

## «Мы все куем Победу сообща»

В канун 23 февраля на торжестве, посвященном Дню защитника Отечества, мужчины – работники Донецкого, Луганского, Мелитополь-Херсонского филиалов и центрального аппарата ФГУП «Железные дороги Новороссии» принимали поздравления с праздником и получали награды.

Генеральный директор ФГУП «Железные дороги Новороссии» Андрей Казаков в первую очередь поздравил ветеранов, которые победили врага в 1945-м.

– Сегодняшние события – уже новая история, новые герои. Несомненно, это праздник тех ребят, которые в нынешнее непростое время с оружием в руках защищают на передовой наше Отечество, нашу историю, наши семьи, наших детей, – сказал он. – Мы гордимся мужеством и смелостью каждого воина. От всего сердца желаем вам силы духа, крепкого здоровья и скорейшего возвращения целыми и невредимыми в наши ряды. Мы знаем, насколько трудно нашим бойцам на фронте, и со своей стороны делаем все от нас зависящее, чтобы они чувствовали за своей спиной крепкий тыл, ощущали поддержку коллег.

Мы свято храним память о тех, кто отдал жизнь за Родину на поле боя и погиб, выполняя служебный долг на рабочем месте. В этом году мы продолжили важную работу по увековечиванию имен наших героев. На предприятиях всех филиалов появились мемориалы в память о по-



гибших героях специальной военной операции. Мы поддерживаем связь с семьями погибших, не оставляем их наедине со своим горем.

От имени профсоюзной организации коллектив поздравил председателя Дорпрофжел на железных дорогах Новороссии Михаил Чаленко.

– Уважаемые коллеги, дорогие ветераны! Поздравляю вас с Днем защитника Отечества! Праздник 23 февраля – дань уважения мужеству, стойкости и самоотверженности тех, кто стоял и стоит на страже интересов нашей Родины, – сказал Михаил Чаленко. – Железнодорожники всегда играли особую роль в укреплении обороноспособности страны. И сегодня вы продолжаете вносить весомый вклад в национальную безопасность и экономическое развитие России, – сказал он. – Ваша работа требует не только высокого мастерства, но и выдержки, дисциплины,

готовности прийти на помощь. Эти качества роднят труд железнодорожника с воинской службой – и потому этот праздник по праву касается каждого из вас!

За четкую, слаженную и оперативную работу, инициативность при выполнении важных производственных заданий, весомый вклад в развитие ФГУП «Железные дороги Новороссии» и по случаю празднования Дня защитника Отечества лучшим работникам были вручены Почетные грамоты ФГУП «ЖДН».

Александр Жигалов – старший электромеханик отдела технического обслуживания АРМ Главного информационно-вычислительного центра ФГУП «ЖДН». На железной дороге он трудится с 2018 года. Обладая профильным образованием, Александр быстро зарекомендовал себя как ценный специалист.

(Продолжение на стр. 2)

## От тыла – фронту

В преддверии 23 февраля в рамках акции «Посылка солдату» на предприятиях ФГУП «ЖДН» развернулась масштабная гуманитарная кампания.

Объединив усилия руководства, трудовых коллективов и советов ветеранов, железнодорожники собрали и отправили на передовую и в госпитали предметы первой необходимости.

Одной из самых масштабных стала инициатива железнодорожников Иловайского узла. По просьбе депутата Харьцызского городского совета Эллы Филипенко и при личной поддержке генерального директора ФГУП «ЖДН» Андрея Казакова, а также руководства Донецкого филиала к сбору помощи подключились коллективы всех предприятий узла. Благодаря слаженной работе руководителей и неравнодушию железнодорожников, в кратчайшие сроки был сформирован значительный груз. В «Посылку солдату» вошло все то, что крайне необходимо защитникам в полевых условиях: от теплых вещей, согревающих зимой, до технических средств, помогающих в выполнении боевых задач.

Ветераны Иловайского региона собрали посылки: теплые вещи, предметы гигиены и сладости. Передача помощи сопровождалась концертом хора ветеранов, а самыми трогательными подарками стали рисунки внуков железнодорожников.

Совет ветеранов Донецкого региона сосредоточил усилия на помощи госпиталям. Для лечения раненых бойцов передали медикаменты, расходные материалы и постельные принадлежности.

Коллектив Луганской дистанции сигнализации и связи организовал адресный сбор для бойцов, находящихся непосредственно на линии боевого соприкосновения. На фронт передали термосы, мощные фонарики, теплые вещи и средства гигиены.

Совместные усилия руководства предприятия, профсоюзных организаций, ветеранов отрасли и всех сотрудников ФГУП «Железные дороги Новороссии» в очередной раз продемонстрировали единство тыла и фронта. Каждая отправленная посылка, каждое письмо – это весомый шаг к миру и нашей общей Победе.

## «В нашей работе нет места рутине»

У верстаков и диагностических стендов, в смотровых канавах депо эти люди изо дня в день обеспечивают исправность железнодорожной техники. Они не ограничиваются отменным знанием теории, а тонко чувствуют машину, понимают ее характер. В канун Дня слесаря, который традиционно отмечается 26 февраля, мы встретились с признанными профессионалами, чьи мастерство и упорство позволяют четко выполнять поставленные задачи по ремонту и модернизации машин и механизмов даже в непростых современных условиях.

Слесарь по ремонту подвижного состава локомотивного депо Дебальцево Донецкого филиала ФГУП «ЖДН» Александр Мартыненко на железной дороге с 1985 года. За четыре десятилетия он научился не просто ремонтировать технику, а чувствовать ее малейшие капризы.

Трудовой путь Александра Ивановича начался с должности помощника машиниста тепловоза. Однако спустя два года тяга к механике и жела-

ние досконально разбираться в устройстве машин привели его в ремонтный цех локомотивного депо Дебальцево-Сортировочное. С тех пор его главная задача остается неизменной: сделать так, чтобы локомотивы выходили в рейс без единой неисправности.

– Наша работа – это цикл, который положено проводить между поездками, – рассказывает Александр Мартыненко. – В основном работаем с «рабочими лошадками» – тепло-

возами серии 2ТЭ116. Проводим ТО-3, меняем клапаны, комплекты цилиндров, вкладыши, головки. Если нужно – восстанавливаем турбины. Работа тяжелая, мужская, требующая предельной концентрации.

За годы практики Александр Иванович сталкивался с самыми разными поломками, но одна история запомнилась ему особенно.

– Пришел новый тепловоз с завода, немного поработал, и начались проблемы: из расши-

рительного бака постоянно выбрасывало воду, – вспоминает слесарь. – Что мы только ни делали, какие только причины ни искали – циркуляция нарушена, и все тут. Как оказалось, причина была почти анекдотичной: когда я снял переходник в головке цилиндра, обнаружил там забитый деревянный чоп. Его туда вбили еще на заводе, видимо, случайно. Мы его убрали, поставили все на место – и машина заработала как часы.

Александр Иванович с теплотой вспоминает своих наставников, которые когда-то передали ему секреты мастерства. Николай Кравченко и почетный железнодорожник Виктор Ходус научили его главному: ответственности за результат.

Сегодня Александр Мартыненко сам выступает в роли учителя. Его ученики Дмитрий

Оголь и Дмитрий Прусов уже стали самостоятельными специалистами.

– Сейчас ребята делают все то, что умею я, – с гордостью говорит Александр Иванович. – Я спокоен за смену, когда вижу, что они переняли мой подход к делу.

На полное техническое обслуживание локомотива в цехе уходит один день. Для слесаря это время интенсивной работы, где нет права на невнимательность.

– Самое важное – правильно определиться с причиной поломки. Бывает, диагностируют одно, чинят, а дело в другом. Мое правило: нужно быть очень внимательным. Сделать один раз так, чтобы больше к этой проблеме не возвращаться.

(Продолжение на стр. 3)

# «Мы все куем Победу сообща»

(Окончание.

Начало на стр. 1)

– Я окончил Артемовский колледж транспортной инфраструктуры по специальности «Компьютерные технологии». Поскольку у меня было соответствующее образование, я решил устроиться именно на железную дорогу, затем без отрыва от производства получил высшее образование в Донецком институте железнодорожного транспорта, – рассказал Александр Григорьевич. – Моим наставником стал Виктор Медовичев, один из самых опытных и уважаемых инженеров ГИВЦ. Он не только передавал мне профессиональные знания, но и учил дисциплине,



Андрей Бурлаков

внимательности к деталям, ответственному отношению к технике. Сегодня мне по-настоящему нравится работа – я занимаюсь любимым делом.

Александр Григорьевич отвечает за техническое обслуживание компьютерного и коммутационного оборудования, используемого сотрудниками центрального аппарата и Донецкого филиала ФГУП «ЖДН», а также осуществляет оперативное руководство электромеханиками отдела технического обслуживания АРМов.

– Я слежу за тем, чтобы рабочие места были готовы к работе в любое время, – говорит Александр. – Особое внимание уделяю быстрой диагностике и устранению неисправностей, чтобы не допускать простоев в работе пользователей.

За время работы в ГИВЦ Александр Жигалов проявил высокий профессионализм при освоении и внедрении операционной системы Astra Linux: разработал пошаговые инструкции по установке базового программного обеспечения и создал «эталонный образ» системы. Благодаря этому настройка всех рабочих компьютеров на предприятии стала единой и быстрой.

– Самым масштабным и ответственным проектом для меня за последнее время стало внедрение системы «ЭТРАН». Это автоматизированная система, которая позволяет централизованно оформлять документы на грузовые перевозки, – объясняет Александр Григорьевич. – Работа над ней шла больше года и включала в себя огромный комплекс задач: от настройки

оборудования и создания защищенного контура документооборота до запуска системы непосредственно на станциях. Важно было не только решить технические вопросы, но и проконсультировать механиков на местах, помочь им подключить и наладить работу оборудования. Сегодня система полностью введена в эксплуатацию и обеспечивает бесперебойную работу всего предприятия.

Готовность к высокой интенсивности труда, ответственность и профессионализм – важные характеристики работы Александра Жигалова. Только за 2025 год он обеспечил бесперебойную работу более чем 250 единиц вычислительной техники, периферийного и сетевого оборудования, проверив их полную диагностику и ремонт. Значимым вкладом в развитие IT-инфраструктуры стал ввод в эксплуатацию 96 новых отечественных компьютеров KVADRA. Александр выполнил их базовую настройку, подготовив современные рабочие места для сотрудников предприятия.

Мастер локомотивного депо цеха ремонта участка по ремонту локомотивов и дизель-поездов локомотивного депо Родаково Луганского филиала ФГУП «ЖДН» Андрей Бурлаков трудится на железной дороге почти 30 лет.

– Железная дорога близка мне с детства прежде всего благодаря родным, – говорит Андрей Анатольевич. – Мой дед Бурлаков Андрей Яковлевич работал кузнецом в Родаковской дистанции пути, отец Бурлаков Анатолий Андреевич – слесарем по ремонту подвижного состава локомотивного депо Родаково. Я пошел по их стопам.

Андрей Бурлаков – настоящий профессионал, исполнительный, дисциплинированный, ответственный работник. В будни он руководит сменой из 15 человек, а в выходные коллектив расширяется, и он проявляет все свои организаторские способности, чтобы быстро координировать работу команды.

За годы трудовой деятельности Андрей Анатольевич в совершенстве освоил тонкости работы по ремонту тепловозов серий 2ТЭ116 и ЧМЭЗ, электропоездов ВЛ10, электропоездов ЭД4 и ЭД4М. Смена под его руководством освоила перекатку колесно-моторных блоков на электропоездах ВЛ10 и ВЛ10У.

– Важно найти подход к каждому сотруднику, – объясняет мастер. – У нас работают опытные специалисты, поэтому главное – это взаимопонимание и профессионализм. Я всегда готов помочь коллегам, а они помогают мне. Мы обязательно поддерживаем друг друга. Коллеги для меня – это не только команда, но и друзья. Вместе мы добиваемся отличных результатов.

В феврале 2022 года Андрей Бурлаков, как и многие его коллеги, встал на защиту Родины, служил стрелком в мотопехоте. Его подразделение участвовало в наступлении на

Изюм, воевало на Славянском направлении. Впоследствии их доставили в поселок Донецкий, где железнодорожник воевал в составе штурмового батальона, принимал участие в боях за Лисичанск. В конце 2022 года Андрей Анатольевич был комиссован по возрасту и состоянию здоровья.

– Это было серьезное испытание характера, но опыт службы в Советской армии помог мне легче справляться с трудностями, – говорит Андрей Анатольевич. – На фронте человек может продемонстрировать качества, которые в мирной жизни не всегда проявляются. Со многими ребятами я до сих пор поддерживаю связь, мы часто созваниваемся.

«Если железная дорога – твоя судьба, от нее не уйти», – убежден монтер пути третьего разряда Родаковской дистанции пути Луганского филиала ФГУП «ЖДН» Вячеслав Петров. Он родился в семье железнодорожников, но на магистраль пришел не сразу.

– Мой дедушка Дмитрий Дмитриевич Дещкотенко был помощником машиниста паровоза на станции Сентяновка. Отец Анатолий Андреевич Петров работал бригадиром по ремонту вагонов. Мама Любовь Дмитриевна начинала осмотрщиком вагонов, была оператором компрессорной установки, – рассказал Вячеслав Анатольевич. – Я долго искал свое призвание в других профессиях, но в 2018 году связал жизнь с железной дорогой.

Вячеслав Петров – ответственный и исполнительный работник. Его бригада активно участвовала в укладке шпал и открытии путей на станции Лутугино, разборе рельсошпаль-



Андрей Бутырин

ной решетки и замене остродельных рельсов на перегоне Сборная – Врубовка.

За смену Вячеслав Анатольевич обходит не менее 12 километров пути, следит за его состоянием и исправностью, отвечает за сохранность и ремонт гидравлического и электрического инструмента. В прошлом году он самостоятельно устранил 12 неисправностей на железной дороге, которые могли угрожать безопасности движения поездов.

– В моей работе мелочей не бывает: нужно обращать внимание абсолютно на все. Здесь важны бдительность и наблю-



Вячеслав Петров

дательность, – уверен наш собеседник. – Помню, однажды заметил, как загорелась шпала, сразу сообщил дежурному по станции и начал тушить. К счастью, огонь удалось быстро локализовать – обошлось без серьезных последствий.

В 2022 году Вячеслав Петров воевал на полях специальной военной операции. Был командиром взвода.

– Мое подразделение в основном состояло из жителей Донецка и Ясиноватой. Возраст бойцов был разным, и многие из них никогда не держали в руках оружие. Благодаря тому, что я раньше служил в армии, а затем проходил службу по контракту, у меня был практический опыт, и я взял на себя обучение и подготовку своих бойцов. Среди моих сослуживцев были и железнодорожники. Например, Александр Коладжи, составитель поездов из Ясиноватой, и Андрей Чекмарев, работник нашего предприятия. К сожалению, Андрей погиб.

Подразделение Вячеслава Петрова несло службу на Херсонском направлении.

– Первый бой у нас был 13 марта у села Балашово, второй – через неделю близ села Киселевка, – вспоминает Вячеслав Анатольевич. – В том бою мы подбили два вражеских БТР, взяли пленных. Там, на линии огня, мы были один за всех и все за одного, всегда помогали друг другу.

– С многими сослуживцами я и сейчас продолжаю поддерживать связь, ведь служба нас очень сблизила. Все трудности мы преодолевали вместе, делили горести и радости, и в итоге стали настоящей семьей.

Вячеслав Петров был комиссован по состоянию здоровья, и в октябре 2023 года вернулся на работу в Родаковскую дистанцию пути.

– Радостно было снова увидеть свой коллектив, – говорит он. – Сейчас мы все куем Победу сообща. Наши ребята на передовой проявляют невероятную храбрость и стойкость, освобождая Родину. А мы, работая в тылу, делаем все возможное, чтобы поддержать их и приблизить нашу Победу.

Вячеслав Анатольевич, как все его коллеги и друзья, мечтает о мире и переживает за своего младшего брата Анатолия, который продолжает воевать на фронтах СВО.

Электромеханик бригады надежности и обеспечения бесперебойной работы устройств автоматики, телемеханики и связи и ведению технической документации ШЧ Дебальцево Андрей Бутырин трудится на железной дороге более 35 лет.

– В Дебальцевской дистанции сигнализации и связи электромеханиками трудились мой отец Валентин Тимофеевич и старший брат Валерий Валентинович, – рассказал он. – Я проработал на этом предприятии год до армии, и вернулся сюда сразу после службы. К коллективу я прикипел всей душой.

В работе связиста важно понимать, от его профессионализма зависит безопасность движения поездов и пассажиров.

– Работа у нас не рутинная: каждый день приносит новые задачи, требующие быстрого и ответственного решения, – говорит Андрей Валентинович. – Для меня очень важно общение с коллегами – старшими электромеханиками и другими специалистами. В нашей дистанции я знаю каждого, и все знают меня. Это создает атмосферу доверия и взаимопонимания. За годы работы мы стали настоящей командой.

Андрей Бутырин – участник специальной военной операции.

– Сначала в нашем полку служили ребята из Донецкой Народной Республики, в основном из Донецка, Макеевки и Ясиноватой, – рассказывает наш собеседник. – Среди них были шахтеры, металлурги, учителя, IT-специалисты – люди разных профессий, с разными жизненными историями. Вместе со мной служил плотник нашего предприятия Александр Неверец. К сожалению, в прошлом году Саша погиб.

Андрей Бутырин служил стрелком на Херсонском направлении, оборонял такие населенные пункты, как Токаревка, Тягинка, Понятовка и Чернобаевка.

– Сначала было нелегко, – рассказывает Андрей Валентинович. – Обстановка была сложной: противник запускал дроны для разведки, и их появление часто означало скорый обстрел. Справиться с трудностями мне помогали мысли о семье. Мои сыновья пошли добровольцами на СВО. Одна невестка ждала ребенка. Старший сын стал офицером и до сих пор служит, младший участвовал в боях за Азовсталь, был ранен, комиссован. Я горжусь ими – они настоящие мужчины. И, конечно же, я стал еще сильнее любить и ценить свою жену – она ждала нас всех и поддерживала дом.

О событиях того времени Андрей Бутырин говорит с неохотой: многие воспоминания для него болезненны. Он по-прежнему поддерживает связь с сослуживцами – и с теми, кто вернулся домой, и с теми, кто продолжает службу.

– Это связь, которую невозможно разорвать, – признается Андрей Валентинович.

Елена СУШКОВА

# «В нашей работе нет места рутине»

(Окончание.

Начало на стр. 1)

Это значит, что узел исправен, надежен и больше по этой причине локомотив в депо не вернется. Только с таким подходом можно гарантировать безопасность на железной дороге.



**Александр Мартыненко**

Для Дмитрия Гарбуза, слесаря-электрика вагонного депо Мариуполь Донецкого филиала ФГУП «ЖДН», железная дорога стала новым этапом профессионального пути. Придя на предприятие в июле 2024 года с опытом работы на комбинате имени Ильича, он быстро освоил специфику вагонного хозяйства.

– Первый рабочий день запомнился прежде всего людьми, – рассказывает Дмитрий Валентинович. – Я оказался в коллективе очень приветливых и отзывчивых специалистов. Это сразу сняло лишнее напряжение и позволило включиться в процесс.

Несмотря на наличие квалификации, специфика вагонного оборудования требует особых знаний.

– Наставником я могу назвать любого коллегу из нашего электроцеха, – признается Дмитрий Гарбуз. – Каждый делится опытом, отвечает на вопросы. Но особенно хочется поблагодарить Андрея Зубко и Александра Липунова – они помогают мне освоить самые тонкие нюансы нашей работы.

Рабочий день Дмитрия распланирован по минутам. Все начинается с утренней планерки у мастера: распределение задач, обсуждение текущих вопросов. Фронт работ обширный: от планового техобслуживания пригородных электричек до устранения поломок в вагонах, прибывших в депо на ремонт.

Чаще всего слесарю-электрику приходится иметь дело с щитами управления, системой СКНБ (система контроля нагрева букс), системой освещения. Поиск неисправности – это всегда своего рода детектив. Перегоревшие предохранители, обрывы или короткие замыкания в цепях требуют внимательности.

– Сначала – визуальный осмотр, потом в ход идут измерительные приборы: мультиметр, мегаомметр, – объясняет Дмитрий Валентинович.

Бывает и так, что простая на вид проблема оказывается сложнейшим ребусом при разборке.

– Но случается и обратное, – улыбается Дмитрий Гарбуз. – Тратишь часы на диагностику, ищешь причину, а само устранение поломки занимает пять минут. В этом и есть интерес нашей работы: никогда не знаешь заранее, какую задачу подкинет тебе техника.

Даже опытного электрика железная дорога может удивить. Самым ярким впечатлением за первые месяцы работы для Дмитрия Валентиновича стал процесс проверки генератора вагона.

– Раньше я с таким не сталкивался. Оказалось, что работоспособность генератора можно проверить с помощью специального передвижного испытательного стенда, не снимая агрегат с вагона. Это очень эффективно и технологично.

Александр Новомлинский, слесарь по контрольно-измерительным приборам и автоматике (КИПиА) Центра транспортного сервиса Луганского филиала ФГУП «ЖДН», посвятил стальной магистрали более 30 лет. В его трудовой книжке – несколько записей. Работа слесарем-дизелистом в локомотивном депо Родаково, путейцем, осмотрщиком вагонов добавляла в его арсенал новые знания и опыт.

Сегодня Александр Евгеньевич отвечает за исправность железнодорожных весов – это гигантские механизмы длиной в целый вагон, способные точно определять вес многотонных составов.

– Для проверки точности мы используем специальный весо-проверочный вагон, – поясняет он. – Выгружаем на тележки тяжелые гири, загоняем на весы и смотрим: есть ли отклонения, начинаем ремонт. Сейчас активно внедряются тензометрические (электронные) системы, ими занимаются наладчики, а за нами – механика.

Для Александра Новомлинского профессия слесаря – это не просто следование инструкциям, а увлекательное расследование. Он с энтузиазмом рассказывает, что до сих пор получает удовольствие от изучения механизмов, стремясь докопаться до их сути.

– Меня всегда интересует вопрос: почему это сломалось, что послужило причиной? – говорит наш собеседник. – И вот когда ты обнаруживаешь причину, устраняешь ее, и механизм снова начинает работать безупречно.



**Дмитрий Гарбуз**

но, тогда приходит настоящее удовлетворение. В нашей профессии необходим живой интерес к технике – без него никак.

Александр Новомлинский передает свой профессиональный опыт двум молодым работникам, терпеливо объясняя, что в ремонте весов мелочей не бывает.

За 30 лет он вывел свою формулу успеха, которая применима в любой работе:

– Самое главное – это желание. Есть люди, которые делают работу просто потому, что их обучили или так надо. Но по-настоящему хорошо получается только тогда, когда есть интерес. Если человек хочет соответствовать своей профессии, если у него горят глаза, тогда все получится.

Для слесаря по ремонту подвижного состава вагонного депо Ясиноватая Донецкого филиала ФГУП «ЖДН» Владимира Колосова 2024 год стал временем больших перемен. Перейдя из коксохимической промышленности на железную дорогу, он нашел здесь не просто работу, а настоящее призвание – слесарное дело.



**Александр Новомлинский**

Начиная с 2014 года вагонное депо Ясиноватая многократно подвергалось вражеским обстрелам, что наложило свой отпечаток на специфику работы предприятия. Пока здесь нет возможности проводить сложную дефектоскопию или полную замену колесных пар, основной упор сделан на качественный текущий ремонт полувагонов.

– Наша задача – обеспечить безопасность, работая в нынешних реалиях, – рассказывает Владимир Викторович. – Основное внимание уделяем осмотру колесных пар, проверке зазоров и размеров строго по шаблонам, точно следуем инструкциям. Если все параметры в норме, вагон считается исправным и может следовать дальше.

Работа слесаря по ремонту подвижного состава требует не только физической силы, но и развитых органов чувств. Как объясняет Владимир Колосов, опытный мастер видит и слышит проблему еще до того, как возьмет в руки специальный инструмент.

Чаще всего приходится устранять износ тормозных колодок, исправлять люфт подшипников и бороться с утечками в пневмосистеме.

– Неисправность можно рас-

познать по внешним симптомам: посторонний шум или стук при прокатке вагона, характерная вибрация. Если подшипник заклинило, появляется запах горелого. Малейшая трещина или плоский участок на колесе – это сигнал к немедленному ремонту. От нашей бдительности напрямую зависит безопасность движения, – подчеркивает наш собеседник.

В среднем за одну рабочую смену через руки Владимира Викторовича и его бригады проходит четыре вагона. И каждый из них требует индивидуально-го подхода.

– Что мне больше всего нравится в работе? – задумывается он. – Наверное, возможность решать сложные технические задачи «руками». Сначала нужно найти скрытую причину поломки, а потом вернуть вагон в строй. Это дает огромное чувство удовлетворения. Когда видишь результат – проверенный, полностью исправный вагон, к которому нет замечаний, – понимаешь, что день прошел не зря.

После работы на Авдеевском коксохиме Владимир Колосов быстро влился в железнодорожный ритм. По его словам, здесь нет места рутине: каждый вагон – это новый случай, новый вызов. Особую радость приносит слаженная работа бригады, когда сложная техническая операция проходит четко по плану.

– Мне близка практическая сторона дела: работа с инструментом, постоянная учеба на практике. На железной дороге результат твоего труда виден сразу. Это дает ощущение нужности.

Игорь Москвичин, слесарь по ремонту подвижного состава локомотивного депо Родаково Луганского филиала ФГУП «ЖДН», занимается обслуживанием скоростемеров – приборов, которые на железной дороге называют «черными ящиками» локомотивов.

Он пошел по стопам отца-машиниста, сразу после школы в 1982 году устроился на работу в локомотивное депо Родаково. Чтобы в будущем стать



**Владимир Колосов**

помощником машиниста, нужно было сначала освоить слесарное дело. Так он впервые попал в цех, где ремонтировали скоростемеры.

– Скоростемер – это сердце безопасности, – объясняет Игорь Юрьевич. – Он, как бортовой самописец на самолете,



**Игорь Москвичин**

те, фиксирует все: скорость, время, торможение, показания светофоров. Вся жизнь локомотива записывается на ленту.

Позже Игорь Москвичин перешел работать «на линию»: сначала водил грузовые составы, в непростые 90-е начал работать на пригородном сообщении – в целом 25 лет специального стажа. В 2020 году Игорь Юрьевич вернулся к тому, с чего начал – к ремонту скоростемеров. Сегодня он обслуживает все типы локомотивов, заходящих в депо: тепловозы 2ТЭ116, электровозы ВЛ10, пригородные электропоезда.

Работа скоростемерщика – это сочетание грубой силы и деликатности. Механические приборы нужно снимать каждые три месяца, разбирать, мыть в бензине, смазывать и проверять на специальных стендах. Но прогресс не стоит на месте: в депо начали внедрять новые электронные скоростемеры из Пензы.

– Для диагностики электроники нам привезли современные стенды, мы даже ездили на специальные курсы, чтобы освоить это оборудование, – рассказывает слесарь. – Пока мы проводим только диагностику – внутри там сложные микросхемы, требующие особого оборудования. Но я уверен: со временем мы освоим и их ремонт. Железная дорога всегда учит новому.

В арсенале Игоря Юрьевича – пассатижи, круглогубцы и... часовые отвертки. Без последних в его деле никуда: детали бывают настолько мелкими, что работа напоминает труд часовщика.

– Многие хотели бы работать на скоростемерах, но не все выдерживают, – улыбается он. – Здесь нужно колоссальное терпение и предельная внимательность. Это и есть главные качества слесаря моей специализации.

Для Игоря Москвичина сегодня не существует невыполнимых задач. Опыт позволяет ему щелкать как семечки самые сложные поломки.

– Бывают неисправности, которые встречаются раз в пять лет, – делится он своими наблюдениями. – Над такой можно просидеть и два, и три дня. Но я все равно ее найду и сделаю. В этом и есть профессиональный интерес – дойти до сути.

**Ольга КРАМАРЕНКО**

# Профи с феноменальным терпением



Сотрудники лаборатории неразрушающего контроля локомотивного депо Ясиноватая

Лаборатория неразрушающего контроля вагонного депо Мелитополь начала свою работу в 2022 году, и с тех пор ее возглавляет Алёна Зинченко – ответственный и искренне преданный своему делу человек.

– При Украине у нас такой лаборатории по сути не было, внимания к самому принципу неразрушающего контроля уделялось мало, – говорит Алёна Зинченко. – Сегодня закуплено новое, современное оборудование и заводские калибровочные (настроечные) образцы. Наши специалисты прошли необходимое обучение и повысили квалификацию. Ежемесячно проводятся технические занятия, что позволяет освежить знания, ознакомиться с новыми аспектами работы. В феврале лаборатория проходит третью аттестацию сроком на пять лет в ФБУ «Регистр сертификации на Федеральном железнодорожном транспорте».

Лаборатория обслуживает колесный, тележечный и механический цеха вагонного депо Мелитополь. Она располагает полным парком дефектоскопов для проведения магнитно-порошкового, вихретокового и ультразвукового контроля.

– За год мы выявили 26 случаев дефектов в автосцепных устройствах и 45 клин тяговых хомутов – это самые распространенные неисправности, – объясняет Алёна Зинченко. – Остальные дефекты также выявляются, но в значительно меньших объемах. Например, лаборатория забраковала 8 дефектов наддресорной балки – это один из самых трудновывяляемых и редких дефектов. Если подобную неисправность вовремя не заметить, это может привести к серьезным последствиям, включая сход вагона с пути.

Работа дефектоскописта требует феноменального терпения. Специалист с помощью дефектоскопов прозвучивает детали ультразвуковым контролем. Любое отклонение на мониторе – сигнал к действию.

– Наша задача – выявить то, что незаметно глазу. Иногда приходится по несколько раз все перепроверять. Ошибиться нельзя, – говорит Алёна Зинченко. – Ни один вагон не выходит из ремонта без пройденного неразрушающего

контроля. В детали может образоваться микроскопическая трещина. Если ее не заметить сегодня, завтра под весом вагона она превратится в излом, а излом на скорости – это уже катастрофа. Именно поэтому в лаборатории уделяют внимание не только поиску дефектов, но и корректности работы оборудования. Каждое утро приборы проходят обязательную настройку по заводским настроечным образцам, а дефектоскописты действуют в строгом соответствии с инструкциями и технологическими картами.

В локомотивном депо Ясиноватая лаборатория неразрушающего контроля была основана в 2023 году, штат был полностью укомплектован в 2025-м. Лабораторию возглавила Елена Тутак.

– В нашей лаборатории работают в основном молодые специалисты. Дефектоскописты по магнитопорошковому контролю 4-го разряда Лилия Цикавая и Маргарита Хархардина уже прекрасно освоили профессию, – говорит Елена



Роман Губинский, Ирина Павличенко, Штеровская дистанция пути

Юрьевна. – Дефектоскопист по магнитопорошковому контролю 5-го разряда Наталья Владимировна Приходько – самый опытный сотрудник в нашей лаборатории. Она всегда готова помочь молодым коллегам.

Все работники лаборатории успешно прошли сертификацию в компании «Микроакустика» в Москве и получили удостоверения специалиста 2 уровня квалификации по методам магнитопорошкового контроля.

– Мы активно работаем над повышением квалификации нашего персонала, – говорит Елена Тутак. – В настоящее время готовим сотрудников к сертификации по новым методам контроля, таким как ультразвуковой и визуально-измерительный. Это позволит нам расширить область аттестации и повысить качество проводимых проверок.

Ежегодно 2 февраля отмечают свой профессиональный праздник дефектоскописты – люди, чьи скрупулезность и точность, умение своевременно выявлять мельчайшие дефекты делают окружающий мир безопаснее. На Железных дорогах Новороссии их острый взгляд и безупречная точность в работе обеспечивают безопасность движения поездов.

Современное оборудование, которым оснащена лаборатория, соответствует самым высоким стандартам качества и надежности.

– Магнитопорошковый дефектоскоп МД-12 ПС и устройство для магнитного дефектоскопирования УМДЗ сертифицированы в соответствии с инструкцией ПКБ ЦТ.25.0164, – отмечает Елена Юрьевна. – Это помогает нам осуществлять контроль на самом высоком уровне.

В локомотивном депо Ясиноватая неразрушающий контроль проводится в отношении деталей и составных частей локомотивов серии ВЛ10 во время выполнения ремонтных работ объемом ТР-2.

– Для выявления дефектов в составных частях локомотивов мы используем магнитопорошковый метод неразрушающего контроля. Он позволяет точно определять наличие микротрещин и других скрытых повреждений, которые могут повлиять на эксплуатационные характеристики локомотивов, – объясняет Елена Тутак. – Параллельно мы изучаем ультразвуковой и визуально-измерительный контроль. Это расширит наши возможности в определении состояния деталей и повысит эффективность работы лаборатории.

Как отмечает Елена Тутак, даже самые глубокие теоретические знания не заменят годы практики.

– Главное в нашей профессии – не только владение методами неразрушающего контроля, но и глубокое понимание физического принципа их действия, – говорит она. – Каждые три года мы проходим курсы повышения квалификации, ведь профессиональное развитие – основа нашей работы.

Мастер участка рельсовой дефектоскопии Штеровской дистанции пути Андрей Максименко убежден: ответственность, внимание и дисциплина – вот качества, необходимые для работы дефектоскописта-путейца.

Его трудовой путь на предприятии начался 34 года назад. Начинать помощником оператора 3-го разряда, а после обучения на специальных курсах получил квалификацию оператора дефектоскопии 4-го разряда.

Андрей Максименко – из династии железнодорожников. Его дед Максименко Иосиф Григорьевич во время войны работал путевым обходчиком, отец Александр Иосифович начинал кочегаром паровоза, затем стал осмотрщиком вагонов в вагонном депо станции Штеровка.

– В цехе дефектоскопии моим наставником был Павел Федорович Ярёмченко – человек с большим опытом, он и привил мне настоящую любовь к профессии, – говорит наш собеседник. – У Павла Федоровича был особый подход к работе с

молодежью: перед отправкой на обучение он в течение полугода ставил меня работать с опытными операторами на разных дефектоскопах – примерно по месяцу на прибор. Так я познакомился с особенностями всех типов дефектоскопов. Благодаря такому наставничеству я пришел на курсы уже хорошо подготовленным.

Коллектив цеха сегодня обслуживает участок от станции Чернухино до станции Красная Могила.

– По штатному расписанию предусмотрено 22 оператора, но сейчас у нас трудится всего



Андрей Максименко

5 человек, – рассказал Андрей Александрович. – Хочу особо отметить отличную работу Романа Николаевича Губинского, Виктора Юрьевича Иванникова, Ирины Александровны Павличенко и Валерия Васильевича Скляра. Все они – квалифицированные специалисты 7-го разряда с опытом работы более 20 лет. Отдельная благодарность – Игорю Вячеславовичу Филипенко, наладчику Ясиноватской дистанции пути. Раз в полгода мы возим приборы на калибровку, он поверяет их и при необходимости ремонтирует.

Дефектоскописты Штеровской дистанции пути за смену проходят от шести до десяти километров. Раньше в паре с дефектоскопистом работал помощник, который помогал в осмотре и снятии дефектоскопа.



Сотрудники лаборатории неразрушающего контроля вагонного депо Мелитополь

Но с появлением усовершенствованных дефектоскопных тележек прежним начальником дорожной лаборатории Штеровской дистанции пути Киселёвым Андреем Геннадьевичем был внедрен новый подход, при котором работу стали выполнять два оператора. Чтобы снизить утомляемость и по-

высить концентрацию, они периодически менялись местами. Сегодня один из операторов проводит обследование с помощью ультразвукового метода, другой занимается визуальным-измерительным осмотром.

– В последние годы мы в основном выявляем дефекты второй группы – острodefектные рельсы, которые требуют немедленной замены. Они, как правило, находятся в головке рельса и, если их вовремя не выявить, это может привести к серьезным последствиям, – объясняет Андрей Александрович. – Я часто говорю своим коллегам, что именно зима – лучший дефектоскопист. Резкие изменения температуры увеличивают нагрузку на металл, вызывая деформации и появление скрытых дефектов. Поэтому крайне важно своевременно выявлять возможные проблемы и оперативно устранять любые потенциальные угрозы.

После обстрелов обычно именно путейцы одними из первых выезжают на ремонт поврежденного участка – сразу после разминирования.

– Вместе с дорожными мастерами, руководителями участков и рабочими мы проводим детальное обследование состояния рельсового полотна. Поврежденные элементы фиксируем, и рабочие бригады начинают замену поврежденных рельсов, – поясняет дефектоскопист. – После завершения ремонтных работ наша команда проводит контрольный осмотр участка перед возобновлением движения поездов.

Андрей Максименко уверен: опыт и знания операторов имеют решающее значение в обеспечении надежности железнодорожного транспорта, а регулярные технические занятия помогают специалистам совершенствовать свои навыки и учиться новым приемам обнаружения дефектов.

– Наши операторы знают буквально каждую деталь на

маршруте, – говорит он. – Они делятся друг с другом информацией о проблемных местах, а на технических занятиях все детально разбираем. Мы успешно справляемся с любыми задачами благодаря взаимовыручке и обмену опытом.

Елена СУШКОВА

# Проверка на точность пройдена!

Донецкий филиал ФГУП «ЖДН» официально подтвердил высочайший уровень своей компетентности, получив 14 января 2026 года аттестат аккредитации в Системе калибровки средств измерений ОАО «РЖД» (СКРЖД). Срок действия документа – 5 лет.

Единство измерений – ключевой элемент железнодорожного транспорта, от которого зависит все: от графика движения до надежности узлов локомотива. Даже малейшая ошибка прибора может привести к серьезным последствиям, поэтому получение аккредитации стало важной задачей для всего филиала.

Получение аттестата аккредитации стало результатом упорной работы коллектива Дорожного центра стандартизации, метрологии и экспертизы Донецкого филиала ФГУП «ЖДН» (ДорЦСМЭ). Документ был выдан по решению Департамента технической политики ОАО «РЖД» после успешной проверки соответствия требованиям ключевых стандартов: ГОСТ ИСО/МЭК 17025-2019 «Общие требования к компетентности испытательных и калибровочных лабораторий»; СТО РЖД 06.002-2014 «Система калибровки средств измерений в ОАО «РЖД». Порядок аккредитации на компетентность в области калибровки средств измерений и предоставления права выполнения калибровочных работ в СКРЖД».

– Путь к этому достижению был непростым. Весь 2025 год коллектив ДорЦСМЭ и подразделения Донецкого филиала ФГУП «ЖДН» вели масштабную подготовительную работу, – рассказала начальник Дорожного центра стандартизации, метрологии и экспертизы Ольга Косик. – Необходимо было привести все процессы к единому высокому стандарту, обновить базу и подтвердить квалификацию персонала. Прделана титаническая работа по подтвержде-

нию квалификации каждого специалиста, и я хочу выразить искреннюю признательность коллегам, которые своим упорством и самоотдачей сделали эту аккредитацию возможной. Это специалисты отдела обеспечения единства измерений ДорЦСМЭ: Наталья Лазученкова, Светлана Иванова, Анна Мирошниченко, Анжелика Яконюк, Оксана Ковальчук, Константин Новодран, Алексей Часник, Максим Куприков, Михаил Косик, Ольга Часник.

Метрологическая система Донецкого филиала ФГУП «ЖДН» – это разветвленная сеть профессионального контроля, охватывающая все производственные площадки магистрали. Сегодня средства измерений интегрированы в каждый технологический процесс и являются неотъемлемой частью сложнейшей железнодорожной техники.

В ходе строгой проверки в системе СКРЖД все 23 калибровочные лаборатории филиала подтвердили свое право на проведение работ. За этими цифрами стоит колоссальный труд 41 специалиста. В лабораториях ежегодно собственными силами калибруют более 14,5 тысяч единиц техники по 130 различным группам. Техническая база включает около 1000 эталонов, что позволяет гарантировать безупречную точность, стоящую на страже безопасности движения.

Получение аттестата аккредитации также подтверждает, что персонал Донецкого филиала прошел специализированное обучение, калибровочные лаборатории оборудованы помещени-



ями и техникой для проведения работ, обеспечивается комплекс мер по сохранности эталонов, а также выполняются технические проверки и ремонт приборов.

Заключительным и самым ответственным этапом проверки стала поездка главного метролога – начальника ДорЦСМЭ Ольги Косик в Октябрьский центр метрологии ОАО «РЖД» (г. Санкт-Петербург).

На итоговом совещании в северной столице эксперты дали высокую оценку готовности донецких коллег. Подписание акта проверки и сопутствующих документов стало официальным признанием того, что метрологи Донецкого филиала ФГУП «ЖДН» обладают необходимым уровнем знаний и технического оснащения для выполнения задач любой сложности.

ДорЦСМЭ выражает искреннюю благодарность сотрудникам Октябрьского центра метрологии ОАО «РЖД» за высокий профессионализм, внимательное сопровождение, своевременную кон-

сультативную поддержку и оперативное предоставление всех необходимых разъяснений на каждом этапе подготовки к аккредитации.

– Хотелось бы поздравить всех работников Донецкого филиала ФГУП «ЖДН» с долгожданной и свершившейся аккредитацией! – говорит Ольга Косик. – Это результат нашей общей работы. Однако получение аттестата – не повод почитать на лаврах. Напротив, это сигнал к тому, чтобы работать дальше, засучив рукава. Аккредитация открывает перед нами новые возможности, но также предъявляет высокие требования. Именно сейчас наступает самый ответственный этап. Впереди нас ждет подтверждение компетентности при инспекционном контроле, дальнейшее расширение областей аккредитации и непрерывное повышение качества услуг. Желаю всем нам не снижать набранный темп, сохранять наше единство и двигаться только вперед!

**Ольга КРАМАРЕНКО**

## Целевые квоты для молодежи

Железные дороги Новороссии одними из первых включились в реализацию нового механизма целевой подготовки специалистов в ДНР, ЛНР, Запорожской и Херсонской областях. На протяжении уже нескольких лет предприятие выступает надежным партнером для молодежи, предлагая эффективное решение одной из важнейших проблем – поиска первого рабочего места.

Одним из вариантов заблаговременно решить вопрос трудоустройства по окончании обучения является бесплатное обучение на условиях целевого договора с будущим работодателем, который не только гарантирует будущее трудоустройство, но и оказывает меры материальной поддержки студентам-целевикам в течение всего периода их обучения. Целевики поступают в образовательную организацию по отдельной квоте и получают образование бесплатно.

Ежегодно кадровыми работниками Донецкого, Луганского и Мелитополь-Херсонского филиалов, центрального аппарата ФГУП «Железные дороги Новороссии» активно проводится профориентационная и разъяснительная работа по информированию будущих абитуриентов о возможности поступления в образовательные организации



на железнодорожные специальности по целевым квотам.

ФГУП «Железные дороги Новороссии» обеспечивает студентам-целевикам:

- Гарантию трудоустройства.
- Ежемесячную материальную поддержку в размере государственной академической стипендии (повышенной государственной академической стипендии) в зависимости от успехов в учебе на основании результатов промежуточной аттестации.

- Единовременную выплату один раз в год по завершению учебного года в размере 10000,00 руб. при условии отсутствия академической задолженности.

- Прохождение практики в соответствии с учебным планом в подразделениях ФГУП «ЖДН».

На сегодняшний день процесс поступления по целевой квоте стал более прозрачным и регулируемым, предложения

работодателя о целевом обучении публикуются на общедоступной платформе «Работа в России», и откликнуться на них может любой желающий из любого региона страны.

Для этого абитуриенты через свой личный кабинет на Госуслугах рассматривают предложения от работодателей на целевое обучение, откликаются на одно из них и подают документы в образовательную организацию. После успешного прохождения вступительных отборочных мероприятий и зачисления на обучение студент и работодатель заключают договор о целевом обучении.

Получить консультационную помощь и сопровождение от кадровых работников ФГУП «ЖДН» по процедуре поступления по целевой квоте можно, заполнив заявку на официальном сайте ФГУП «ЖДН» в разделе «Целевое обучение».

## Дарим надежду

В преддверии 11-й годовщины освобождения Дебальцево и Дня защитника Отечества в локомотивном депо Дебальцево Донецкого филиала ФГУП «Железные дороги Новороссии» прошла ставшая традиционной корпоративная акция по сдаче крови и ее компонентов.

Мероприятие собрало 64 человека, 9 из них сдали кровь впервые. В общей сложности было собрано 30 литров крови, которые были направлены в городские больницы прифронтовой Горловки. 64 человека – это на самом деле очень много. Это 64 добрых поступка и 64 надежды для тех, кто борется за жизнь прямо сейчас.

В нынешней акции приняли участие не только сотрудники Дебальцевского железнодорожного узла, но и представители Ассоциации ветеранов СВО, фонда «Защитники Отечества», студенты Дебальцевского железнодорожного колледжа, администрации города, депутаты городского совета, сотрудники силовых структур, работники городских организаций и неравнодушные жители Дебальцево и Светлодарска.

Важно, что сегодня все больше людей осознает значимость донорства: число участников растет с каждой акцией, и среди них все чаще оказываются те, кто решает на этот благород-

ный шаг впервые.

Ребята на передовой защищают Родину с оружием в руках, мы же, каждый на своем месте, можем помочь им, и донорство остается одним из самых простых и эффективных способов сделать доброе дело. Ведь каждая сданная порция крови дает шанс на выздоровление и дарит надежду тем, кто сейчас борется за жизнь.

Хочу выразить огромную благодарность выездной бригаде Горловской станции переливания крови, медицинскому персоналу ЦГБ Дебальцево и лично Галине Постниковой – благодаря ее вкладу донорское движение Дебальцево стало узнаваемым в Республике.

Мы приглашаем присоединиться к нашим акциям сдачи крови всех желающих. Именно так вы можете внести свой вклад в спасение жизней!

**Сергей БУДЬКО,**  
главный технолог  
локомотивного депо  
Дебальцево,  
почетный донор ДНР

# И служим, и работаем на совесть



Павел Бойко работает слесарем по ремонту подвижного состава в вагонном депо Иловайск 28 лет. Участок по ремонту колесных пар, в котором он трудится, – старейший в Донбассе. Профессиональные традиции здесь – основа ежедневной работы многих поколений.

– Депо всегда было вторым домом, – рассказывает Павел Иванович. – Здесь работали мои родители. Мама – крановщиком, отец – трактористом. Для меня с детства, как, наверное, для большинства иловайчан, родной город, семья и железная дорога были одним целым. Я смотрел на взрослых, видел, как они работают. Как бы ни было тяжело – они всегда оставались мастерами.

Беря пример со старших, Павел Бойко навсегда уяснил для себя, что за любое дело нужно брать ответственность и добиваться максимального результата. Такой подход про-

явил и во время срочной службы в армии, которую будущий железнодорожник проходил в 1996-1998 годах в Одессе.

– Время было лихое, в армии пришлось столкнуться с разными ситуациями. Но у меня были цели, которые я сам поставил перед собой: служить с честью – так, чтобы ни мне самому, ни родителям не было стыдно.

Как итог – благодарственное письмо «За отличную службу», которое пришло домой от армейского командования.

– Конечно, в 1998-м я не думал, что спустя четверть века полученные в армии навыки мне очень пригодятся. Тогда я думал о другом – хотелось помочь родителям и самому зарабатывать на жизнь.

Павел Бойко устроился в вагонное депо Иловайск и с тех пор не оставлял родное предприятие. Опытный слесарь, Павел Бойко на совесть выполняет свою работу, отлично знает

Для сильных духом людей принцип гораздо важнее условий. Однажды приняв решение жить честно и делать свое дело ответственно, они не отступают от него ни при каких обстоятельствах. Слесарь 5 разряда вагонного депо Иловайск Павел Бойко – из их числа. Участник специальной военной операции, сегодня он продолжает трудиться на родном предприятии.

конструктивные особенности и методы проверки отремонтированных узлов и деталей колесной пары. В прошлом году за добросовестный труд он был награжден Почетной грамотой ФГУП «Железные дороги Новороссии».

– Там, где мы – всегда успех, лишь бы не мешали, – грустно улыбается Павел Бойко.

Эта грусть, как и у всех иловайских железнодорожников, связана с памятью об обстрелах со стороны украинских войск – за последние 12 лет инфраструктура вагонного депо неоднократно подвергалась разрушениям. После окончания боев за Иловайск в августе 2014 года Павел Иванович принимал участие в восстановлении предприятия. А в феврале 2022 года принял для себя решение об участии в специальной военной операции.

– Я был первым среди коллег, кто получил повестку. Тогда же мне сообщили, что на меня есть служебная бронь. Тем не менее, спустя пару дней, когда я понял масштабы происходящего, увидел, сколько наших парней уходит на фронт, тоже

собрался и пошел в военкомат.

Службу Павел Бойко начал рядовым в пехотном полку на Запорожском направлении. В 2022-2023 годах принимал участие в тяжелейших боях за освобождение Угледара – в то время мощного вражеского укрепленного района. Находясь под Красногоровкой, железнодорожник получил ранение, которое привело к ампутации пальцев ноги и длительному лечению. В августе 2024 года он был комиссован по состоянию здоровья и уволен из рядов вооруженных сил в звании ефрейтора.

Воспоминания об участии в специальной военной операции для Павла Ивановича, в первую очередь, связаны с людьми.

– Я считаю, что на войне дружеское плечо и боевое братство – основа всего. Просто нет таких слов, которыми можно полноценно описать то, что мы пережили с парнями из Донецка, Макеевки, с Камчатки. С теми, кто сегодня в строю и кто вернулся домой, мы стали братьями. Тех, кто погиб, не забуду никогда. Среди них – мой командир Сергей Лысенко. Это

был настоящий офицер, добрый и талантливый человек. Он умел научить, по-отечески относился к солдатам. А до войны он был автором-исполнителем собственных песен, играл и пел в донецкой группе «Свои». Стихи командира запомнились каждому, кто их слышал: «Сколько здесь полегло ребят, край родной, как и я, любивших, нас собой от врага закрывших – свечи в память о них горят». Он писал эти слова, как будто знал о своем будущем. Он, что называется, болел за каждого из нас, берег личный состав. В очередном бою под Угледаром командир выводил роту из-под обстрела, прикрывая солдат собой, и сам погиб.

С теплотой и благодарностью вспоминает Павел Бойко ясиноватского врача-хирурга Татьяну Хмеленко, которая оперировала его в госпитале.

– Если бы не она, то я бы потерял обе ноги, – уверен ветеран. – Она – золотой доктор и настоящий пример человеческого отношения. Иногда важнее всего спокойное и уверенное слово человека, знающего, чем помочь. Это вселяет силу и очень поддерживает.

Такого отношения друг к другу Павел Бойко пожелал всем в День защитника Отечества, добавив цитату еще из одной любимой всеми нашими бойцами песни: «А что нам надо? Да просто свет в оконце!»

**Александр КОВАЛЕНКО**

# «Мы боролись за каждую жизнь»

Мастер вагонного депо Ясиноватая Артем Борисенко спас не одну человеческую жизнь. В феврале 2022 года он вместе с товарищами-железнодорожниками встал на защиту Родины, был заместителем командира медицинского взвода. «Раненых через мои руки прошло много. И теперь случается: иду по улице, а кто-то здороваётся со мной и говорит: «Это ты меня вывез тогда. Спасибо». Эти слова для меня – самое дорогое, что может быть».

С самого детства Артем Борисенко знал, что станет железнодорожником. Один его дед Иван Антонович Борисенко после Великой Отечественной войны работал старшим осмотровиком в парке. Второй дед Александр Иванович Гулый трудился на станции Ясиноватая. Отец Николай Иванович Борисенко был слесарем в вагонном депо Ясиноватая, мама Валентина Александровна работала там же оператором. За трудовые заслуги она награждена орденом «Железнодорожная слава» III степени. Брат Артема Вадим работал машинистом, сейчас он – машинист-инструктор в локомотивном депо Ясиноватая.

– Я вырос в Ясиноватой. В детстве моим любимым звуком был ночной скрип вагонов на сортировочной горке – эта железная «музыка» разносилась над городом. Я заслушивался, и, пожалуй, именно в те минуты определилась моя судьба.

Детская мечта Артема Борисенко сбылась. В 2004 году он поступил в вагонное депо Ясиноватая слесарем по ремонту подвижного состава. Затем, совмещая учебу с работой, окончил Государственную академию железнодорожного транспорта в Харькове. В 2011-м был назначен мастером участка

реvisions буксовых узлов с роликовыми подшипниками.

Высококвалифицированный специалист, прекрасно знающий свое дело, в 2020 году Артем Борисенко был удостоен знака профессионального отличия «Отличный вагонник».

В феврале 2022-го Артем Николаевич вместе с другими деловчанами ушел защищать Родину. Был назначен заместителем командира медицинского взвода. Служил на Херсонском, а затем – на Запорожском направлении. Выполнял задачи по организации медицинского обслуживания подразделения, оказанию первой помощи и эвакуации раненых в полевых условиях.

– Под Херсоном обстановка была по-настоящему тяжелой, – вспоминает участник СВО. – Помню бой, когда я четверо суток находился в обороне как медик. Не смолкали минометы и артиллерия врага, небо кишело дронами-камикадзе. Наш лазарет находился в ближайшем селе – туда круглосуточно везли раненых, и какими бы тяжелыми не были условия, мы не имели права на слабость. Мы упорно делали свою работу – боролись за каждую жизнь.

В конце 2022 года подразделение Артема Борисенко передислоцировали

в Донецкую Народную Республику. Он принимал участие в боях на Марьинском, Авдеевском, Кураховском, Покровском направлениях.

Первое серьезное ранение Артем Николаевич получил в 2023-м под Красногоровкой.

– Мы долго шли в темноте, были в полутора километрах от противника. Вдруг начался минометный обстрел. Мой товарищ находился в метре от меня, взрыв был такой силы, что его бронезилет разорвало в клочья. Меня откинуло взрывной волной, я потерял сознание. Очнувшись от страшного крика – друг горел. В голове у меня звенело, из носа шла кровь, но я смог подползти к товарищу, потушить одежду, наложил жгут, перевязал. Как выяснилось позже, у меня случился инсульт, но я продолжал действовать. Мы прошли еще километр, пока не вышли к своим. Парни в окопах были в шоке: «Как вы выжили?! Вы же шли по минному полю!» Через час прибыла БМП с провизией, она и забрала нас. Это было тройное везение: мы выжили в первом бою, успешно прошли минное поле и дождалась БМП.

Через два месяца лечения Артем Борисенко вернулся в строй, не раз ходил на задания в составе штурмовых групп. Он спасал бойцов, освобождавших Марьинку, село Острое, Курахово. А в селе Ивановка под Димитровом получил еще одно серьезное ранение.

– Я наступил на мину, сутки ждал помощи, – рассказывает Артем Николаевич. – На мое счастье, в тот день стоял туман, и противник не запускал дроны – меня не обнаружили. Потом были 12 дней в полевом штабе под постоянными обстрелами – любая попытка вывоза



была смертельно опасна. А потом ребята, каждую минуту рискуя собой, несли меня три километра до машины на носилках. Только в Донецке я, наконец, почувствовал, самое страшное позади.

После лечения и реабилитации Артем Борисенко был комиссован, и в декабре 2025 года вернулся на родное предприятие. За заслуги перед Родиной и спасение жизней товарищей он награжден Георгиевским крестом IV степени.

– Участие в специальной военной операции заставило меня иначе взглянуть на мир, – признается Артем Николаевич. – Я научился по-настоящему ценить жизнь. Там, на фронте, было все: и радость, и глубокая печаль. Тяжело терять товарищей, но были и светлые мгновения. До сих пор помню тот день, когда, прослужив девять месяцев, я пришел в увольнение домой. И, конечно же, огромное удовлетворение приносит осознание того, что ты спас чью-то жизнь.

**Елена СУШКОВА**

# Выбор профессии – по наследству

Для кого-то железная дорога – это лишь шум пролетающих мимо поездов, а для семьи начальника станции Моспино Донецкого филиала ФГУП «ЖДН» Елены Чухрий – это ритм жизни, передающийся по наследству. Если сложить годы работы всех членов этой династии на стальных магистралях, получится внушительная цифра – 246 лет!

В роду Елены Юрьевны были представители почти всех ключевых профессий отрасли: путейцы, энергетики и, конечно же, движенцы. Дедушка по маминной линии Григорий Николаевич Караман 19 лет проработал обходчиком пути, ежедневно проверяя каждый стык, каждый костыль. Бабушка по отцу Любовь Филипповна Доценко 18 лет проработала слесарем по ремонту вагонов в вагонном депо Моспино.

Отец Юрий Николаевич Доценко стал для дочери главным наставником. Он начинал дежурным по станции, а затем трудился старшим электромехаником СЦБ и связи, в общем отдав железной дороге 43 года. Именно папа научил Елену главному правилу: выполнять работу на совесть, никогда не допускать нарушений.

Мама Валентина Григорьевна Доценко была дежурным стрелочного поста, 34 года следила за порядком и стабильной работой своего участка. Дядя Доценко Николай Николаевич трудился электромонтером. Сестра отца Медведская Александра Николаевна была старшим дежурным стрелочного поста. Брат Елены Виталий Юрьевич Доценко работает дорожным мастером Ясиноватской дистанции пути. Сегодня он защищает Родину в зоне специальной военной операции, продолжая традиции мужества и верности долгу.

Дома у родителей Елены Чухрий до сих пор бережно хранится старая железнодорожная форма и фотоальбом со снимками, сделанными на рабочем

месте. А нынешней морозной зимой отцу даже пригодились валенки, которые ему выдали на работе в далекие 90-е годы – качество тех лет не подвело.

Вся жизнь Елены Чухрий связана с железной дорогой.

– Когда-то еще подростком я шла вдоль путей и слушала, как дежурный по станции объявляет по громкоговорящей связи о приближении поезда. Голос звучал так уверенно! Я замерла и мысленно пред-



Мама Валентина Доценко (на фото слева)

ставила, как делала бы это я: сидела в кабинете, нажимала нужные кнопки и управляла движением огромных составов, – вспоминает Елена Юрьевна.

Детское желание превратилось в осознанный выбор

профессии: после школы она поступила в Артемовский техникум железнодорожного транспорта, а вскоре перевелась на заочное отделение и в 18 лет вошла в коллектив станции Моспино.

Трудовой путь Елены Чухрий начался в 1990 году с должности дежурного стрелочного поста. Затем она год проработала оператором при дежурном по станции, а в 1995-м стала дежурным по станции. С 2000 года и по сей день она возглавляет станцию Моспино.

Елена Юрьевна убеждена, что начальник станции должен быть молодым и амбициозным: от него требуется высокая трудоспособность, хозяйственность и безукоризненная честность. В ее представлении станция – это живой организм, где каждая служба и каждый работник важны для достижения общего результата.

– Для дежурного по станции критически важны умение в считанные секунды принимать решения, способность анализировать огромные объемы информации, – говорит наша собеседница.

С 2014 года жизнь станции Моспино сильно изменилась. Если раньше в подчинении начальника было 55 человек, то сегодня штат сократился до 25, и это стало своеобразной проверкой на прочность.



Елена Чухрий

– Остались только те, кто по-настоящему любит свою работу и выполняет ее с душой, – поясняет Елена Юрьевна. – Лентяев у нас нет – такие люди просто не задерживаются. Зато тех, в ком вижу потенциал, я всегда стараюсь поддержать, подтолкнуть к развитию. Я очень довольна своим нынешним коллективом – он сплоченный и ответственный. Это люди, которые не считаются с личным временем: если нужно – задержатся после смены, если потребуется – выйдут на работу ночью.

Последние годы стали для станции временем серьезных испытаний. Закрылись некоторые предприятия-партнеры, упал грузооборот. Станция Моспино сменила статус со 2-го класса на 3-й промежуточный. Сейчас коллектив в основном работает на прием, пропуск и скрепление грузовых поездов.

– Честность – лучший способ сплотить людей, – убеждена начальник станции. – Я всегда говорю людям все, как есть. Мы поддерживаем друг друга советом, вместе собираем информацию и вместе ищем выход. Когда люди знают реальное положение дел, они работают слаженнее.

Вне работы Елена Юрьевна

остается душой своей большой и дружной семьи. В их доме ценят простые истины: любовь, взаимное уважение и доброту. Эти качества, привитые родителями-железнодорожниками, она передает своим детям.

– На праздники мы семьей собираемся у родителей. У меня очень музыкальная и веселая семья: отец играет на гармошке, брат – на гитаре и гармошке, поем частушки, – рассказывает Елена Чухрий.

Летом Елена Юрьевна находит покой в своем саду.

– Цветы чувствуют заботу так же, как люди, – считает она. – Когда видишь результаты своего труда – распустившийся бутон или благоухающую клумбу, – понимаешь, что в мире, помимо дисциплины и ответственности, всегда должно быть место для красоты и вдохновения.

Сегодня на станции Моспино всего две железнодорожные династии. Но Елена Чухрий не теряет оптимизма. Глядя на подрастающих детей своих сотрудников, она верит, что спустя годы они тоже переступят порог управления станцией, чтобы продолжить дело своих отцов и дедов.

Ольга КРАМАРЕНКО

## Задержаны подозреваемые в поджогах релейных шкафов

Сотрудниками транспортной полиции Донецка и ОМВД России «Харьковский» задержаны подозреваемые в поджогах релейных шкафов. Задания они получали от анонимного куратора через мессенджер за денежное вознаграждение.

В дежурную часть Донецкого линейного отдела МВД России на транспорте поступило сообщение от работников ФГУП «Железные дороги Новороссии» о повреждении объектов железнодорожной инфраструктуры на станции Харьковск. Неизвестные совершили поджог и попытку взлома релейного, двух инструментальных, батарейного шкафов, а также шкафа местной связи.

Прибывшая на место следственно-оперативная группа зафиксировала следы термического воздействия на лакокрасочное покрытие оборудования и повреждения запорных механизмов.

В результате оперативно-розыскных мероприятий, проведенных сотрудниками Донецкого ЛО МВД России на транспорте и их коллегами из УФСБ России по ДНР и ОМВД России «Харьковский», установлены и задержаны подозреваемые.

Ими оказались трое местных жителей в возрасте от 14 до 16 лет.

Установлено, что несовершеннолетние ранее привлекались к уголовной ответственности и состоят на профилактическом учете в отделе по делам несовершеннолетних.

По предварительным данным, подростки причастны к совершению 11 поджогов релейных шкафов. В ходе проверки было установлено, что они действовали по указанию анонимного куратора, который связывался с ними посредством одного из мессенджеров.

Следователями Донецкого линейного отдела МВД России на транспорте возбуждено уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 205 УК РФ «Террористический акт». Материалы дела переданы для дальнейшего расследования в Западно-

межрегиональное следственное управление на транспорте Следственного комитета России. Фигуранты задержаны в порядке статьи 91 УПК РФ.

Поджог релейных шкафов на железнодорожном транспорте подпадает под действие нескольких статей УК РФ, а также может быть квалифицирован как террористический акт в зависимости от целей и мотивов преступления.

В соответствии со ст. 267 УК РФ за приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба, виновному грозит до 4 лет лишения свободы. Если действия повлекли по неосторожности смерть человека – до 5 лет, если смерть двух или более лиц – до 10 лет.

Если поджог совершен с целью дестабилизации деятельности органов власти или международных организаций либо воздействия на принятие ими решений, он может быть квалифицирован как террористический акт. Злоу-

мышленнику грозит до 20 лет лишения свободы.

Поджог релейного шкафа, совершенный с целью подрыва экономической безопасности и обороноспособности Российской Федерации, может быть квалифицирован как диверсия (ст. 281 УК РФ). Наказание предусматривает лишение свободы на срок до 20 лет.

Федеральным законом от 17.11.2025 № 420-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс РФ» возраст привлечения к уголовной ответственности за преступления террористического и диверсионного характера снижен до 14 лет.

Поджог релейных шкафов может привести к крушению поездов, травмам и гибели людей, значительному материальному ущербу, нарушению графиков движения. Если вам или вашим близким в мессенджере или социальной сети поступило сообщение с просьбой или предложением заработать денег путем повреждения или поджога релейных шкафов, немедленно обратитесь в правоохранительные органы.

# Успехи футболистов ЖДН

Сборная команда ФГУП «Железные дороги Новороссии» продолжает свое успешное участие в Высшей лиге зимнего Чемпионата Донецкой Народной Республики по футболу в формате 8x8. Сегодня наши спортсмены входят в тройку лидеров турнира. От важнейших для команды итоговых результатов ее отделяют три решающих матча.

Для футбольной сборной ФГУП «ЖДН» зимний чемпионат в формате 8x8 – непривычная форма соревнования. Игры турнира проводятся на специальных полях под открытым небом, и не всегда удобные погодные условия только усиливают уровень сложности и накал спортивных эмоций. Тем не менее в сезоне 2025-2026 наша команда уверенно и достойно показывает себя среди сильнейших участников Высшей лиги.

В минувшие выходные, 21 февраля, футболисты-железнодорожники провели очередной победный матч. С безоговорочным счетом 4:0 они выиграли у своего принципиального соперника – донецкой команды ЛФК «Союз», которая также борется за призовые места чемпионата.

По одному мячу в ворота «Союза» забili новороссы Владислав Гарненко и Константин Золотарь, два гола – на счету у играющего руководителя команды Олега Сучка.

Также честь Железных дорог Новороссии на футбольном поле отстаивают Станислав Гарненко, Павел Егулов, Егор Косик, Артем Майстренко, Александр Пантюхов, Вадим Семенов, Игорь Холявка, Руслан Холявка, Олег Петровский, Антон Сидоренко, Александр Заец, Сергей Тучков, Владислав Алексанов.

Один из лучших футболистов «Железных дорог Новороссии» Владимир Чирков на протяжении всего чемпионата уверенно занимает первое место в спи-



ске бомбардиров. В течение всех прошедших на сегодняшний день матчей играющий тренер нашей команды забил 11 голов.

По текущим результатам футбольных матчей сборная команда ФГУП «Железные дороги Новороссии» занимает третью строчку в итоговой таблице с 17 очками, не проиграв ни одной игры.

Впереди у наших спортсменов – три решающих встречи, в том числе с ближайшими по таблице соперниками: горловской командой «АРЗ» (21 очко, 7 игр) и донецкой МФК «Магистрал» (15 очков, 7 игр), командой СШ №5 «Гвардеец» (3 очка, 8 игр). Такая небольшая разница в количестве очков при минимуме игр, оставшихся до завершения чемпионата, говорит об очень высоких шансах для нашей команды не просто сохранить свои позиции на призовых местах, но и выиграть в турнире. Больешики сборной «ЖДН» очень верят в свою команду, а ее игроки стараются делать все для победы в этих соревнованиях.

Футбольные успехи очень важны для железнодорожников Новороссии и в ближайшей игровой перспективе. Нынешние состязания – это еще и подготовка к предстоящему турниру федерального уровня. В апреле 2026 года в Сочи пройдет Кубок ОАО «РЖД» по футболу в формате 8x8. На эти соревнования сборная ФГУП «Железные дороги

Новороссии» поедет уже во второй раз и намерена показать себя с самой лучшей стороны, предварительно проанализировав достижения и ошибки прошлого.

За годы участия в различных турнирах наша сборная по футболу заслужила славу амбициозной и сильной команды. Железнодорожники завоевали Кубок по мини-футболу среди министерств и ведомств ДНР-2018 и победили во второй лиге чемпионата Донецка сезона 2018-2019, стали серебряным призером первой лиги чемпионата Донецка 2019-2020 и Кубка воссоединения Донбасса с Российской Федерацией 5x5 в 2023 году, бронзовым призером летнего первенства первой лиги Донецка и чемпионата ДНР сезона 2020-2021, финалистом Кубка воссоединения Донбасса с Российской Федерацией в 2024 году. Как отметил помощник руководителя команды Владислав Алексанов, все эти результаты – общее достижение тех, кто внес свой вклад в ее создание и развитие: железнодорожников, продолжающих играть несмотря ни на какие трудности, руководства ФГУП «Железные дороги Новороссии» и Дорпрофжел, надежных и верных болельщиков.

Желаем нашей команде новых успехов и достижения всех поставленных задач!

**Александр КОВАЛЕНКО**

## Из века в век

В честь Дня защитника Отечества в подразделении по сохранению исторического наследия Донецкого филиала ФГУП «ЖДН» была организована тематическая экскурсия с исторической реконструкцией для работников Донецкой дистанции по эксплуатации зданий и сооружений.

Выставочную экспозицию работникам предприятия представили начальник подразделения Игорь Белоусов и методист музея истории и развития Донецкой железной дороги Людмила Донченко.

Накануне Дня защитника Отечества работниками подразделения по сохранению исторического наследия были подготовлены тематические стенды, а также мероприятия с информацией о принципах действия механизмов и воссозданием атмосферы путешествий на тему «Стрелки времени» и «Из века в век».

На смотровой площадке музея посетители увидели натурные образцы раритетной железнодорожной техники 1909 – 1980-х годов. Особый интерес вызвала историческая реконструкция передачи дежурной по станции машинисту паровоза жезла для проезда по однопутному участку.



# Тихая гавань творческого вдохновения



Татьяна Рева относится к железнодорожной династии станции Новоалексеевка. Ее дедушка по линии отца Селюков Василий Павлович трудился в товарной конторе с 1945 года, бабушка Селюкова Зоя Ильинична работала в кафе

О том, как совмещать трудовые будни и творческую самореализацию, можете смело спрашивать Татьяну Рева – уборщица помещений 1 разряда станции Новоалексеевка Мелитополь-Херсонского филиала ФГУП «ЖДН». Уже много лет Татьяна Евгеньевна увлекается вышивкой бисером.

работает в ПМС-137 в техническом отделе. Муж Татьяны Рева Анатолий Алексеевич трудится электромонтером по ремонту и обслуживанию аппаратуры и устройств связи 5 разряда участка связи цеха №43 Мелитопольской дистанции сигнализации и связи.

На железной дороге Татьяна Рева трудится пять лет. Начинала трудовой путь со специальности диктора, работала агентом транспортного обслуживания, а с сентября 2025-го трудится уборщицей территории.

Один из своих творческих проектов – копию знаменитой картины «Утро в сосновом лесу» Татьяна Евгеньевна вышивала бисером почти пять лет. Закончила ее 8 сентября прошлого года.

– Я давно хотела иметь та-

кую картину. Однажды меня осенило: «Почему бы мне ее не вышить?» Я решила поддаться творческому порыву и приступила к реализации идеи. Процесс занял довольно много времени.

У Татьяны Рева – три дочери. Анастасии – 19 лет, Каролине – 12, Маргарите – 8 лет. Все они умеют вышивать бисером. То есть, мы имеем дело с творческим семейным подрядом, где в данном направлении проявляется преемственность поколений.

– Помню, была в гостях у своей кумы Ирины. Увидела у нее картины, вышитые бисером. Тогда мне очень захотелось научиться этому искусству. Ирина обучила меня азам вышивки – это и было началом моего творческого пути.

Татьяне Евгеньевне очень важно, чтобы вышивка выглядела идеально. Если ряд неровный, распарывает его и вышивает заново.

– Вышитая картина должна быть аккуратно выполнена и с лицевой, и с изнаночной части. Нитки должны идти ровными рядами, без узлов и путаницы. Моя коллега по работе, дежурная по вокзалу Татьяна Шевченко научила меня тому, как вышивать правильно. Сейчас она является моим творческим наставником, – говорит рукодельница. – Теперь я смотрю на вышивку по-иному. Когда выполняю новые работы, первую оценку получаю именно от нее как от опытной мастерицы.

Тем, кто только начинает творческий путь или думает об этом, Татьяна Рева советует просто взять и начать под настраивание.

– Не бойтесь пробовать новое, ведь иначе вы так и не узнаете, ваше ли это занятие, не найдете новых для себя точек самореализации.

**Алексей КУЧЕРЯВЫЙ**