 1983 года во второй раз проходил чемпионат республиканского ДСО «Локомотив» по футболу. Наша команда снова стала чемпионом и получила право участвовать в первенстве УССР среди ДСО. В октябре 1983 года в Иловайске состоялись межведомственные

манда по-прежнему принимала участие в дорожных соревнованиях и на первенстве области, перспектив ее выхода в другой ранг состязаний не было. Игры проходили неинтересно, а победы сменялись поражениями. На тренировки спортсмены собирались нерегулярно. И как результат — команда занимала одно из последних мест в турнирной таблице.

С июня по октябрь 1994 года проходили финальные игры первенства области по футболу, и команда спортклуба «Локомотив» выступила на этих соревнованиях более чем успешно. Проявив бойцовский характер, она заняла первое место, обойдя коллективы из Дзержинска, Новодонецка, Макеевки. Хорошую игру показали игроки Чумаченко, Лалаев, Мед. Вновь, как и много лет назад, команду привел к победе наставник Ярынко. Финансовую помощь для участия в турнирах оказало руководство Иловайского отделения дороги.

В 2000-е годы футбольную команду спортклуба «Локомотив» возглавил Клочков. Команда эпизодически участвовала в чемпионате Харцызска, в чемпионате области. Причина неудачных стартов — отсутствие финансирования команды.

В те годы начал активно набирать обороты мини-футбол. В Иловайске инициатором проведения соревнований по мини-футболу был все тот же Иван Клочков, спорткомплекс «Локомотив» ежегодно осенью и весной проводил турниры. В состязаниях принимали участие более 14 команд из Иловайска, Зугрэса, Харцызска и Амвросиевки.

На Донецкой дороге проводилась спартакиада среди служб предприятия. В программу спартакиады был включен мини-футбол. Наши локомотивчики, связисты, энергетики, вагонники, строители достойно представляли свои коллективы в этих соревнованиях. В этом году ушли из жизни футболист Харченко и бессменный капитан и тренер команды Клочков.

Но память о них, равно, как и былая слава иловайской команды, при содействии всех, кому небезразличен футбол на дороге, должны обеспечить дальнейшее возрождение и развитие этого красивого вида спорта в городе железнодорожников.



здания раздевалок с душевыми и комнатами для судейской коллегии и для руководства райсовета ДСО «Локомотив». Установлены четыре мачты для освещения футбольного поля. Проведена работа по обновлению газона футбольного поля. Построены новые западная и восточная трибуны. Заасфальтированы две спортивные площадки и беговые дорожки.

В 1978 году талантливый футболист Ярынко возглавил команду иловайского райсовета, которая завоевала второе место на дорожном первенстве. Душой команды были игроки Харченко, Головко, Клочков, Сорокин и другие.

В 1979-1980 годах команда стала чемпионом дороги и впервые получила право выступать на чемпионате республиканского ДСО «Локомотив», который проходил в сентябре 1980 года в Иловайске. Футболисты не подвели своих болельщиков — команда стала чемпионом турнира.

Запоминающейся

соревнования по футболу на первенстве УССР. Наша команда вышла в финал этих представительных соревнований и заняла второе место, уступив лишь «Спартаку» из Донецка со счетом 0:2.

В последующие годы футбольисты запомнились болельщикам в играх с ветеранами

сборной СССР (1984 год), с ветеранами киевского «Динамо» (1985 год), с командой «Беласица» из болгарского Петрича (1988 год).

За последние годы на смену ветеранам в команду пришли молодые игроки: Мед, Лалаев, Хворов, Колишенко, Чумаченко и другие.

В спортивной жизни общества «Локомотив» произошли большие изменения. Не стало ЦС ДСО «Локомотив», республиканского ДСО «Локомотив», дорожные и районные советы переименовали в спортивные клубы «Локомотив». Меньше стало соревнований, в том числе по футболу.

Хотя наша футбольная ко-



Сборная команда Иловайска

Цель – снижение числа нарушений

Подведены итоги работы за 9 месяцев 2025 года территориальных отделов государственного железнодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Донецкой Народной Республике, Луганской Народной Республике, Запорожской и Херсонской областям.

МТУ Ространснадзора по ЮФО выполняет важную функцию в обеспечении безопасности и эффективности транспортной системы Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики, Запорожской и Херсонской областям. В период с января по сентябрь 2025 года его деятельность была сосредоточена на контроле за соблюдением законных требований на железнодорожном транспорте, целью работы являлось не только выявление нарушений, но и предупреждение их возникновения.

В рамках 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, инспекторами территориальных отделов государственного железнодорожного надзора были проведены две внеплановые выездные проверки, согласованные с Южной транспортной прокуратурой: филиал №2 «ЕМЗ» ООО «ЮГМК Донецк» и филиал № 1 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 контролируемыми лицами обязательных требований, инспекторами проводились контрольные (надзорные) мероприятия без взаимодействия с контролируемым лицом: выездные обследования и на-

блюдения за соблюдением обязательных требований. По их результатам контролируемым лицам были объявлены предостережения о недопустимости нарушения обязательных требований для принятия мер по обеспечению их соблюдения.

Нужно отметить, что в связи с восстановлением и развитием инфраструктуры ФГУП «Железные дороги Новороссии» инспекторами МТУ Ространснадзора уделяется внимание вопросу обеспечения беспрепятственного доступа инвалидов к объектам социальной, инженерной и транспортной инфраструктур.

В соответствии с утвержденной Программой профилактики Ространснадзора на 2025 год в отношении контролируемых лиц проводились консультации и информирования. Основными вопросами профилактических мероприятий являются организация и осуществление государственного контроля (надзора), порядок осуществления контрольных (надзорных) мероприятий и соблюдение обязательных требований. Необходимо отметить, что с августа 2024 года в личном кабинете на Едином портале Госуслуг для юридических и физических лиц, а также индивидуальных предпринимателей стала доступна запись на профилактический визит и консультирование по всем региональным и муниципальным видам контроля.

Ежегодно в период с 1 апреля по 1 июля 2025 года на основании требований Приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 05.10.2022 г. № 402 «Об утверждении Условий эксплуатации железнодорожных переездов» инспектора территориальных от-



делов МТУ Ространснадзора по ЮФО принимали участие в комиссиях обследованиях железнодорожных переездов владельца инфраструктуры ФГУП «ЖДН» и владельцев железнодорожных путей необщего пользования.

В соответствии с требованиями Приказа Министерства транспорта РФ от 22.08.2019 г. № 273 сотрудниками МТУ Ространснадзора по ЮФО на основании заявлений, поданных через Единый портал Госуслуг, были организованы экзамены по выдаче свидетельства, подтверждающего право на управление локомотивом, курсирующими по железнодорожным путям общего и необщего пользования.

Кроме этого, на основании требований Приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 18.12.2014 г. № 344 «Об утверждении Положения о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта» комиссией Ространснадзора было расследовано два транспортных

происшествия: 04 июля 2025 – дорожно-транспортное происшествие на железнодорожном переезде 1099 км пк 2 перегона Щебенка – Криничная Донецкого филиала ФГУП «Железные дороги Новороссии»; 19 августа 2025 – сход железнодорожного подвижного состава на 72 км пк 10 перегона Стульево – Разъезд 75 км Мелитополь-Херсонского филиала ФГУП «Железные дороги Новороссии».

Деятельность на новых территориях 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 МТУ Ространснадзора по ЮФО стремится снизить количество нарушений обязательных требований, что в конечном итоге приводит к улучшению качества безопасности движения и транспортного обслуживания.

Руслан АГЕВНИН,
заместитель начальника
МТУ Ространснадзора по ЮФО

Стальной путь к Победе Николая Шали



Освобождение оккупированных фашистами территорий во многом зависело от успешного снабжения армии, и неоценимый вклад в Победу в Великой Отечественной войне внесли железнодорожники. Они бесперебойно обеспечивали воинские перевозки, проявляя подлинный героизм и мужество.

ной решимости сделать все, чтобы ценный груз попал на фронт. Для этого локомотивные бригады изобретали новые методы маневрирования, применяли экстренное торможение, прятали поезда в лесополосах.

Одним из героев, водивших составы на линию фронта, был Николай Иванович Шала, машинист паровоза паровозного депо Красный Лиман Донецкой железной дороги. О нем нам рассказала его правнучка Наталья Владимировна Нефедова, заместитель начальника службы управления персоналом Донецкого филиала ФГУП «ЖДН».

– Прадедушка всю жизнь проработал на Донецкой железной дороге, – рассказала Наталья Владимировна. – Сразу после окончания школы в

1923 году он поступил в паровозное депо станции Красный Лиман кочегаром паровоза. К началу Великой Отечественной войны уже был машинистом. Из рассказов бабушки Марии Николаевны, дочери Николая Ивановича Шали, знаю, что, когда линия фронта отодвинулась на Западную Украину, он водил туда составы с оружием, продовольствием и живой силой, а обратно вывозил раненых и эвакуированных.

Однажды фашистские бомбардировщики атаковали железнодорожную станцию, на которой стоял состав с нефтепродуктами, и Николай Шала сумел спасти столь необходимый для фронта груз.

– Таких эпизодов за всю войну было очень много, – рассказала Наталья Нефедова. – За

мужество и отвагу, проявленные при исполнении служебного долга, Николай Иванович Шала был награжден орденом Красной Звезды и орденом Ленина.

Вместе с Николаем Шалей в рейсы отправлялась его жена Елизавета Тимофеевна и шестнадцатилетняя дочь Маша. Супруга была проводником поезда.

– Прабабушка также оказывала медицинскую помощь раненым, которых вывозили в тыл в госпитали, а дочка Маша – моя бабушка – помогала ухаживать за ранеными, – вспоминает Наталья Владимировна. – В ее памяти навсегда осталась страшная картина зверств украинских националистов – вдоль железнодорожного полотна они развесивали

на деревьях изувеченные тела советских солдат.

После Победы Николай Иванович Шала вернулся домой и продолжил работать в локомотивном депо станции Красный Лиман. Со временем в семье появилась внучка Алла, мама нашей собеседницы.

– Общий стаж работы моего прадедушки на железнодорожном транспорте 40 лет, он был удостоен звания Почетный железнодорожник, – с гордостью говорит Наталья Нефедова. – Я приезжала в гости к бабушке и дедушке с родителями, когда была совсем маленькой, в то время был еще жив прадедушка. Помню, как он делал себе самокрутки, заворачивая табак в кусочек газеты. Жила семья на улице Николая Островского, почти все соседи работали на железной дороге и знали друг друга. Они помнят прадедушку Николая Ивановича как надежного и отзывчивого человека.

Виктория ШЕВКУНОВА

Известно множество примеров высокого профессионализма бригад машинистов в годы Великой Отечественной войны. Управление поездами в условиях светомаскировки, под бомбежками или прицельной охотой немецких летчиков требовало мастерства и абсолют-

Учредители: ФГУП «Железные дороги Новороссии», Общественная организация – Дорожная территориальная организация Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей (РОСПРОФЖЕЛ) на железнодорожных дорогах Новороссии

СМИ зарегистрировано Управлением федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций по Южному федеральному округу, регистрационный номер серии ПИ №ТУ23-02088 от 29 мая 2024 г.

Адрес редакции: ДНР, 283012, г. Донецк, ул. Горная, 2. **Адрес типографии:** ДНР, 283018, г. Донецк, ул. Горная, 2. **Адрес издателя:** ДНР, 283001, г. Донецк, ул. Артема, 68. **Почтовый индекс:** 28109 **№ заказа тз:** 24652. **Гираж 12 013 экз.** **Свободная цена:**

ЗАРПЛАТНАЯ КАРТА ВТБ

**4 КАТЕГОРИИ КЕШБЭКА
НА ВЫБОР ДЛЯ
ЗАРПЛАТНЫХ КЛИЕНТОВ**

ДО 3 000 ₽ ЕЖЕМЕСЯЧНО

1000
VTB.RU

КЕШБЭК РУБЛЯМИ – ЧАСТИЧНЫЙ ВОЗВРАТ СТОИМОСТИ ПОКУПКИ В ПРОЦЕНТАХ ОТ СУММЫ ОПЕРАЦИИ ПО КАРТЕ ВТБ, В ВИДЕ НАЧИСЛЕНИЯ БОНУСНЫХ РУБЛЕЙ, ЕЖЕМЕСЯЧНО КОНВЕРТИРУЕМЫХ БАНКОМ В ДЕНЕЖНЫЕ СРЕДСТВА, ЗАЧИСЛЯЕМЫЕ НА СЧЕТ УЧАСТНИКА ПО КУРСУ 1 БОНУСНЫЙ РУБЛЬ = 1 РУБЛЬ В ПОРЯДКЕ, УСТАНОВЛЕННОМ ПРАВИЛАМИ ПРОГРАММЫ ЛОЯЛЬНОСТИ.

ДЛЯ ЗАРПЛАТНЫХ КЛИЕНТОВ ЕЖЕМЕСЯЧНО ДОСТУПНЫ К ВЫБОРУ 4 КАТЕГОРИИ ИЗ 8 ВОЗМОЖНЫХ. МАКСИМАЛЬНЫЙ РАЗМЕР КЕШБЭКА ЗА ПОКУПКИ В КАТЕГОРИЯХ – 3000 РУБЛЕЙ. ПОДРОБНУЮ ИНФОРМАЦИЮ О ПРОГРАММЕ ЛОЯЛЬНОСТИ, НАЧИСЛЕНИИ И ВЫПЛАТЕ КЕШБЭКА, ОГРАНИЧЕНИЯХ, УСЛОВИЯХ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ПРОДУКТОВ БАНКА И О ТАРИФАХ ВЫ МОЖЕТЕ ПОЛУЧИТЬ НА САЙТЕ VTB.RU, А ТАКЖЕ ВО ВСЕХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯХ БАНКА. **БАНК ВТБ (ПАО)**. ГЕНЕРАЛЬНАЯ ЛИЦЕНЗИЯ ЦБ РФ № 1000. РЕКЛАМА 0+