

Кубок СКЖД снова у нас!

Сборная команда ФГУП «Железные дороги Новороссии» по хоккею стала победителем III Открытого Кубка Северо-Кавказской железной дороги и в очередной раз показала великолепную спортивную форму.

III Открытый Кубок Северо-Кавказской железной дороги по хоккею с шайбой проходил 20 и 21 июня во Дворце спорта в Ростове-на-Дону, он принял шесть команд. На ледовую арену, помимо новороссов – чемпионов прошлого года, вышли команды «Крылья Ростова», Новочеркаского электровозостроительного завода, Юго-Восточной железной дороги, «Магистраль» Приволжской железной дороги, а также сборная хозяев поля – Северо-Кавказской железной дороги.

После первого игрового дня наша команда была определена как финалист и в воскресенье 21 июня провела выигранный итоговую встречу со сборной Северо-Кавказской железной дороги.

Победный матч стал для команды новороссов феерией реализованных голевых моментов – девять шайб были забиты в ворота соперника при единственной пропущенной от СКЖД. Таким образом, сборная команда ФГУП «ЖДН» стала победителем III Открытого Кубка Северо-Кавказской железной дороги.

Как отметил руководитель нашей команды заместитель генерального директора ФГУП «ЖДН» Виталий Сокол, победа сборной стала итогом упорной подготовительной работы и общего настроя на победу.

– Играть на донской земле по



приглашению наших коллег и друзей всегда интересно, – рассказал он. – Конечно, когда на трибунах большое количество болельщиков команды хозяев соревнований, ощущается мощное влияние, но в целом во дворце спорта царил настоящий спортивный азарт.

По итогам двух игровых дней Кубка судейской коллегией турнира лучшим вратарем соревнований признан голкипер нашей сборной Максим Васильев, а лучшим защитником – игрок ЖДН Владимир Самко.

– Несмотря на итоговый счет, первые две игры против команд из Воронежа и Саратова были крайне сложными, но от того и более приятными были победы в них, – говорит Владимир Самко. – В финале мы чувствовали себя уверенно и сумели победить команду хозяев турнира. На этом нынешний сезон окончен. Мы уходим в хоккейный отпуск и с нетерпением ждем начала нового сезона и проведения ежегодного Кубка РЖД в Красноярске, на который у нас большие планы.

В свою очередь вратарь новороссов Максим Васильев основой победного участия нашей сборной в ростовском турнире с уверенностью называет общий командный дух:

– У соперников очень хорошие команды, сплоченные, есть много настоящих хоккейных мастеров, от которых можно было ждать проблем нашей обороне, но в целом мы победили благодаря готовности ребят биться друг за друга. У нас сложился крепкий коллектив, который с каждым новым турниром становится сильнее. Для меня как вратаря защищать ворота нашей команды – это большая честь. Приятно видеть, что парни готовы ложиться под шайбу, не жалея себя. Спасибо и тренерскому штабу, и всем руководителям сборной за то, что дают нам возможность играть на таких соревнованиях, где мы демонстрируем прогресс.

Поздравляем хоккеистов Железных дорог Новороссии с волевой победой и желаем новых достижений на ледовых аренах страны!

Целевое обучение

20 июня 2026 года началась вступительная кампания в вузы Российской Федерации. Документы принимаются до 17 июля включительно.

С целью развития кадрового потенциала подразделений ФГУП «Железные дороги Новороссии», а также привлечения к работе молодых специалистов в 2026 году имеется возможность поступления абитуриентов в высшие и средние профессиональные образовательные организации на железнодорожные специальности на условиях целевого обучения.

В частности, можно поступить в ФГБОУ ВО «Ростовский государственный университет путей сообщения» и ФГБОУ ВО «Донецкий институт железнодорожного транспорта».

Среди преимуществ обучения по договору о целевом обучении: отдельный конкурс при поступлении на целевые бюджетные места; гарантия трудоустройства; ежемесячные выплаты к академической стипендии в период обучения при условии успеваемости студента; оплата дополнительных образовательных услуг (получение рабочей квалификации); прохождения практики в соответствии с учебным планом на предприятиях ФГУП «ЖДН».

Стать кандидатом на целевое обучение можно, заполнив электронную форму на официальном сайте ФГУП «ЖДН». Там же можно подробнее узнать о преимуществах обучения по договору о целевом обучении и ознакомиться с требованиями к кандидатам на целевое обучение.



Наше призвание – всегда быть на высоте

Работа машинистов крана требует стального характера, ювелирной точности и предельной ответственности, ведь под их управлением оживают многотонные машины. В канун своего профессионального праздника, который отметили в России 4 июня, крановщики Железных дорог Новороссии рассказали о специфике работы на высоте и о том, как они пришли в профессию.

Машинист крана вагонного депо Щетово Луганского филиала ФГУП «ЖДН» Елена Клевец посвятила этой профессии более 40 лет. О таких людях, как Елена Петровна, говорят: профессионал от Бога. Всю свою трудовую жизнь, прерываясь лишь на декретные отпуска, она управляет сложной многотонной техникой.

Елена пришла в депо в далеком 1983 году сразу после школьной скамьи. Выбор места работы не был случайным: предприятие находилось совсем рядом с домом, да и отец трудился на железной дороге – был осмотрщиком вагонов

на пункте технического обслуживания Щетово. Работа в депо была престижной и стабильной.

Многие новички перед первым подъемом на кран испытывают страх, но только не Елена.

– Высоты я вообще никогда не боялась, – с улыбкой вспоминает Елена Петровна. – Как первый раз поднялась в кабину, так показалось, будто я там и родилась.

Ее первым наставником стала опытный стропальщик Валентина Куликова, которая щедро делилась секретами профессии с молодой девчонкой.

За десятилетия работы Елена Клевец освоила два типа кранов: мостовой, который работает внутри цеха, и козловой – на улице. Оба крана пятитонные. Казалось бы, вес небольшой по меркам тяжелой промышленности, но работа с вагонами требует колоссальной ответственности.

Обычный рабочий день крановщицы расписан по минутам:

– Утром прихожу и первым делом проверяю кран – безопасность превыше всего, – убеждена Елена Клевец. – А дальше начинается работа: поднимаем вагон, ребята-слесари отрезают люки, мы их аккуратно снимаем краном. Потом, после ремонта, ставим эти люки на место и бережно сажаем вагон обратно на тележки. Все должно быть миллиметр в миллиметр.

Наша собеседница признается, что чувствует кран, как продолжение собственного тела. И это не просто слова. За все 43 года работы у нее не было ни одного случая травматизма или по-

вреждения груза. Это невероятный показатель для такой сложной работы, где малейшее неверное движение рычага может стоить кому-то здоровья.

Елене Петровне есть с чем сравнивать сегодняшний день. Были времена, когда вагонное депо Щетово работало на полную мощность, проводился масштабный депо-ремонт, а коллектив крановщиков был большим.

– Раньше работы было очень много, трудились по 12 часов. Бывало, за одну смену приходилось снимать и ставить по 40–45 люков – вот это была настоящая тяжелая работа, постоянно в движении! Сейчас объемы уже не те, за день делаем около шести вагонов. И смена у меня теперь 8 часов.

Сегодня Елена Клевец осталась единственным крановщиком в депо – все остальные коллеги со временем рассчитались или ушли на заслуженный отдых. Напарника у нее нет, поэтому и смены стали короче.

(Продолжение на стр. 2)

Наше призвание – всегда быть на высоте

(Окончание.)

Начало на стр. 1)

В свое время Елена Клевец подготовила немало учениц, которые потом успешно закрепились в других депо. А современная молодежь неохотно идет в эту профессию.

– Очень хочется обучить себе смену, подготовить напарника, передать свой богатый опыт, – признается наша героиня.

Даже спустя четыре десятилетия Елена Петровна искренне любит то, чем занимается. В профессии ее всегда привлекала именно высота.

– Как в той поговорке: высоко сию, далеко гляжу, всех вижу, – шутит Елена Клевец. – А если серьезно, то моя



Елена Клевец

работа – это внимание, точность и забота о людях, которые трудятся внизу. Главное – строго соблюдать технику безопасности, и тогда кран ответит тебе взаимностью.

Машинист восстановительного поезда Дебальцево Донецкого филиала ФГУП «ЖДН» Сергей Изотов отдал родному предприятию почти 35 лет. Он пришел в восстановительный поезд Дебальцево сразу после армии в 1992 году.

Железная дорога была для него родной с детства: отец Александр Федорович Изотов трудился слесарем в электроаппаратном цехе локомотивного депо Дебальцево, мама Зоя Павловна работала старшим осмотрщиком вагонов. Сын продолжил семейную традицию, но выбрал свой путь.

– Пришел я на предприятие электрогазосварщиком, – вспоминает Сергей Александрович. – Но вскоре предложили выучиться на машиниста крана. Поехал в Краснолиманскую дорожно-техническую школу, получил права, и с 1994 года я – в кабине.

Сегодня Сергей Изотов может управлять любым краном на предприятии, но его главным, самым мощным «железным напарником» стал ЕДК-2000. Этот исполин на железнодорожном ходу обладает колоссальной грузоподъемностью – 250 тонн. С его помощью поднимают сошедшие с рельсов многотонные тепловозы и груженные вагоны.

– У нас есть краны и поменьше – 125, 80 тонн, но ЕДК-2000 – это особая мощь. К нему нужно было привыкнуть, «наладить» под себя, – с гордостью говорит машинист. – За все годы он меня ни разу не подвел. Надежная честная техника!

Специфика работы восстановительного поезда – постоянная готовность к чрезвычайным ситуациям. В 1990-е годы аварийность на путях была высокой, и дебальцевские восстановители буквально жили в поезде.

– Бывало такое, что мы за год выезжали по сто с лишним раз. Дома практически не бывали. Работали сутки, а то и двое подряд на объекте. Одна бригада прямо на месте спит, отдыхает, пока вторая работает, потом меняемся. Столько этих сходов за жизнь повидал, что все и не вспомнишь, – рассказывает Сергей Александрович.

Одним из самых запоминающихся и сложных выездов стал сход газовых цистерн под Красноармейском в 2014 году.

– Там мы работали целую неделю без перерыва. Сложный был случай, опасный, но задачу свою выполнили.

Сергей Изотов уверен: характер машиниста крана восстановительного поезда должен сочетать в себе спокойствие, выдержку и холодный расчет. Спешка под стрелой 250-тонного крана смертельно опасна.

– В нашей работе суеты быть не должно. Да, есть нормативы, нас торопят, ведь нужно быстрее открывать движение поездов. Но когда ты выставишь такой огромный кран, спешить нельзя категорически. Нужно все рассчитать и выставить его так, чтобы он стоял намертво и не перевернулся под нагрузкой. Спешка спешкой, а сделать надо правильно и безопасно.

Такой профессиональный подход Сергея Изотова заслужил безусловный авторитет среди коллег.

– Взаимодействие с мастером и стропальщиками у нас идеальное, – говорит он.

Сергей Александрович с глубокой благодарностью вспоминает своего наставника – машиниста крана Анатолия Джурю, который когда-то научил его чувствовать технику. Сегодня он сам стал наставником, но в будущее смотрит с некоторой грустью:

– Я сейчас, можно сказать, последний из могикан остался. Напарник, который со мной работает, – мой ученик, я его сам подготовил. Парень отличный. Но вообще молодежь к нам сейчас идти не хочет, и замены нет. Так что, если мы уйдем, даже не знаю, кто сядет за рычаги.

В любые времена Сергей Изотов остается верен своей суровой мужской профессии. Для него лучшая награда за тяжелый труд – чувство выполненного долга:

– Отработали, подняли, путь открыли – значит, все хорошо. Можно возвращаться домой.



Оксана Дубикова

Машинист крана локомотивного депо Иловайск Донецкого филиала ФГУП «ЖДН» Оксана Дубикова поступила на предприятие в 1991 году. Ее трудовой путь начинался на земле – в должности маляра. Молодая девушка занималась покраской дизель-поездов, но каждый



раз, глядя вверх, где под потолком цеха плавно двигался мостовой кран, чувствовала, что ее призвание – там, на высоте.

В 2005 году в депо возник дефицит крановщиков. Для Оксаны это стало знаком: пора менять жизнь. Она самостоятельно приняла решение переехать, успешно окончила курсы в Донецке и вернулась в родное депо. Сначала работала на подмене, а с 2019 года полностью перешла на должность машиниста крана.

Первым и главным наставником Оксаны стала Зинаида Хапицкая, отдавшая этой профессии около 40 лет.

– Книжки – это одно, а работать руками, управлять краном – совершенно другое, – делится Оксана Владимировна. – Зинаида научила меня практике. А когда в 2019 году я окончательно перешла на кран, мне очень помог наш мастер Сергей Николаевич Навроцкий. Людей не хватало, он и сам порой садился за рычаги, и меня многому научил.

Оксана признается, что страха высоты у нее никогда не было. Кран в депо расположен на высоте около 15 метров – для нее это комфортная рабочая зона.

– Когда Зинаида Хапицкая впервые везла меня на кране, я сразу поняла: это мое! Страшно было другое – дотронуться до рычагов. Казалось: вдруг поедет не туда! Первое время присутствовала какая-то скованность, но со временем это прошло.

Сегодня Оксана Дубикова работает одна и очень переживает, что среди молодежи нет преемников.

В ее распоряжении – мощный десяти-тонный мостовой кран. Под управлением этой смелой женщины проходят ремонт маневровые тепловозы ЧМЭЗ, магистральные 2ТЭ116 и другая техника.

Каждое утро машиниста начинается со строгого ритуала:

– Прихожу, осматриваю кран. Я опускаю крюк, слесарь внимательно проверяет, все ли болты на месте, ничего ли не открутилось. Безопасность – на первом месте. Только после этого включаю тумблер, подаю предупредительный звуковой сигнал и начинаю движение.

Чтобы добраться до «внутренностей» тепловоза или электровоза, Оксана Владимировна приходится снимать крышу локомотива, а затем бережно вынимать огромные водяные баки, агрегаты и тяжелые электродвигатели.

Самым сложным экзаменом на профессионализм она считает ремонт, когда локомотив разбирают буквально до основания:

– Был случай, когда слесари до винтика разобрали ЧМЭЗ, и нам нужно было очень аккуратно, деталь за деталью, опускать все обратно и соединять. Это ювелирная работа, требующая предельного внимания.

Свою профессию Оксана Дубикова любит. Качка и вибрации кабины, которые пугали в самом начале, теперь ста-

ли привычными – опытная крановщица научилась их «ловить» и гасить плавными движениями.

Главный секрет успешной работы, по мнению нашей героини, кроется в железной дисциплине и полном доверии между крановщиком и стропальщиком на земле.

– В цеху часто гудят заехавшие локомотивы, слышимость плохая. Поэтому я очень внимательно смотрю на человека на земле. Без команды стропальщика я не сделаю ни одного движения рычагом. Ведь от меня напрямую зависит жизнь людей, работающих внизу. Нельзя допустить, чтобы груз сорвался.



Сергей Изотов

Благодаря такому подходу, высочайшей концентрации и профессионализму, за годы работы у Оксаны Дубиковой не произошло ни одного инцидента. Но, бывало, реальные обстоятельства проверяли ее на прочность.

– Как-то раз я поднялась на кран работать, и тут раз – свет отключили. А это зима, мороз минус 15 градусов! – вспоминает она. – Конечно, очень холодно было. Целый час ждала, пока включат свет – в Республике тогда многие города оставались без электричества. Внизу все равнодушные переживали, предлагали спуститься по лестнице. Но я говорю: «Нет, кран не покину!» Так и переждала, пока все заработало.

Что же держит Оксану Владимировну в этой непростой профессии уже столько лет? Ответ кроется в самой сути ее работы и ее собственном характере.

– Не знаю, как сказать... Может, именно то, что находишься на высоте, дает ощущение какого-то полета души, – признается она. – Здесь есть своя особая романтика, которую могут понять лишь те, кто управляет многотонной машиной, паря над землей. Но главное – это ощущение пользы людям. Наша задача – помогать, быть сильными большими руками, которые облегчают труд других.

Ольга КРАМАРЕНКО

Цель – работать без ущерба для природы

5 июня профессиональный праздник отметили экологи – специалисты, которые работают над проблемами защиты окружающей среды. ФГУП «Железные дороги Новороссии» – одно из крупнейших предприятий на новых территориях Российской Федерации, и вопросам соблюдения природоохранного законодательства здесь уделяется большое внимание. Главная цель этой работы – максимально сократить негативное воздействие на окружающую среду, которое оказывается в результате производственно-хозяйственной деятельности.

Главная задача сотрудников сектора экологии департамента технической политики ФГУП «Железные дороги Новороссии» и специалистов, которые занимаются этими вопросами в филиалах, – обеспечение соблюдения природоохранного законодательства. Если этого не делать, то возможно загрязнение нефтепродуктами, негативное воздействие на атмосферный воздух, образование свалок с отходами производства.

– Сейчас проводится работа по разработке нормативно-правовых документов, регулирующих обращение с отходами, и учету вредных выбросов, – рассказала начальник сектора экологии департамента техполитики ФГУП «ЖДН» Ольга Белоус. – На данный момент уже выполнены инвентаризация и постановка на госучет объектов железной дороги, негативно влияющих на окружающую среду, паспортизация отходов разных классов, а также подготовлены другие необходимые документы. Это та основа, без которой невозможно эффективно решать вопросы снижения негативного влияния на окружающую среду любого предприятия.

Проделанная работа была высоко отмечена Правительством Донецкой Народной Республики.

– Еще одно направление нашей деятельности – это учет и передача на переработку или утилизацию отходов производства, – рассказала Ольга Белоус. – Например, железнодорожные шпалы, которые уже невозможно использовать по назначению, нельзя просто собрать и выбросить – это нанесет огромный ущерб природе. Они должны передаваться на переработку или утилизацию. Такая же работа проводится с отработанными нефтепродуктами и другими отходами, которые образуются на железной дороге.

В настоящее время на территориях ДНР, ЛНР, Запорожской и Херсонской областей плата за негативное воздействие на окружающую среду не осуществляется, и отчетность в Росприроднадзор подается не в полном объеме. Благодаря этим особенностям применения законодательства РФ у нас есть время для приведения в соответствие нормативно-правовых документов. И на данный момент экологами ФГУП «ЖДН» выполнена большая часть требований.

Чтобы обработать информацию и вникнуть в тонкости природоохранного законодательства РФ применительно к железнодорожному транспорту, необходимо не только профильное образование, знание организационной структуры управления железнодорожным транспортом, но и огромное желание заниматься этим вопросом.

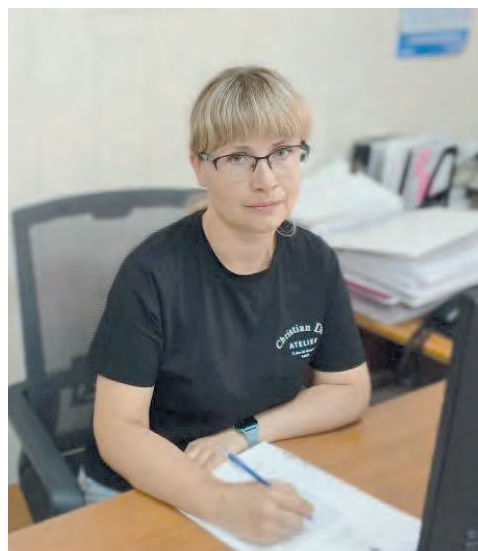
Ольга Белоус работает на Донецкой железной дороге с 1992 года. Сектор экологии департамента техполитики ФГУП «Железные дороги Новороссии» возглавляет с 2024 года.

– Основная наша задача – проведение единой экологической политики, осуществление общего руководства, планирование и координация работы, направленной на сохранение природной среды, рациональное ис-

пользование природных ресурсов, предотвращение негативного воздействия на окружающую среду в результате производственно-хозяйственной деятельности ФГУП «ЖДН», – пояснила она.

Успех выполнения всех этих обширных задач зависит прежде всего от профессионализма людей, которые работают над соблюдением природоохранного законодательства.

Ведущий инженер сектора экологии ФГУП «ЖДН» Юлия Спивак трудится на железной дороге с 2018 года. Начала в дорожной геофизической станции Донецкой дистанции пути, работала в секторе экологии и приоритетных программ развития технической службы Донецкой магистрали. В 2024 году она перешла в сектор экологии департамента техполитики ФГУП «ЖДН», и полученный опыт позволил ей быстро вникнуть в новые требования отчетности и налогообложения.



Ольга Пилипенко

– Работая над вопросами соблюдения экологического законодательства на предприятии, понимаешь, насколько это важно, – сказала Юлия Спивак. – Экологическое благополучие – это отношение каждого человека к своей деятельности. Мы учим детей тому, что природу нужно беречь, и, если ты отдыхаешь на природе, нужно обязательно убрать за собой мусор. Этот подход масштабируется и на работу предприятий. И хотя здесь это сделать сложнее, все равно каждый работник, будь то монтер пути, проводник или экономист, должен понимать, как его профессиональная деятельность отражается на состоянии окружающей среды. Он ответственен за отходы, которые образуются в результате работы.

Инженер 1 категории сектора экологии ФГУП «ЖДН» Елена Григорьева работает на предприятии с 2024 года. В 2001 году она получила диплом эколога и преподавателя химии и биологии Донецкого национального университета. Работала в КП «Зеленое строительство Донецка», занималась озеленением и ландшафтным дизайном. В том, как выглядят сейчас парк им. А.С. Щербакова, бульвар им. А.С. Пушкина, скверы и зоны отдыха в Донецке, есть и ее заслуга. Многие деревья, кустарники и цветы высажены ее руками.

– Работа на железной дороге кар-



Юлия Спивак, Ольга Белоус и Елена Григорьева

динально отличается от моего предыдущего опыта, – рассказала Елена Григорьева. – Раньше была узкая специализация, связанная с озеленением города, а здесь – учет отходов производства, разработка нормативно-правовых документов, составление отчетов. Конечно, в университете все это я проходила, но, столкнувшись на практике, поняла, какая это сложная, объемная и ответственная работа. Здесь каждый шаг вперед зависит от того, насколько правильно мы сделали предыдущий, и эта работа очень важна прежде всего для нас самих и наших детей. Загрязненные отходами территории очень сложно вернуть к жизни.

Для ведущего специалиста по охране труда Луганского филиала ФГУП «ЖДН» Екатерины Шевченко вопросы охраны окружающей среды стали делом всей жизни. После школы, выбирая направление дальнейшего образования, она остановилась на Луганском государственном аграрном университете имени К.Е. Ворошилова. Получила диплом магистра по специальности «Экология и охрана окружающей среды».

– Это осознанный выбор – я с самого детства увлекалась природой, – поделилась Екатерина Алексеевна. – Раздумывала над тем, стать ветеринарным врачом или заниматься вопросами экологии. Остановилась на последнем и до сих пор не жалею о своем выборе. Это – дело, которым я занимаюсь с удовольствием, тем более сейчас, когда работаю в таком замечательном коллективе, как отдел охраны труда и промышленной безопасности!

В Российской Федерации к предприятиям предъявляются очень жесткие требования в сфере охраны атмосферного воздуха и обращения с отходами производства и потребления. И именно экологи определяют направление, которое наиболее перспективно для решения этих проблем.

– Кроме контроля вредных выбросов и учета отходов, значительно снизить экологическую нагрузку на железной дороге позволяет, например, модернизация котельных – переход с твердого топлива на электрическую энергию, а также внедрение технологий регенерации отработанных масел и смазок, – пояснила Екатерина Шевченко. – В наших условиях заниматься соблюдением природоохранного законодательства очень непросто, но это крайне важный аспект не только в работе, но и в жизни.

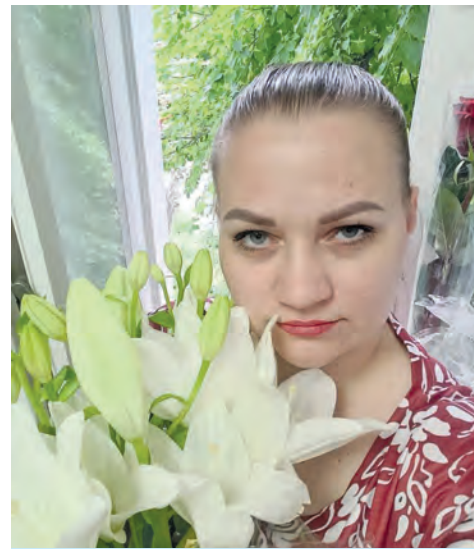
У Екатерины Алексеевны двое детей, и она учит их тому, что ни в коем случае нельзя оставлять после себя мусор.

– Главный пример для них – я сама, потому что дети, как губки, впитывают то, что видят вокруг. Мы вместе убираем возле дома, не ждем, когда это сделают другие. Буквально в этом году по-

садили ландыши на клумбе и оградили их декоративным заборчиком. Надеюсь, соседи поддержат такую инициативу и тоже начнут облагораживать придомовую территорию.

Ведущий инженер отдела технической политики Мелитополь-Херсонского филиала Ольга Пилипенко начала заниматься вопросами соблюдения природоохранного законодательства с 2025 года, и для нее это стало новым направлением работы.

– По образованию я инженер по механизации, в 2008 году окончила Таврический государственный агротехнологический университет, – рассказала Ольга Сергеевна. – Работать на железную дорогу я поступила в 2022 году. В 2025 году перешла в отдел технической политики Мелитополь-Херсонского фи-



Екатерина Шевченко

лиала ФГУП «ЖДН», и вопросы соблюдения природоохранного законодательства стали одним из направлений моей работы.

Ольга Пилипенко признается, что даже не представляла себе, насколько важны вопросы экологии для предприятия.

– Это только на первый взгляд кажется, что охрана природы – несложный вопрос, – говорит наша собеседница. – На самом деле мы работаем для благополучия нашего края. Донецкая, Луганская Республики, а также Запорожская и Херсонская области всегда были привлекательными регионами для отдыха. И сейчас важно, несмотря ни на что, сохранить этот потенциал. Оставить чистыми наши леса, реки и водоемы, сохранить от загрязнения Азовское море и его побережье. Сделать это возможно, только сократив негативное влияние промышленности на окружающую среду. Поэтому наша главная цель – работать без ущерба для природы.

Виктория ШЕВКУНОВА

Каждый лист – это живая картина прошлого

На первый взгляд работа в архиве кажется тихой и размеренной, но за этим внешним спокойствием скрывается интенсивная профессиональная деятельность. Специалисты ежедневно обрабатывают многочисленные запросы и обращения, отвечают на постоянные звонки, и все это требует не только глубоких профильных знаний, но и развитых коммуникативных навыков. Их кропотливый труд – залог сохранения документальной памяти поколений.

Благодаря работе архивистов тысячи людей могут подтвердить свои права, восстановить трудовой стаж или узнать историю своей семьи. О том, как устроена жизнь архива изнутри, к Международному дню архивов поделилась старший инспектор группы архива Донецкого филиала ФГУП «ЖДН» Ольга Сотникова.

Группа архива Донецкого филиала ФГУП «ЖДН» – место поистине уникальное. Это не просто стопки бумаг и пыльные папки, а живой фонд памяти о людях, поколениях и целых предприятиях. Для Ольги Сотниковой работа в архиве стала настоящим призванием, где каждый документ может решить судьбу человека.

– Многие считают, что работа в архиве сводится к работе с бумагами, но это лишь ее малая часть, – говорит Ольга Сотникова. – Прежде всего это постоянный контакт с людьми и решение очень личных вопросов. За год группа архива обрабатывает в среднем более тысячи запросов. При этом один обратившийся может запросить не одну, а сразу десяток справок – например, для оформления пенсии или подтверждения трудового стажа. Поиск нужной информации, особенно документов по личному составу – лицевых счетов (ведомостей) по заработной плате и приказов для подтверждения стажа работы требует времени и пристального внимания. Необходимо найти документы в архиве, проверить и пересчитать данные, грамотно оформить ответ. Также в этом году проведена масштабная работа по актуализации номенклатуры дел. Это систематизированный перечень заголовков дел с указанием сроков их хранения, оформленный в установленном порядке. Это основной учетный документ в делопроизводстве: он закрепляет классификацию исполненных документов в дела и отражает состав доку-

ментального фонда организации. Помимо Донецкого филиала в работу были включены еще 42 структуры. Это колоссальный объем работы!

Ольга Сотникова пришла на железную дорогу в 1987 году. Ее путь начался в управлении Донецкой железной дороги заведующей машинописного бюро хозяйственной службы. Ольга Владимировна осознанно выбрала специальность «Документоведение», сначала окончив техникум, а затем университет.

– Я всегда любила работать с документами, – вспоминает наша собеседница. – Мои желания в профессии полностью оправдались.

В 1996 году Ольге Владимировне предложили должность начальника сектора архивов. Она до сих пор помнит первое волнение, охватившее ее при виде масштабов архива. Перед ней раскинулись бесконечные ряды огромных стеллажей, уставленных коробками и папками с аккуратными ярлычками. Все было четко структурировано и подписано, но для молодого специалиста эта упорядоченная громада казалась непостижимой.

– До мельчайших подробностей помню свой первый рабочий день, – с улыбкой вспоминает Ольга Сотникова. – Виктор Павлович Данько, в то время начальник сектора архивов, провел для меня экскурсию по четырем хранилищам. Он тогда сказал: «Объяснять тебе устройство архива сейчас бесполезно. Да, у нас все на полочках, все подписано, но тебе нужно минимум полгода здесь поработать, изучить структуру изнутри. И тогда ты начнешь здесь не ходить, а летать».

Слова наставника оказались пророческими. Спустя время Ольга Владимировна могла с закрытыми глазами найти любую папку.

– Я очень люблю свою работу, – признается она. – Больше всего мне нравится помогать

людям. Очень приятно, когда находишь данные, которые у нас запрашивают. Человек приходит растерянный, ему нужно подтвердить стаж или зарплату для пенсии, а у него нет документов. И когда ты находишь его личное дело, ведомости сорокалетней давности, оформляешь справку и видишь его счастливые глаза, понимаешь, что работаешь не зря.

С 2007 года Ольга Сотникова работает в паре со старшим инспектором Инной Геннадиевной Чистяковой.

– Архив – это командная работа, – подчеркивает наша героиня. – Один человек не справится: минимум – двое, а лучше – больше. Запросы идут постоянно – от граждан, от пенсионного фонда. Мы оперативно обрабатываем их и предоставляем имеющиеся данные.

Архив, где работают Ольга Сотникова и Инна Чистякова, – настоящая энциклопедия человеческих судеб. На хранении здесь находятся документы, начиная с 1928 года. Это личные дела, приказы и ведомости Донецкой магистрали: в прошлом – Северо-Донецкой и Южно-Донецкой железных дорог.

Многие думают, что ведомственный архив хранит только документы самого управления. Но на самом деле это огромный объединенный фонд. Здесь хранятся документы множества организаций, которые были ликвидированы. Среди них – фонды Дортреста, знаменитых донецких вагонов-ресторанов, Дорурса (управление рабочего снабжения), ССМП-417 (специализированного строительного монтажного поезда), ДАРМ (дорожных авторемонтных мастерских), автобазы станции Ясиноватая, благотворительного фонда «Магистраль» и «ЖЕЛДОР-РЕСУРС». На хранении находятся документы 23 ведомственных детских садов от Мариуполя, Волновахи и Сартаны до Карани, Хлебодаровки, Авдеевки и Асланово,



Инна Чистякова и Ольга Сотникова

документы Артемовской, Краснолиманской и Ясиноватской дорожно-технических школ.

Ольга Сотникова вспоминает яркий эпизод из своей практики:

– Лет 15 назад к нам обратились из передачи «Жди меня»: мы помогали искать документы, в том числе личное дело. Конкретные нюансы уже стерлись из памяти, но помню, как к нам тогда приезжала съемочная группа. Атмосфера была по-настоящему особенной.

Эта история особенно ярко оттеняет то богатство, которым обладает архив. Среди его фондов – уникальные документы, способные многое рассказать о прошлом.

– Особого внимания заслуживают большие переплетные книги-альбомы: они подробно рассказывают о вкладе железнодорожников в победу в Великой Отечественной войне. Здесь собраны бесценные свидетельства эпохи: описания событий 1941-1945 годов, подлинные фотографии, приказы. Каждый лист – это живая картина прошлого, – с трепетом отмечает Ольга Владимировна. – Еще до 2022 года архив хранил огромный массив документов о колоннах паровозов особого резерва НКПС (1941-1946 гг.), но на сегодняшний день почти ничего не уцелело. Осталось лишь несколько папок, а большая часть личных дел, писем фронтовиков, приказов, написанных на клочках газет, было безвозвратно утеряно в результате боевых действий.

Раньше архив насчитывал

около 60 тысяч документов, сегодня же у нас в наличии около 40 тысяч. Некоторые фонды были переданы на хранение в Государственный областной архив, часть документов пришла в негодность из-за повреждений, но немало удалось спасти, и это стало возможным благодаря самоотверженности наших сотрудников.

С 2014 года архивисты совершали тихий подвиг. Люди, приезжавшие за справками в Донецк в те беспокойные дни, со слезами на глазах удивлялись: «Город обстреливают, а вы работаете и выдаете справки!»

Самым тяжелым испытанием стал ноябрь 2022 года, когда здание управления Донецкой железной дороги подверглось жестокому обстрелу со стороны ВФУ, возник масштабный пожар. Исторические документы оказались под угрозой уничтожения.

– В ходе тушения пожара часть старых фондов затекла, некоторые документы пришли в негодность, – с болью в голосе рассказывает Ольга Владимировна. – Но основную массу мы спасли! Благодаря помощи мужчин административно-хозяйственного центра все документы, которые удалось сохранить, были перенесены в подвал, в бомбоубежище.

Да, сейчас папки лежат не на своих привычных, подписанных полочках, но даже в таких спартанских условиях архивисты умудряются оперативно находить нужную информацию.

Елена СУШКОВА

Молодежные советы – движущая сила перемен

Делегация Молодежного совета Дорпрофжел Новороссии впервые приняла участие в Дорожном этапе модуля «Время молодых. Работники» в составе трех железных дорог, проходившем в Нижнем Новгороде.



Семинар объединил Молодежные советы Дорпрофжел на Горьковской железной дороге, Дорпрофжел Новороссии и актив Молодежного совета МОО ППО работников аппарата управления ОАО «РЖД» РОСПРОФЖЕЛ.

Мероприятие состоялось в рамках Дорожного этапа модуля «Время молодых. Работники» и стало важной площадкой для обмена опытом и развития молодежного движения в компании.

В ходе семинара участники обсудили актуальные вопросы развития молодежной политики на железнодорожном транспорте, а также приняли участие в панельной дискуссии с руководителями РОСПРОФЖЕЛ и ОАО «РЖД». Такой формат позволил молодым активистам задать вопросы лиде-

рам, узнать о перспективах и получить ценные советы по развитию профсоюзной работы.

Лидер РОСПРОФЖЕЛ Дмитрий Шаханов вручил Благодарность Председателя РОСПРОФЖЕЛ активистам молодежного движения, в том числе электромеханику ППО ШЧ Мелитополь Ивану Якимчуку и технику II категории ППО ПЧ Луганск Виктории Петровской.

Одним из ключевых итогов мероприятия стало приобретение опыта взаимодействия с молодежными советами других железных дорог. Участники отметили, что новые знания и знакомства помогут более эффективно выстроить работу молодежного совета на их предприятиях, внедрить лучшие практики и укрепить командный дух.

Фронттовики для нас – святой пример

Мужчины в семье луганской железнодорожницы Ирины Савченко по признанию всех домочадцев являются олицетворением отваги и самоотверженности. Она готова подолгу рассказывать о своих дедушке, свекре и супруге, ни на секунду не сомневаясь в необходимости помнить и чтить их свершения и героические поступки.

Ирина Савченко работает электромехаником Луганской дистанции электроснабжения вот уже шестнадцать лет. В свое время она выбрала не самую популярную среди женщин профессию, и ни разу об этом не пожалела.

– Папа сказал: «Иди на железную дорогу», – вспоминает наша собеседница. – «Надо идти, потому что железная дорога была, есть и будет. Это вены страны».

Несмотря на то что в семье никто раньше не работал на стальной магистрали, Ирина последовала совету отца и поступила в железнодорожный вуз.

– Папа – шахтер, в свое время служивший в Военно-морском флоте. А я как послушная дочка поехала поступать в железнодорожный институт. Закончила его, привезла диплом и показала родителям.

Стабильность на железной дороге даже в 1990-е годы – вот что стало ключевым аргументом позже, когда семья обдумывала будущее дочери. И этот выбор оправдал себя: в 2006 году Ирина начала учебу и за все годы работы, включая тяжелые – финансово и политически – периоды, она не изменила своему выбору. При этом начало трудового пути было непростым.

Когда Ирина только устраивалась на работу в 2010 году, работника ударило током на подстанции, и инженер по охране труда показала ей фотографию погибшего – это стало серьезным испытанием.

– Я сидела и думала: «А может, мне лучше уйти? Куда я устроилась?» Но здравый смысл и, наверное, целеустремленность взяли верх, – делится Ирина.

К тому же ее тепло встретил коллектив: опытные коллеги поддерживали и научили главному – сохранять холодную голову в любой ситуации.

Говоря о работе с электричеством, Ирина четко формулирует свое отношение к ответственности и страху.

– Только дураки не боятся. Просто нужно быть осторожным. С другой стороны, если страх пересилит, руки начнут трястись – лучше тогда вообще не браться за работу. Взвешенный подход, уважение к своему труду и поставленной задаче – обязательные условия.

Этот принцип помогает Ирине Савченко и ее коллегам выполнять свои обязанности даже в непростых условиях: во время обстрелов и других опасностей работники дистанции продолжают относиться к своей работе, как к самому главному.

Сегодня Ирина исполняет обязанности заместителя начальника на своем участке. До этого она три года занимала руководящую должность, пока вышестоящая коллега была в декрете, но признается, что предпочитает работать «в строю»:

– Если честно, больше руководящих должностей не хочу. Мне комфортно на своем месте. И молодым людям, выбирающим профессию, советую эту же стабильность. Даже в самые неопределенные времена мы получали зарплату, о нас беспокоились. Считаю, что это лучшая работа на сегодняшний день.

Поддержку и стабильность Ирина всегда чувствовала и в

укладывала спать маленького сына. В один из таких моментов ребенок, засыпая, произнес трогательные слова, о которых мать до сих пор не может вспомнить без слез: «Боженька, пожалуйста, пусть папа придет домой. Пусть все папы придут домой».

Бессонные ночи, дрожащие руки, тревога – все это стало спутниками Ирины на долгие дни и ночи. Она листала телеграм-каналы в поисках хоть какой-то информации, а мысли не давали покоя ни на минуту:

– Не могла ночью спать, меня, что называется, трясло и колотило. Закрываю глаза, а мозг не отключается...

Но однажды после обеда раздался звонок. На экране телефона высветилось имя мужа. В этот момент эмоции взяли верх, и Ирина не смогла сдержать слез.

– Он мне говорит: «Чего ты плачешь?», а я отвечаю: «Я так ждала твоего звонка!» Саша успокоил и все же сообщил не самую радостную новость: он ранен, находится в госпитале, а на следующее утро его привезут в Луганск.

Ирина приехала в столицу ЛНР. Когда муж вышел к ней, она едва узнала его: истощенный, с тремя ранениями в руке. Но живой. Это было самое главное. Из-за контузии и ранений Александр был комиссован. Путь домой оказался долгим: из Луганска на вертолете в Ростов, откуда поездом в Волгоград, где боец проходил лечение в госпитале. Сегодня Александр Савченко работает автомехаником. Они снова вместе, и это настоящее счастье.

Демобилизовавшись после службы на фронтах специальной военной операции, домой вернулся и свекор Ирины Александр Иванович Савченко. На СВО он был командиром, прошел серьезный боевой путь, постоянно храня в душе и сердце тепло семейного очага. Теперь вся семья возвращается к максимально возможной мирной жизни, где главная опора – труд на любимой работе, стабильность и взаимовыручка.

А еще крепкой семейной связью сквозь поколения и эпохи стала память о фронтовом пути ее дедушки – участника Великой Отечественной войны Павла Степановича Шаповаленко.

– Каждый год в День Победы я бежала на площадь с цветами для дедушки-ветерана, – с гордостью вспоминает Ирина. – Для нас это всегда был святой день. Мы не отмечали так Но-



Ирина Савченко

вый год – 9 Мая было главным праздником.

Павел Степанович Шаповаленко родился 14 марта 1922 года в селе Денисовка Полтавской области. В детстве за успехи в учебе его поощряли одеждой, канцелярскими предметами, а однажды подарили фотоаппарат. Позже он поступил в Астраханское артиллерийское училище, но закончить его не успел...

Военный путь Павла Шаповаленко был долгим: в 1941 году, будучи девятнадцатилетним парнем, был призван в ряды Красной армии в городе Астрахань. В начале войны в составе войск Красной армии двигался на запад. Период 1941-1942 годов ознаменовался участием в боях на Миус-фронте. Именно здесь перед нашими солдатами была поставлена самая сложная задача по прорыву немецкой обороны, которую враг выстраивал на протяжении двух лет. Глубина укреплений местами доходила до одиннадцати километров. Вдоль реки Миус линия проходила по правому, то есть высокому берегу реки. Также были использованы частые обрывы, высоты, овраги и скалы. В том числе, в оборонительную систему захватчиков входил легендарный курган Саур-Могилы – господствующая высота в Шахтерском районе Донецкой области. Через все это предстояло пройти Павлу Степановичу вместе с однополчанами, освобождавшими Донбасс и Украину от фашистов.

В 1943 году он получил тяжелое пулевое ранение в область груди. Пострадало одно легкое и позвоночник. С боевой травмой Павел Степанович был направлен в госпиталь. Но это его не сломило. После выписки он вернулся на фронт. Воевал в разведке, потому что свободно владел немецким языком. Одна из разведывательных операций для него закончилась пленом, но ему удалось сбежать. В 1945 году Павел Шаповаленко участвовал во взятии Берлина и после окончания наступательной операции остался там налаживать мирную жизнь.

Во время войны, участвуя в боях за город Свердловск, Павел Степанович познакомился со своей будущей женой, которая была учительницей младших классов в одном из поселков под городом. Возможно, именно этот факт повлиял на его отношение к детям. Дальнейшая жизнь Павла Степановича будет неразрывно связана с послевоенным юным поколением. Дедушка Ирины Савченко проводил воспитательную работу среди детей школы №8: вел уроки мужества, участвовал в организации школьного музея, водил детей на экскурсии по местам боевых действий.

Медали и ордена дедушки служат ярким образцом подтверждения его славы. За свои боевые заслуги во время участия в Великой Отечественной войне Павел Степанович Шаповаленко был удостоен медалей «За отвагу», «За взятие Берлина», ордена Красного Знамени и многих других. В прошлом году Ирина Савченко вместе с сыном ездила в Волгоград – там, в городском военном музее, хранятся награды ее деда – одного из тех многих солдат Красной армии, которые стали участниками ужасной и тяжелой, но столь важной и значимой Сталинградской битвы.

Глядя на своего сына, железнодорожница понимает: важно передавать эти традиции и ценности будущим поколениям. Чтобы наши дети знали: даже в самые темные времена вера, надежда и любовь всегда найдут дорогу к сердцу тех, кто помнит.



Александр Савченко

Александр КОВАЛЕНКО

Чувство долга плюс уважение к профессии



Заместитель начальника станции Горловка Донецкого филиала ФГУП «ЖДН» Марина Каплун — железнодорожник в четвертом поколении.

— Корни нашей семейной железнодорожной династии уходят в 1950-е годы: ее основательница — прабабушка Морозова Евгения Николаевна — работала осмотрщиком вагонов. Бабушка Милько Любовь Григорьевна в 60-80-е годы трудилась дежурной стрелочного поста на станции Никитовка, была награждена медалью «За трудовую доблесть». Она — ветеран труда, в нашей семье хранятся ее награды и удостоверения к ним, — рассказала Марина Владимировна. — Моя мама Каплун Людмила Константиновна пришла на железную дорогу в 70-е годы. Начала свою трудовую деятельность работником технической конторы, потом до самой пенсии работала дежурной по станции Никитовка. Ее успехи не раз отмечались руководством, ее фотография висела на доске почета. Мама бережно хранит часы с памя-

ной надписью от начальника дороги и комсомольскую путевку в Москву. В нашем семейном архиве есть и вырезки из газет с упоминанием о ее трудовых достижениях. Мой отец Владимир Николаевич Каплун работал машинистом локомотива по станции Никитовка. Сестра Сменова Ирина Владимировна также работает на нашей железной дороге. В нашей семье особое место занимает воинская награда моего прадеда-фронтовика Милько Григория Андреевича — орден Отечественной войны III степени. Как и моя прабабушка, теперь я переживаю за своего мужа, который воюет с 2015 года. Он — ветеран боевых действий. Сегодня защищает нашу страну на фронтах специальной военной операции.

В семье нашей героини есть легенда, связанная с бабушкой Любовью Григорьевной. В эпоху трудовых рекордов и соцсоревнований ее смена была неизменным лидером. Во время торжественной передачи переходящего Красного знамени начальник спросил: «Ваш пост

С раннего детства Марина Каплун мечтала стать юристом — она от природы имела обостренное чувство справедливости: «Еще в начальных классах я стремилась всех защищать, добиваться правды. Но, видимо, от судьбы не уйдешь: жизнь привела меня на железную дорогу, ведь я из династии железнодорожников».

почему-то всегда в передовых». На что бабушка ответила: «Потому что мы самые передовые работники и есть». Хорошо выполненные задачи по пропуску поездов, образцовое состояние рабочих мест были лучшим подтверждением этих слов. И теперь, спустя десятилетия, ее внучка также придерживается принципа: выполнять все четко.

Как и многие другие подразделения Железных дорог Новороссии, станция Горловка славится своими трудовыми династиями.

— В прошлом году нам вручили грамоты и благодарности за пример верности избранному пути. Среди награжденных — дежурная по станции Горловка Краснодод Анна Анатольевна, сотрудница технической конторы Щекина Светлана Александровна, бывшая работница грузового цеха Говоруха Марина Игоревна, — рассказывает наша собеседница.

Разговоры о железной дороге Марина Каплун помнит с раннего детства. Домашние часто обсуждали рабочие моменты в семье. Неудивительно, что ее сестра Ирина выбрала свой путь без колебаний, поступив в профильный техникум сразу после девятого класса. Сама же Марина поначалу сомневалась. «Признаюсь, меня пугала огромная ответственность, которую несут железнодорожники, управляя движением поездов», — вспоминает она.

В 2005 году она пришла работать приемосдатчиком груза

и багажа в грузовой цех по станции Трудовая. Работа была для Марины всем: оформление документов, проведение расчетов за перевозки, ответственность за выполненную работу. Здесь она получила отличный фундамент для дальнейшего становления как специалиста.

— Затем я перевелась на станцию Никитовка станционным рабочим, прошла обучение в Краснолиманской дорожно-технической школе на специальность приемосдатчика груза и багажа. Работала товарным кассиром 2 категории, позже — 1-й категории. В 2011 году я уже была старшим товарным кассиром. Потом исполняла обязанности начальника товарной конторы, а в 2017 году меня назначили начальником товарной конторы на станции Ясиноватая.

В 2019 году Марина Каплун стала заместителем начальника станции Ясиноватая по грузовой и коммерческой работе. Кстати говоря, первой женщиной-заместителем — до этого на данной должности были исключительно мужчины.

— Я приехала в управление дороги, и мне вручили приказ о моем назначении. Я попросила сделать копию, чтобы подарить ее маме — она очень гордилась мною, — улыбается Марина Владимировна. — Именно мама была моим первым наставником, учила правильно применять на практике полученные знания. А еще огромный профессиональный опыт мне

передала Светлана Владимировна Виниченко, заместитель начальника по грузовой и коммерческой работе на станции Никитовка. Она была отличным руководителем, мы ее искренне ценили и глубоко уважали.

Новый этап в профессиональной биографии Марины Каплун начался в 2023 году, когда она заняла ответственный пост заместителя начальника станции Горловка. Для Марины Владимировны руководство коллективом — это, прежде всего, непрерывное развитие и готовность делиться опытом.

— Тем, что осознала сама, делюсь со своими коллегами и подчиненными. Мне нравится работать в коллективе, — делится Марина Каплун. — В спорах рождается истина, поэтому мы обсуждаем рабочие моменты, вместе ищем пути решения вопросов.

Марина Владимировна признается, что коллективу станции, как и всей Горловке, приходится жить и работать в сложных условиях военного времени.

— Но даже несмотря на постоянный риск обстрелов мы выполняем поставленные задачи. Ведь железнодорожник — это, прежде всего, ответственный работник, — говорит она. — Считаю, у каждого обязательно должно присутствовать чувство долга и уважение к своей профессии. Если есть эти два качества — непременно все получится!

Алексей КУЧЕРЯВЫЙ

«Эта боль осталась с нами на всю жизнь»

Блокада Ленинграда — одна из самых трагических страниц Великой Отечественной войны. В период с 8 сентября 1941 года по 27 января 1944 года в городе умерли более миллиона человек, 97% из них — от голода. Галина Алексеевна Порхал вместе с семьей и миллионами ленинградцев пережила блокаду. В те страшные годы она была ребенком.

Сегодня Галина Алексеевна Порхал живет в Мелитополе. Судьба привела ее в этот южный город в 1969 году, где она встретила своего будущего мужа Владимира. Супруг работал на железной дороге, и она тоже устроилась на стальную магистраль.

В 1941 году маленькой Гале исполнилось 5 лет. В семье было еще трое детей: старшие Зоя и Миша и младший Гена. Жила семья на окраине Ленинграда. Отец рано ушел из жизни, и детей на ноги поднимала мама Полина Федосеевна Сергиенкова.

— Когда началась война, мы никуда не уехали, — вспоминает Галина Алексеевна. — Мама сказала: «Умирать будем все вместе». Так мы и остались. Помню, деревья без листьев даже летом, а еще — как мы бегали по этажам заклеивали окна, чтобы был не виден свет. Просочится свет — значит, начнется бомбежка. Обстрелы были очень сильными, окна вместе с лутками вылетали. Страшные были дни.

Во время блокады умерла бабушка. Ее на санках отвезли на кладбище и

оставили там. Это было обычным делом для блокадного города — хоронить умерших ни у кого не было сил. Смерть стала обыденностью не только для взрослых, но и для детей.

Галина Алексеевна рассказывает о том времени неохотно, ей слишком тяжело даже по прошествии десятилетий. Голод, блокадный хлеб, аэрасты над городом, развалины разрушенных домов, железные ежи и прожекторы — все это для наших современников история, а для переживших страшные годы — воспоминания, от которых и хотелось бы избавиться, но не получается. Галина Алексеевна даже фотографии тех лет не хранит — слишком больно на них смотреть.

Галина с мамой, братьями и сестрой пережили блокаду. После окончания школы девушка пошла учиться в школу торгового ученичества, а потом — в техникум советской торговли.

Те годы Галина Алексеевна вспоминает с удовольствием.

— После окончания учебы я устроилась в магазин. Зоя работала на заво-



де, Миша в таксомоторном парке, Гена трудился водителем, а мама на кирпичном заводе, — рассказала она.

Со временем наша героиня перешла работать на опытный завод имени В.Я. Климова.

— Там под землей испытывались двигатели для самолетов, а я работала на этой площадке в буфете, — вспоминает Галина Порхал. — Как-то подруга Оля пригласила меня поехать к ее родственникам в Мелитополь на море. К тому времени у меня уже был сын Сережа, и мы вдвоем поехали отдыхать. Там я и познакомилась со своим будущим мужем Владимиром. Он работал в локомотивном депо Мелитополь. Володя со своими друзьями

отвез нас на море. Летели на кукурузнике из Мелитополя в Кирилловку.

Галина вышла замуж, переехала в Мелитополь и в 1970 г. пришла работать на вокзал станции Мелитополь продавцом магазина. Вскоре у молодой пары родился сын Андрей. За годы совместной жизни они построили дом, вырастили двух сыновей. Галина Алексеевна проработала на железной дороге 22 года и в 1992 г. вышла на заслуженный отдых.

Дети выросли, получили образование и разлетелись из родного дома. Старший сын Сергей окончил Ленинградское высшее общевойсковое командное дважды Краснознаменное училище им. С.М. Кирова. Служил в Германии и на Новой земле, сейчас живет в Анапе, младший Андрей — в Москве.

— Старший звал к себе в Анапу и даже комнату мне уже подготовил, но я не хочу уезжать, — признается Галина Алексеевна.

День Победы в ее семье всегда был главным праздником.

— Когда работала на железной дороге, День Победы отмечали и в коллективе, и дома с родными. Раньше обязательно ходили положить цветы на могилу Неизвестного солдата, — говорит блокадница. — Мы и сейчас в этот день созваниваемся, поздравляем друг друга, радуемся и плачем.

Виктория ШЕВКУНОВА

Железнодорожный переезд – один из самых сложных и опасных участков дороги

Сотрудники территориальных отделов государственного железнодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Донецкой Народной Республике, Луганской Народной Республике, Запорожской и Херсонской областям на основании требований Приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 05.10.2022 г. №402 «Об утверждении Условий эксплуатации железнодорожных переездов» продолжают принимать участие в комиссионном обследовании железнодорожных переездов владельца инфраструктуры ФГУП «Железные дороги Новороссии» и владельцев железнодорожных путей необщего пользования.

По состоянию на 01.06.2026 года комиссионно обследовано 390 железнодорожных переездов, из них: 339 переездов владельца инфраструктуры и 51 переезд владельцев железнодорожных путей необщего пользования. Контролируемым лицам объявлено 22 предостережения о недопустимости нарушения обязательных требований законодательства.

Основные нарушения, допущенные контролируемыми лицами при комиссионном обследовании железнодорожных переездов, выражаются в отсутствии или недостаточном освещении железнодорожных переездов, неисправности световой и звуковой сигнализации, наличии ямочности дорожного покрытия между железнодорожными путями, наличии дефектности плит железобетонного настила, в отсутствии дорожных знаков движения «Однопутная», «Многопутная

железная дорога» и знаков «Движение без остановки запрещено», несоблюдении норм обеспечения видимости поезда, приближающегося к железнодорожному переезду.

9 июня 2026 сотрудники МТУ Ространснадзора по ЮФО совместно с работниками ФГУП «Железные дороги Новороссии», представителями ГИБДД, администрациями и представителями СМИ приняли участие в Международном дне привлечения внимания к железнодорожным переездам, который проводился в городах Донецк, Мариуполь, Луганск и Мелитополь.

В ходе данного профилактического мероприятия проведены беседы с водителями автотранспортных средств по соблюдению Правил дорожного движения при проезде железнодорожных переездов, приведены примеры столкновений со смертельными трав-

мированиями водителей на железнодорожных переездах в 2025-2026 годах.

Основной причиной столкновения поездов с автотранспортом на железнодорожных переездах по-прежнему остается низкий уровень дисциплины водителей автотранспортных средств, продолжающих грубо нарушать ПДД, что приводит к трагическим последствиям – гибели и увечью большого числа граждан, что вызывает широкий общественный резонанс и требует принятия незамедлительных мер.

Пересечение железнодорожных переездов требует строгого соблюдения правил дорожного движения, так как это место повышенной опасности.

Основные правила, которым необходимо неукоснительно следовать:

- пересекать железнодорожные пути можно только в специально отведенных местах на



железнодорожных переездах. Запрещено переезжать пути в неположенных местах;

- при подъезде к переезду водитель обязан руководствоваться требованиями дорожных знаков, светофоров, разметки, положением шлагбаума и указаниями дежурного по переезду. Необходимо убедиться в отсутствии приближающегося поезда.

Запрещено выезжать на переезд в следующих случаях:

- при закрытом или начинающем закрываться шлагбауме (независимо от сигнала светофора);
- при запрещающем сигнале светофора (независимо от по-

ложения и наличия шлагбаума);

- при запрещающем сигнале дежурного по переезду;

- если за переездом образовался затор, который вынудит водителя остановиться на переезде;

- если к переезду в пределах видимости приближается поезд.

Андрей КАРАЧЕВЦЕВ,
начальник отдела
контроля и надзора
за безопасностью
движения поездов
и эксплуатацией
железнодорожного транспорта
по ДНР, ЛНР, ЗО и ХО
МТУ Ространснадзора по ЮФО

Как из обычных людей делают диверсантов

Цифровая ловушка – это не метафора, а описание технологии, которую сегодня применяют против России. Речь идет о системном втягивании граждан в экстремистскую и диверсионно-террористическую деятельность через телефонные звонки, социальные сети, фейковые аккаунты.

По данным Национального антитеррористического комитета, активность украинских спецслужб по вовлечению россиян в совершение диверсий и терактов существенно возросла. Вербовщики ведут поиск исполнителей в закрытых группах мессенджеров и социальных сетях, делая особую ставку на молодежь. Им не нужны «идейные», им нужны послушные. И современные технологии дают им эту возможность.

Так, телефонное мошенничество перестало быть просто кражей денег. Сегодня это полноценная технология взлома человеческой психики, после которой жертву подводят к черте особо тяжкого преступления. Человеку звонят под видом сотрудников банка или силовых структур, сообщают о «подозрительных операциях», «кредитах», «финансировании ВСУ». После того как жертва переводит деньги, мошенники начинают манипулировать под предлогами: «вернуть украденные средства», «отомстить», «помочь следствию», а то и вовсе угрожают жизни близких. В итоге жертва получает прямое указание совершить поджог или подрыв транспортного средства, здания, энергообъекта или военной инфраструк-

туры. Эксперты называют это технологией «двойного удара»: преступники не просто похищают деньги, они создают у человека ощущение безвыходности, изолируют его от близких и убеждают, что единственный выход – диверсия.

Компьютерные игры стали второй по масштабу ареной вербовки. По данным НАК, схема выглядит как игра: пользователю предлагают выполнить несложное задание – сфотографироваться рядом с определенным зданием, найти информацию в открытых источниках, передать «привет» на камеру. Никакого криминала, просто развлечение и легкие деньги. Но это – третья стадия классической вербовки. Человек уже совершил сбор разведанных, уже передал геолокацию, уже выполнил инструкцию. После этого включается механизм шантажа. Дальнейшие задания становятся настоящими диверсиями, и за виртуальной «игрой» следуют реальные годы тюрьмы.

Настоящим конвейером по производству жертв стал искусственный интеллект. Технологии deepfake, автономные чат-боты и ИИ-сети ботов применяются для создания и усиления вредоносного контента, распространения заговоров и

подстрекательства к насилию в реальном мире. Дипфейки создают то, что эксперты называют «кризисом познания»: человек больше не может отличить реальность от подделки. Эта технология позволяет адаптировать пропаганду под региональную повестку, обходить блокировки и выходить на аудиторию, которая еще вчера была недоступна.

Отдельная линия фронта – поддельные аккаунты официальных ведомств и чаты в мессенджерах. Злоумышленники создают фейковые каналы территориальных органов власти, куда приглашают реальных жителей под видом обсуждения капремонта или других официальных процедур. Весь чат нередко создается для одной жертвы, остальные «участники» – боты или сами мошенники, имитирующие активность. Человека просят передать «ключ оцифровки», который на деле является кодом доступа к аккаунту на «Госуслугах». Цель этих вбросов – не просто кража аккаунтов. Отрабатывается технология: приучить людей реагировать на фальшивые «официальные» команды, доверять поддельным каналам, выполнять инструкции от имени власти.

Сегодня мы стоим перед угрозой, которая еще несколько лет назад казалась сценарием фантастического фильма. Технологии, создававшиеся для удобства людей, превращены в оружие массового поражения психики.

Чтобы не попасть в цифровую ло-

вушку, строго придерживайтесь правил цифровой гигиены.

- Вам звонят и представляются ФСБ, СК, банком? Положите трубку, не дослушивая. Сотрудники силовых ведомств не решают вопросы по телефону, не требуют перевести деньги на «безопасный счет» и не привлекают граждан к секретным спецоперациям.

- Помните: «легкие деньги» – это капкан. Первое задание всегда безобидное. Второе – уже статья. А третьего может не быть, потому что после возбуждения уголовного дела о диверсии сроки исчисляются годами и десятилетиями. Даже несовершеннолетние не освобождаются от ответственности.

- Всегда проверяйте источник информации, даже если он выглядит официально. Фейковый канал отличается от настоящего одним символом, точкой, подчеркиванием. Мошенники играют на скорости и панике, а ваше оружие – пауза. Зайдите на официальный сайт – найдите верифицированный госпаблик с синей галочкой.

- Если вы все-таки попали в ловушку, не молчите. Страх уголовной ответственности – главный козырь вербовщиков. Они говорят: «Ты уже совершил преступление, теперь ты наш. Если пойдешь в полицию – сядешь». Это ложь. Закон предусматривает освобождение от ответственности для тех, кто добровольно сообщил о готовящемся преступлении и помог его предотвратить.

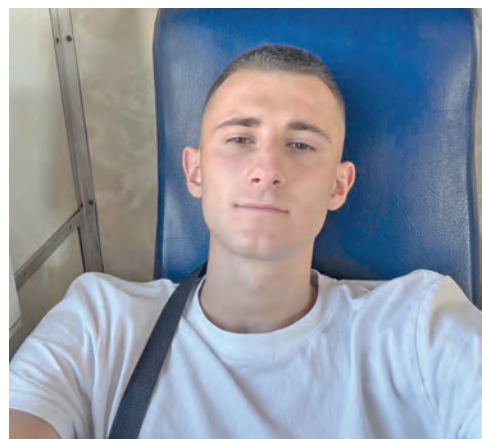
Сегодня – практиканты, завтра – мастера

Будущие машинисты, путейцы, вагонники, связисты, энергетики... Сотни студентов ежегодно проходят практику в подразделениях Донецкого, Луганского и Мелитополь-Херсонского филиалов ФГУП «ЖДН». Под руководством опытных наставников ребята осваивают тонкости железнодорожного дела от технического обслуживания инфраструктуры до управления локомотивом. Для практикантов это бесценная возможность применить свои знания на деле, ознакомиться со спецификой профессии изнутри и сделать уверенный старт в карьере.

Для студента третьего курса Алчевского металлургического колледжа Николая Ляха практика – не только шанс реально попробовать себя в деле. Первый опыт работы помощником машиниста он получает в локомотивном депо Родаково, и для него это не просто формальность, а продолжение семейных традиций, сбывшаяся детская мечта.

Николай вырос в поселке Родаково, где жизнь прочно связана с железной дорогой, и в его семье транспортную отрасль знают изнутри.

– Я выбрал эту профессию, потому что железная дорога нравилась мне с самого детства, всегда было огромное желание работать именно здесь, – делится Николай. – Можно сказать, любовь к поездам у меня в крови. Мой отец был слесарем по ремонту подвижного состава, крестный – машинистом.



Николай Лях

Ранее Николай уже проходил практику на металлургическом заводе в Алчевске, но признается: настоящая железная дорога – это совершенно особый, ни с чем не сравнимый мир.

– В колледже нам дали отличную теоретическую базу, – рассказывает молодой человек. – Я назубок знал все термины, названия запчастей и узлов. Но теория – это одно, а практика на магистрали – совсем другое. Это прекрасная возможность увидеть работу изнутри, почувствовать ее ритм и характер.

В локомотивном депо Родаково молодого практиканта встретили тепло. Его наставником стал опытный машинист-инструктор Григорьев Сергей Викторович. Он учит парня главным: слушать машину, понимать коллег с полуслова, строго соблюдать инструкции и всегда быть готовым прийти на помощь бригаде.

– Мне очень повезло с коллективом, – с гордостью говорит Николай. – Ребята здесь добрые, надежные, опытные. Всегда помогут, подскажут, объяснят все доходчиво и подробно, если что-то не получается. Атмосфера очень дружная, рабочая.

Будни практиканта насыщены событиями. Рабочий день Николая начинается с назначения в локомотивную бригаду вместе с машинистом и его помощником. На локомотивах он уже выходил в свои первые рейсы – пока в рамках маневровой работы. Это перегоны тепловозов с одного пути на другой, подготовка техники.

– На практике мне нравится абсолютно все! – признается Николай. – Особенно когда находишься в кабине локомотива: этот вид из окна, мощь машины,

движение... Мне уже доверяли перевозить стрелки, набирать воду. А самым запоминающимся моментом было, когда мы цепляли тепловоз и перегоняли его в депо на ремонт. Я стараюсь выполнять все поручения на совесть, ведь на железной дороге мелочей не бывает.

Николай Лях уверен: обучаться профессии, подкрепляя теорию такой живой и масштабной практикой, гораздо интереснее и эффективнее.

– После окончания колледжа я очень хочу прийти на постоянную работу сюда, в локомотивное депо Родаково. Здесь замечательный коллектив, и именно здесь я хочу расти как профессионал, чтобы уже самостоятельно водить поезда, – улыбается Николай.

Работа в восстановительном поезде – это всегда готовность номер один. Здесь нет случайных людей, а те, кто остается, знают: профессиональный рост невозможен без прочного фундамента знаний. Мастер восстановительного поезда Мелитополь Александр Гусейнов своим примером доказывает, что путь к мечте может быть извилистым, но настойчивость и поддержка коллег всегда приводят к цели.

Для Александра Анатольевича железная дорога всегда была символом надежности. Несмотря на то, что жизнь на время увела его в другую сферу – он работал начальником службы видеонаблюдения – детская мечта о стальной магистрали никуда не исчезла.

– Я всегда хотел работать на железной дороге, – признается Александр Гусейнов. – Для меня это прежде всего стабильность и по-настоящему серьезное дело. Когда я приехал в Мелитополь и устроился работать в восстановительный поезд, понял: я именно там, где должен быть.

Свой путь в восстановительном поезде Александр Анатольевич начал в 2024 году в должности оперативного дежурного. Уже через год, пройдя обучение, перешел на должность мастера. Однако железнодорожник понимал: чтобы соответствовать высокой планке и работать, как он сам говорит, «по уму», необходимо получить профильное образование.

Сегодня Александр Гусейнов – студент первого курса Мелитопольского колледжа транспорта и сферы услуг по специальности «Организация перевозок и управление на транспорте». Его практика проходит без отрыва от производства: будни мастера восстановительного поезда – это и есть самая серьезная и честная школа.

– Моя практика проходит на рабочем месте. Чтобы узнать что-то новое, мне хватает того, что я вижу каждый день. Работа в восстановительном поезде – это колоссальный объем задач, нагрузка серьезная. Когда мы не на выезде, львиную долю времени занимает документация: материальные отчеты, докладные, организация работ. Здесь мне очень пригодился прошлый опыт работы с компьютером, знание программы Excel.

Но кабинетная тишина в любой момент может смениться гудком тревоги.

– На выезде все иначе. Там мы работаем непосредственно с составами, ликвидируем последствия происшествий. Моя задача – помогать руководству организовывать процесс и в то же время подставлять плечо нашим вос-

становителям, работать вместе с ними, – рассказывает Александр.

Совмещать сложную физическую работу и учебу в колледже – задача не из легких. Александр Анатольевич благодарен за то, что и в учебном заведении, и на родном предприятии ему идут на встречу.

Особое место в его жизни занимают люди, которые разглядели в нем потенциал и буквально подтолкнули к получению нового образования.

– Огромную роль в том, что я поступил учиться, сыграло руководство нашего поезда. Я искренне благодарен начальнику восстановительного поезда Владиславу Курченко и его заместителю Александру Зубрилову. Именно они порекомендовали и настояли на моем повышении квалификации, подсказали, как все правильно сделать.

До получения диплома Александру Гусейнову осталось еще два года. Но он уже точно знает: когда в руках будет заветная «корочка», он станет мастером не только по должности, но и по праву профессионального образования. Ведь для человека, влюбленного в железную дорогу, движение вперед – это единственный возможный маршрут.

Для студента третьего курса Донецкого института железнодорожного транспорта Романа Сторожева практика в локомотивном депо Ясиноватая – не просто пункт учебного плана, а важный шаг в продолжении большой семейной традиции. Обучаясь по специальности «Подвижной состав железных дорог», парень твердо убежден: опыт, который он получит в депо, невозможно заменить лекциями и семинарами.

– Любовь к стальным магистралям у меня с самого детства, – делится Роман. – Мой прадедушка Виктор Федорович Сторожев был легендарным человеком: водил сначала паровозы, затем тепловозы, застал даже электровозы, занимал пост начальника депо. В семье все уверены, что тяга к поездам передалась мне именно от него. Помню, как в детстве мама водила меня к путям просто посмотреть на проходящие составы – это зрелище всегда радовало глаз.

Детское увлечение быстро переросло в дело жизни. В 2019 году Роман пришел на Донецкую детскую железную дорогу. Сначала отработал лето дежурным по станции, ревизором, проводником, стрелочником, затем перешел в локомотивную бригаду. В 2020 и 2021 годах он уже трудился помощником машиниста тепловоза и проходил обкатку на машиниста.



Александр Гусейнов

После продолжительного перерыва в работе Малой магистрали Роман вернулся на Донецкую детскую железную дорогу в мае 2025 года уже полноправным машинистом. А прошлым летом он, студент ДониЖТ, ощутил вкус романтики дальних дорог: отработал сезон проводником пассажирского вагона 3-го разряда.

Сегодня Роман Сторожев проходит практику в локомотивном депо Ясиноватая в должности слесаря по ремонту подвижного состава 3-го разряда. Его рабочее место – участок КИП (кон-

трольно-измерительных приборов). Это место называют мозгом и сердцем безопасности локомотивного хозяйства.

– Участок КИП – это очень тонкая, почти ювелирная работа, – рассказывает практикант. – В наши обязанности входит проверка, обслуживание и ремонт сложнейших приборов: скоростемеров, манометров, электропневматических клапанов. Впечатления с первых дней самые отличные! Мне все очень интересно. Огромное спасибо коллек-



Роман Сторожев

тиву депо, слесарям и нашему мастеру за то, что провели подробные экскурсии по цехам, показали, где обтачивают колеса, где идет текущий ремонт, за то, что всегда подробно отвечают на мои многочисленные вопросы.

Наставником Романа стал опытный мастер Сергей Константинович Горбатенко. Железнодорожник сразу заметил в глазах практиканта искру и живой интерес к делу.

– Сергей Константинович видит мое рвение, но понимает, что базы, полученной в институте, пока недостаточно для сложной практической работы. Поэтому некоторые вещи мне здесь объясняют и показывают совершенно по-новому. Я сейчас активно изучаю специальную литературу по скоростемерам и тормозным системам, вникаю в каждую деталь, – говорит Роман.

Проходя практику, студент сформировал зрелое мнение о современной системе образования. Будучи отличником в теории, на производстве он столкнулся с тем, что реальные задачи требуют совершенно иного подхода, чем схемы в учебниках.

– Учеба учебой, но без практики на железной дороге никак не обойтись, – рассуждает студент. – Было бы хорошо, если бы во всех профильных учебных заведениях – от лицеев до вузов – установили как можно больше действующих стендов и интерактивных симуляторов. Чтобы все было максимально приближено к реальной работе. Нам очень не хватает этой визуализации. В институте нам все объясняли, но когда ты приходишь в реальный цех, все приходится осваивать заново.

В этом году Роман Сторожев и его одногруппники, успешно сдав теоретический курс, уже получили удостоверение помощника машиниста тепловоза и электровоза. Но парень ничуть не жалеет, что сейчас проходит практику слесарем.

– Настоящий железнодорожник, на мой взгляд, должен знать профессию изнутри, – говорит Роман. – Я твердо убежден: чтобы в будущем стать грамотным руководителем, нужно пройти эту школу – поработать слесарем, помощником машиниста. Только так ты поймешь все тонкости и почувствуешь реальные проблемы тех, кто трудится на линии. Если мне посчастливится занять руководящий пост, я буду знать все об их работе не понаслышке.

Елена СУШКОВА