Железные дороги Новороссии

12+ Подписной индекс 28109

28 августа 2026 года, №8 (20) Издается с января 2025 года

Сбер запускает зарплатный проект для ФГУП «Железные дороги Новороссии»



Сбер запускает зарплатный проект для ФГУП «Железные дороги Новороссии»: сотрудники получают возможность открыть бесплатную карту с тарифным планом СберБлиже.

Теперь каждый сотрудник предприятия для получения заработной платы может открыть зарплатную карту и бесплатно подключить тарифный план СберБлиже, который уже выбрали более 370 тысяч жителей ДНР, Запорожской и Херсонской областей.

Карта Сбера становится не просто средством получения зарплаты, а полноценным финансовым инструментом с максимальной выгодой.

Для сотрудников ФГУП «Железные дороги Новороссии», перешедших на зарплатный проект и подключивших тариф СберБлиже, действуют специальные условия:

- Обслуживание карты – 0 рублей в год, СМС-информирование – бесплатно.

- Снятие наличных – 0 рублей комиссии в банкоматах любого банка.

- Платежи и переводы – 0 рублей комиссии до 1 млн рублей в месяц.

- Оплата ЖКХ – 0 рублей комиссии.

Зарплатным клиентам Сбера доступны специальные пониженные процентные ставки по жилищным кредитам, подача заявок через сервис Домклик и скидки от партнеров банка. Среди ипотечных программ:

- Ипотека на готовое жилье – от 15,8%.

- Ипотека с господдержкой для семьи – от 6%.

- Кредит на любые цели – с пониженной ставкой.

Зарплатным клиентам Сбера доступен сберегательный продукт «Сбер Рядом» с гибкими условиями: до 15% годовых при размещении вклада на 4 месяца.

Конвертация бонусов Спасибо в рубли по курсу 1:1 (до 10 000 бонусов ежемесячно).

В приложении СберБанк Онлайн в разделе «Для жизни» доступны нефинансовые сервисы банка: Звук, онлайн-кинотеатр Okko, медицинская компания СберЗдоровье, СберМобайл, Otello, Афиша и др.

Оплата покупок возможна касанием смартфона, по QR-коду, через Систему быстрых платежей, сервис «Вжух» или оплату улыбкой.

Евгений Серяпин, Управляющий Головным отделением Сбербанка по Донецкой Народной Республике, Запорожской и Херсонской областям:

«Сотрудники Железных дорог Новороссии ежедневно обеспечивают транспортную доступность региона, много времени проводят в пути и в разъездах. Им особенно важно иметь надежный финансовый инструмент, который всегда под рукой. Зарплатная карта с тарифным планом СберБлиже дает нашим клиентам именно это: бесплатное снятие наличных в любых банкоматах страны, переводы без комиссии до миллиона рублей в месяц и возможность копить на выгодных условиях. Мы разработали тариф с учетом потребностей жителей новых регионов, и рост подключений – лучшее доказательство того, что мы на правильном пути. Уверен, что работники Железных дорог Новороссии по достоинству оценят все преимущества зарплатного проекта и тарифа СберБлиже».

Присоединяйтесь к зарплатному проекту Сбера и подключайте тарифный план СберБлиже!

Узнать подробности можно в любом офисе Сбера в Донецкой Народной Республике, Запорожской и Херсонской областях, а также на официальном сайте банка.

Как перевести зарплату в Сбер и подключить тариф СберБлиже:

1. Отсканируйте QR-код.
2. Заполните заявление на перевод зарплаты, указав реквизиты карты.
3. Передайте заявление в бухгалтерию и дождитесь первого зачисления.
4. Тарифный план СберБлиже подключается в личном кабинете СберБанк Онлайн или в любом офисе Сбера.

Реквизиты доступны в СберБанк Онлайн сразу после оформления карты.

ПАО Сбербанк - генеральная лицензия Банка России на осуществление банковских операций № 1481 от 11.08.2015. Официальные сайты банка:www.sberbank.com (сайт Группы Сбербанк), www.sberbank.ru.

Эту профессию нужно чувствовать сердцем

Сегодня на строителей ФГУП «Железные дороги Новороссии» возложена колоссальная ответственность – масштабное восстановление зданий и сооружений, пострадавших в ходе боевых действий. Эти специалисты не управляют локомотивами и не укладывают путь, но именно от их мастерства зависит порядок и комфорт на объектах инфраструктуры: железнодорожных станциях, постах ЭЦ, вокзалах, в рабочих цехах. В преддверии Дня строителя слова искренней признательности принимали люди, чей созидательный труд обеспечивает надежный и теплый тыл нашей стальной магистрали.

В нынешнем году одному из главных профессиональных праздников страны – Дню строителя – исполнилось 70 лет. Он был учрежден 6 сентября 1955 года Указом Президиума Верховного Совета СССР, как государственное признание выдающегося вклада представителей этой профессии в восстановление страны после Великой Отечественной войны и создание новой промышленной, транспортной и социальной инфраструктуры. Впервые День строителя отметили 12 августа 1956 года, и с тех пор он ежегодно празднуется во второе воскресенье августа.

Сегодня перед строителями ФГУП «Железные дороги Новороссии» стоят беспрецедентные задачи. Благодаря их профессионализму, мужеству, преданности делу возвращаются в эксплуатацию разрушенные предприятия, вокзалы и станционные комплексы.

Старший производитель работ строительно-монтажного участка станции Луганск Луганской дистанции по эксплуатации зданий и сооружений Андрей Компаниец отдал работе на стальной магистрали более двадцати лет.

Для Андрея Сергеевича выбор профессии не был случайным – на железной дороге трудились несколько поколений его семьи. Дед Лихоносов Александр Михайлович работал составителем поездов, бабушка Лихоносова Зинаида Серафимовна – кассиром в пригородной кассе. Отец Компаниец Сергей Алексеевич, мама Компаниец Наталья Александровна, жена Компаниец Алла Анатольевна и сестра Панченко Екатерина Сергеевна тоже посвятили жизнь родной магистрали.

Главным примером для юного Андрея всегда оставался отец. Сергей Алексеевич работал производителем работ Луганского строительно-монтажного эксплуатационного управления.

– Мне с самого детства хотелось быть именно строителем, – с теплотой вспоминает наш собеседник. – Влияние отца сыграло решающую роль. Я видел, как он работает, как созидает, и хотел быть похожим на него.

Поступив на железную дорогу после службы в армии, Андрей Компаниец сначала работал крановщиком козлового крана в Луганской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ, трудился мастером участка, руководил дистанционными мастерскими. Затем перевелся мастером участка в Луганское СМЭУ. С 2011 года работал производителем работ, а в 2019-м был назначен старшим прорабом.

Становление молодого специалиста проходило под крылом опытных наставников.

– Когда я только пришел, отец давал мне много ценных советов, – рассказывает Андрей Компаниец. – Большую роль в моем обучении сыграл наш прораб Игорь Вадимович Васильев – человек колоссального опыта.

(Продолжение на стр. 2)

Эту профессию нужно чувствовать сердцем

(Окончание. Начало на стр. 1)

Настоящие мастера старой закалки научили меня специфике железнодорожного строительства. Ведь работать у действующих путей с соблюдением строжайших регламентов безопасности – это особое искусство, которому не научишься в институте.

На счету Андрея Сергеевича – десятки построенных и отремонтированных объектов по всей магистрали. Особым периодом стали годы масштабной подготовки к Чемпионату Европы-2012.

– В 2009–2013 годах у нас было очень много командировок, – вспоминает он. – Мы готовили Донецкую железную дорогу к чемпионату. Обновили и построили множество объектов, ремонтировали вокзалы по всем направлениям. Но больше всего, конечно, запомнилась реконструкция вокзального комплекса в Донецке – это была грандиозная стройка! И сегодня, когда проезжаешь мимо наших станций, всегда вглядываешься, смотришь, как все сохранилось, в каком состоянии нахо-



Андрей Компаниец

дится. Вспоминаешь, сколько пота и сил сюда вложено. Это невероятное чувство – видеть результат своего труда, который служит людям долгие годы.

Сегодня строительно-монтажный участок сталкивается с непростыми реалиями: кадровый дефицит дает о себе знать, молодежь не всегда задерживается надолго. Но костяк коллектива – это проверенные временем, преданные делу люди.

– Коллектив у нас сейчас небольшой, но очень сплоченный, – говорит Андрей Компаниец. – Почти все работают давно. Это люди, на которых можно положиться в любой сложной ситуации.

Если раньше строители возводили новые вокзалы, то сегодня главная задача строительно-монтажного участка Луганской дистанции по эксплуатации зданий и сооружений – восстановление и поддержка инфраструктуры. Специалисты латают и меняют кровли после «прилетов», проводят внутреннюю отделку помещений, восстанавливают разрушенные объекты, сохраняя в зданиях тепло и комфорт для разных служб дороги.

Несмотря на все сложности, Андрей Сергеевич верит в будущее железнодорожного строительства и родного края.

– Очень хочется снова почувствовать тот масштабный, высокий темп производства, который был раньше, – искренне признается он. – Снова поработать на больших объектах, возводить новые вокзалы и станционные комплексы. И, конечно, хочется, чтобы профессия железнодорожного строителя снова стала престижной, чтобы к нам охотно шла работать молодежь.

Штукатур Дебальцевской дистанции по эксплуатации зданий и сооружений Донецкого филиала ФГУП «ЖДН» Виктория Еремеева – яркий представитель специалистов, которые своим трудом создают облик родной дороги.

Ее путь в профессию начался в 1999 году. Первое время Виктория Викторовна работала в дистанции уборщиком помещений. Но на железной дороге всегда замечают трудолюбие и стремление к профессиональному росту, и в 2006 году ей предложили освоить профессию штукатура.

– Поначалу было страшно: все новое, неизвестное, – вспоминает наша героиня. – Были сомнения: получится ли у меня так же хорошо, как у мастеров со стажем? Но я согласилась и за все эти годы ни разу не пожалела о своем решении. Коллектив у нас – как большая семья. Опытные коллеги всегда были рядом: подсказывали, помогали, подправляли. Благодаря этой поддержке страх быстро ушел, а на его место пришел профессиональный азарт.

Своим главным учителем Виктория Еремеева считает Галину Михайловну Бровкину. Именно она передала молодой преемнице тонкости мастерства, научила не просто «мазать стены», а чувствовать материал и видеть конечный результат еще до начала работ.

Освоив практические основы, Виктория поняла, что хочет развиваться в профессии дальше. Чтобы получить профильное железнодорожное образование, она поступила на заочное отделение в техникум, а позже еще дважды проходила обучение в строительных училищах, повышая свой квалификационный разряд. Стремление к постоянному самосовершенствованию стало главным жизненным принципом Виктории Еремеевой.

Железная дорога для нее – не просто запись в трудовой книжке, а целое семейное наследие: в ее семье уже четыре поколения железнодорожников. Дедушка Данил Михайлович Коровин и бабушка Анна Антоновна Свечкарева работали в вагонном депо, там же всю жизнь трудился отец Виктории Виктор Данилович Коровин. Мама Ольга Константиновна Коровина отдала многие годы работе в железнодорожной больнице и детском саду. Муж Виктории Викторовны Максим Иванович Еремеев работает в пассажирском вагонном депо Донецк, а старший сын Евгений уже второй год трудится в восстановительном поезде.

– Даже младший сын, который еще учится в школе, уверенно смотрит в сторону нашей магистрали. Я очень этого хочу, ведь железная дорога – это наше будущее, это стабильность и гордость за свое дело, – делится сокровенными мыслями мать.



Виктория Еремеева

Профессия штукатура – это тяжелый физический труд, требующий терпения и точности. Но для Виктории Еремеевой в этой работе на первом месте стоит человек.

– Главное в нашей профессии – привести объект в такой порядок, чтобы люди, которые будут в нем работать, были довольны. Мы стараемся сделать не просто качественно, а красиво, с душой. Чтобы человек зашел в помещение – и у него поднялось настроение.



Одним из самых ярких проектов последнего времени для строительной бригады стало восстановление Детской железной дороги. Объект требовал особого подхода и высокого качества исполнения.

– Когда закончили работу на малой магистрали, мы стояли и смотрели со стороны – как же красиво получилось! – улыбается Виктория Викторовна. – Глаза боятся, а руки делают. Когда коллектив слаженный, когда все стремятся сдать объект в лучшем виде, любая работа спорится. Потом видишь фотографии в интернете и думаешь: «А ведь это мы сделали, мы – молодцы».

Виктория Еремеева убеждена: чтобы стать настоящим мастером, нужно, прежде всего, уважать свой труд и быть преданным выбранному пути. Ведь строитель на железной дороге – это универсальный специалист, готовый к любым вызовам.

Светлана Диденко – инспектор по содержанию и эксплуатации зданий и сооружений Иловайской дистанции по эксплуатации зданий и сооружений Донецкого филиала ФГУП «ЖДН». Она – представитель железнодорожной династии.

– Мои мама, папа, бабушка, дедушка – все работали на железной дороге, – с гордостью рассказывает Светлана Григорьевна. – Дедушка Серебряков Николай Евстафьевич был художником и маляром в нашей дистанции. Мама Бобир Анна Николаевна прошла путь от маляра до прораба, с этой должности и ушла на пенсию.

Мама стала для Светланы Диденко главным учителем в профессии. Она показала, как правильно работать, делилась секретами мастерства. Понимая свое призвание, Светлана Григорьевна осознанно пошла учиться в Ясиноватский строительный техникум транспортного строительства. Сегодня семейные традиции продолжают и ее дети: старший сын Дмитрий трудится кровельщиком в Иловайской дистанции по эксплуатации зданий и сооружений, второй сын Денис работает на БАМе, дочь Анастасия Зикеева – инженер-технолог производственно-технического отдела в ПМС-191.

В Иловайскую дистанцию гражданских сооружений Светлана Григорьевна пришла в далеком 1988 году. Начинала аппаратчиком химводоочистки на котельной. А в 1990 году перешла на должность инспектора по содержанию и эксплуатации зданий и сооружений, где бессменно трудится вот уже 36 лет.

– Это абсолютно моя стихия, я с удовольствием выполняю свою работу, – делится инспектор. – За мной закреплен большой участок – восемь станций. Мы производим текущие и сезонные осмотры, планируем ремонты, следим за правильной эксплуатацией вокзалов, постов ЭЦ, санитарно-бытовых и пассажирских зданий, ремонтируем платформы. Поначалу было страшно, ведь на каждой станции раньше были угольные котельные, жилой фонд, нагрузка большая. Но за год я втянулась – и вот уже почти сорок лет это мой родной дом.

Светлана Григорьевна подчеркивает: ее работа – это, прежде всего, забота о людях. Ведь в каждом станционном помещении, на каждом посту ЭЦ круглосуточно трудятся железнодорожники.

– Нужно строго следить, чтобы крыши не текли, в окна не дуло, двери плотно закрывались, чтобы было комфортно в помещениях, – говорит Светлана Диденко. – Нам доверены вокзалы в Харцызске, Ханженково, на станции Немчино и другие. Приезжаем с бригадой – и закипает работа: штукатурим, шпаклюем, красим, делаем потолки, возводим перегородки из гипсокартона. Главное – чтобы людям было тепло и уютно.

За десятилетия работы были и особые объекты. После 2014 года, когда родная земля столкнулась с военными испытаниями, строителям Иловайской дистанции по эксплуатации зданий и сооружений пришлось восстанавливать разрушенное.



Светлана Диденко

Светлана Григорьевна принимала участие в ремонте здания вокзала на станции Нижняя Крынка, а в 2020 году ее бригада восстанавливала объекты военного училища в Донецке. Превращать разбитые войной руины в красивые светлые помещения – это счастье для мастера.

Имея на своем счету множество восстановленных объектов, Светлана Григорьевна с легкостью находит общий язык с рабочими.

– Я не просто контролирую, а всегда подскажу, как правильно положить раствор или подготовить стену. Коллектив у нас замечательный. Сейчас пришло много молодежи! Мы с радостью обучаем их тонкостям профессии маляра и штукатура.

Отвечая на вопрос, в чем же секрет столь долгого трудового пути, Светлана Григорьевна отвечает простыми, но очень глубокими словами:

– Чтобы работать в нашей профессии, ее нужно по-настоящему любить. Понимаете, если тебе не нравится строительное дело, ты не будешь трудиться с душой и ничего толком не научишься делать. Эту профессию нужно прочувствовать сердцем. Я свою работу люблю и ни на какую другую ее бы в жизни не променяла.

Ольга КРАМАРЕНКО

Славный юбилей станции Волноваха

В 2026 году станция Волноваха отмечает славный юбилей – 145 лет с момента основания. Это не просто хронология дат и событий, а живая летопись, написанная трудом, мужеством и преданностью людей, для которых железная дорога стала судьбой. Сегодня история станции Волноваха пишется заново, и в нынешних непростых реалиях особенно ярко раскрывается истинная ценность ее коллектива.



Рабочая смена на станции Волноваха

Станция Волноваха была основана в 1881 году в ходе строительства Екатерининской железной дороги Российской империи и уже в 1883-м приняла первые составы. Сначала это была небольшая линейная станция, от перронов которой отправлялись составы с углем, хлебом и сельхозпродукцией. По мере того как набирала обороты промышленность Мариуполя, росла и значимость станции Волноваха: здесь наладили телеграфную связь, а вскоре возвели и небольшой вокзал. Ключевой вехой стал 1905 год, когда станция официально обрела статус узловой.

С годами предприятие превратилось в мощную внеклассную станцию, сердцем которой стала высокопроизводительная сортировочная горка. Позже станция Волноваха стала опорной, взяв под свое управление семь линейных станций.

Пройдя сквозь 145 лет великих побед и суровых испытаний, коллектив этого железнодорожного узла и сегодня продолжает выполнять свои обязанности в непростых условиях военного времени. Начальник станции Сергей Ткаченко подчеркивает: главным богатством и надежной опорой станции Волноваха во все времена оставались ее люди.

– 145 лет – это не просто цифра, а целая летопись самоотверженного труда, высокой ответственности и преданности своему делу, – отметил Сергей Ткаченко. – Наша станция прошла большой путь, став важнейшим звеном железнодорожной сети. И в нынешнее непростое время ее история наполняется новым глубоким смыслом.

Сегодня общая численность коллектива станции Волноваха с учетом приписных подразделений составляет 202 человека. Будучи опорным узлом, станция Волноваха координирует работу пяти станций: Карань, Кальчик, Хлебодаровка, Зачатьевская и Велико-Анадоль, фактически выполняя функции участковой.

– Даже работая не на полную мощность, станция неизменно выполняет свои функции, – отметил Сергей Валерьевич. – Стойкость нашего коллектива, умение грамотно и слаженно действовать в сложнейших, порой опасных условиях – это подлинный пример профессионализма. Выдержка, взаимовыручка и преданность делу каждого нашего сотрудника вызывают искреннее уважение. Отдельно хотелось бы отметить дежурного по станции Карань Веру Вячеславовну Красовскую, начальника станции Кальчик Светлану Владимировну Капранову, дежурного по станции Хлебодаровка Ольгу Сергеевну Рыбальченко, дежурного по станции Зачатьевская Татьяну Павловну Ларюкову и дежурного по станции Велико-Анадоль Ксению Николаевну Гончарову.

Сегодня пропускная и перерабатывающая способность станции Волноваха снизилась из-за повреждений инфраструктуры, полученных в ходе боевых действий.

– В условиях регулярных атак вражеских БПЛА грани между фронтом и тылом практически не осталось – опасность подстерегает везде, – рассказывает заместитель начальника станции Волноваха Андрей Князьков, который посвятил ей 20 лет. – Из-за вражеских атак временно не функционирует сортировочная горка, а сама станция Волноваха работает по 2-му классу, выполняя функции участковой. Выход из строя автоматики перевел управление движением в режим высочайшей личной ответственности каждого сотрудника. Дежурные по станции выдают команды, а сигналисты, составители поездов и дежурные по парку вручную переводят централизованные



Владимир Чангли

стрелки с помощью курбеля. Это тяжелейший ежедневный труд, но наши люди проявляют невероятное мужество.

Несмотря на суровые испытания, станция Волноваха шаг за шагом восстанавливает свое хозяйство. Параллельно путейцы проводят колоссальный объем работ по замене изношенных и поврежденных стрелочных переводов. Благодаря этой слаженной работе удается оперативно поддерживать движение поездов на важных направлениях.

– За эти годы кто-то не выдержал постоянного напряжения и уехал – и в нынешних реалиях винить людей за страх никто не вправе, – отметил Андрей Алексеевич. – Но те, кто остался, являются костяком предприятия. Выделить кого-то в коллективе трудно, ведь каждый достоин глубокого уважения. И все же особой гордости заслуживают дежурные по станции Волноваха Татьяна Шкурат, Алла Иванисова, Маргарита Лубинец, Сергей Зинченко, составители поездов Александр Животиков, Алексей Обуховский, Николай Полтавцев, Виктор Корницкий, братья Симаковы Иван и Александр.

Преемственность поколений – еще один прочный фундамент станции Волноваха. Сегодня здесь работает немало представителей славных железнодорожных династий, где любовь к профессии передается от отцов к детям. Для таких сотрудников верность родному предприятию и ответственное отношение к труду – это главная семейная традиция.

Владимир Чангли – гордость станции и главный рекордсмен предприятия по трудовому стажу. Поступив на работу в 1978 году, он прошел путь от молодого специалиста до заместителя начальника по грузовой и оперативной работе, был главным инженером. Выйдя на заслуженный отдых в 2019 году, Владимир Васильевич не смог оставаться в стороне от родного предприятия и сегодня продолжает трудиться на посту начальника штаба гражданской обороны.

Выбор профессии для него был предначертан судьбой: любовь к стальной магистрали в семье Чангли передавалась по наследству.

– Мой дедушка еще до войны окончил Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта, в 1930-х годах работал начальником Бакинской железной дороги. К сожалению, в 1943 году он умер от малярии в эвакуации, – рассказывает Владимир Васильевич. – Но железнодорожная жилка в нашей семье сохранилась. Моя мама Нина Афанасьевна с 1963 по 1996 год работала старшей медсестрой узловой больницы в Волновахе. Отец Василий Георгиевич почти тридцать лет – с 1957 по 1986 год – отдал станции Волноваха, трудился осмотрщиком вагонов. Мой родной брат Василий три десятилетия проработал здесь же ревизором по движению поездов и инженером по охране труда, а его супруга Людмила Владимировна возглавляла технический отдел станции. Когда в 1977 году пришло время мне выбирать собственный жизненный путь, я без колебаний пошел по стопам деда и родителей – поехал в Ленинград, в ЛИИЖТ. Железная дорога – это моя судьба и мое единственное призвание.

Владимир Чангли стал не просто очевидцем, а активным участником масштабной модернизации предприятия. При его личном участии станция Волноваха превращалась в один из мощнейших транспортных узлов региона.

– Когда я в 1978 году пришел на станцию, парка отправления у нас еще не было, – вспоминает он. – Действовали главный и сортировочный парки, парк приема, пути для местной работы и так называемая «Сушилка». Позже началась масштабная модернизация: на сортировочной горке внедрили систему горочной автоматической централизации (ГАЦ). Оператор задавал программу, и составы расформировывались уже в автоматическом режиме! Сам я за эти годы прошел отличную школу: был и помощником составителя поездов, и оператором горки, и дежурным, и маневровым, и узловым диспетчером.

Настоящим прорывом для станции стал конец 1980-х годов, когда по инициативе начальника дороги Олега Крючкова началось строительство нового парка отправления.

– Чтобы освободить место под новые пути, пришлось разгребать гигантские отвалы шлака, скопившиеся у локомотивного депо за десятилетия, – вспоминает ветеран. – Можно сказать, весь парк отправления мы возвели на шлаке и ракушняке, который вагонами везли из Мариуполя. Сначала сдали в эксплуатацию первые пять путей, затем – еще столько же. Объемы приема, отправления и переработки составов стали просто колоссальными! А как мы работали! В советские годы между четырьмя сменами шло азартное социалистическое соревнование за минимальный простой вагонов и высокие показатели. Каждый дежурный, каждый составитель понимал: от результатов его смены зависит премия всего коллектива. Люди горели делом!

Десятилетиями на предприятии с трепетом берегли историческую память: собирали редкие документы, архивные фотографии и музейные экспонаты, отражавшие каждый этап становления предприятия. Но в пожаре, вспыхнувшем в результате боевых действий в начале 2022-го, этот уникальный архив был утрачен. Чудом удалось спасти настоящие реликвии – Книги почета работников станции, которые велись с 1960-х годов. Их спас Владимир Чангли.

– Во время обстрела административного здания эти книги находились у нас в кабинете в шкафу, – вспоминает Владимир Васильевич. – Здание сгорело, сами книги каким-то чудом уцелели! Мы потом осторожно достали их, немного подлечили, подклеили… Это же настоящая реликвия! В этих фолиантах запечатлены лица и судьбы людей самых разных железнодорожных профессий: составителей поездов, регулировщиков скорости движения вагонов, сигналистов, приемщиков поездов, дежурных, руководителей станции. В каждой записи – фотография, краткое описание трудового пути, сведения об орденах и заслугах. Это истории настоящих железнодорожников, которые отдавали своей работе всю душу.

По словам ветерана, именно настоящая сплоченность, забота о ветеранах и готовность решать любые задачи с полуслова всегда помогали коллективу Волновахи преодолевать самые суровые испытания.

– Дороге я отдал всю жизнь, и поверьте: дружнее станции, чем Волноваха, я на всей Донецкой железной дороге не видел! – с гордостью говорит Владимир Чангли. – Для всех нас станция – это второй родной дом. Будучи главным инженером и заместителем начальника, я знал: какой бы сложной ни была задача, наш коллектив решит ее с полуслова.

Сегодня станция Волноваха работает в условиях, где каждое решение требует максимальной собранности, а каждый выход на смену – настоящего мужества. Но, несмотря на трудности, она продолжает писать свою историю – историю, в которой главным героем остается человек – настоящий профессионал, преданный выбранному делу и надежному коллективу. И пока такие люди выходят на смену, станция будет жить, двигаться вперед и оставаться тем самым «вторым родным домом», который объединяет поколения железнодорожников и служит опорой транспортной системы региона.

Елена СУШКОВА

Задача – быть лучшими и смотреть вперед

В канун Дня железнодорожника и в честь 140-летия открытия железнодорожного сообщения с морским портом Мариуполь в оборотном депо Мариуполь локомотивного депо Волноваха Донецкого филиала ФГУП «ЖДН» состоялось профессиональное и по-настоящему яркое событие – конкурс «Машинист локомотива». Состязания трех команд, проходившие 30 июля, стали не просто проверкой навыков, но и символом слаженной работы железнодорожников и портовиков, доказательством того, что в отрасли высоко ценят мастерство, ответственность и сотрудничество.



Железнодорожное сообщение и работа порта – две части единого транспортного механизма, от слаженности которого зависят перевозки грузов и работа промышленных предприятий. Поэтому инициатива коллектива Мариупольского порта провести конкурс профмастерства нашла живой отклик у руководства и сотрудников Железных дорог Новороссии. Совместное мероприятие стало логичным шагом в укреплении партнерства и поводом напомнить о значимости общего дела.

На старт конкурса профмастерства вышли три команды: сборные оборотного депо Мариуполь локомотивного депо Волноваха, локомотивного депо Волноваха и железнодорожного комплекса ГУП ДНР «Администрация морского порта города Мариуполь». Атмосфера была и предельно серьезной, и по-товарищески теплой: здесь собрались люди, для которых профессия – не просто работа, а призвание.

С приветственным словом к участникам обратился генеральный директор ФГУП «Железные дороги Новороссии» Андрей Казаков. Он поблагодарил руководство Мариупольского порта за инициативу и отметил, что несмотря на непростые времена для отрасли и страны в целом наши коллективы продолжают выполнять взятые на себя обязательства.

– Сегодняшний конкурс идет на пользу нашей общей работе, – подчеркнул Андрей Казаков. – Отмечу, что профессия машиниста для дороги особенно важна, локомотивные бригады – это всегда железнодорожная элита. В этой связи хочу привести ответ одного из юных воспитанников нашей детской дороги. На мой вопрос, почему, когда многие хотят стать диктором, он решил учиться на машиниста, двенадцатилетний мальчишка ответил: «Хочу смотреть вперед». В этих словах на самом деле много смысла: в нашей работе мы действительно смотрим вперед и должны быть лучшими.

Исполняющий обязанности директора ГУП ДНР «Администрация морского порта города Мариуполь» Дмитрий Чепелев особо подчеркнул, что у железнодорожников и портовиков – одно общее дело: в срок обеспечить перевозку продукции и доставку пассажиров.

– 140 лет назад порт Мариуполя был присоединен к большой железнодорожной сети региона, и День железнодорожника – замечательный повод собраться вместе и провести конкурс профессионального мастерства среди наших работников, – сказал он.

Важность взаимодействия двух предприятий также отметил Сергей Суворов, главный государственный инспектор отдела надзора за опасными грузами, чрезвычайными ситуациями и пожарной безопасностью на подвижном составе по ДНР, ЛНР, Запорожской и Херсонской областям.



– Реализованная сегодня инициатива и активное участие железнодорожников и работников порта в этом конкурсе, уверен, положат начало замечательной традиции, – подчеркнул представитель Ространснадзора.

Конкурс «Машинист локомотива» состоял из нескольких этапов, каждый из которых проверял не только знания, но и умение действовать четко, быстро, безошибочно.

Первым испытанием стала теория: участники проходили тестирование на профессиональные знания, и за каждый правильный ответ команде начислялись баллы. Этот этап показал, что без твердой теоретической базы нельзя быть настоящим профессионалом и принимать верные решения в сложных ситуациях.

Еще более насыщенной и требующей от участников максимальной концентрации была практическая часть конкурса. На ее первом этапе представители каждой команды выполняли пошаговую разборку и последующую сборку механизма сцепления автосцепки СА-3 в объеме: замок, замкодержатель, предохранитель замка, подъемник замка, валик подъемника, стопорный болт с фасонной шайбой и гайкой. В процессе выполнения задания участники должны были комментировать каждое свое действие, при этом общее время на разборку-сборку не должно было превышать пяти минут.

После выступления каждого участника жюри проверяло работоспособность механизма – замок должен был свободно перемещаться внутрь корпуса и без заеданий возвращаться в исходное положение. Кроме того, определялось обеспечение подвижности замкодержателя без подклинивания. При повороте валика подъемника против часовой стрелки до упора и последующем отпускании все детали механизма должны были самостоятельно без заеданий вернуться в исходное положение. Максимальное количество баллов на этом этапе составляло пять, при чем даже такая ошибка, как падение детали на пол, стоила команде одного балла. Этап требовал не только технических знаний, но и умения распределять время, действовать последовательно, не поддаваясь волнению.

На втором этапе проверялись навыки проведения контрольных замеров автосцепки шаблоном №873. Рядовое, казалось бы, задание требовало по-настоящему ювелирного подхода. Нужно было провести ключевые «непроходные» проверки, строго следуя методике: без ударов и принудительного «втискивания» шаблона. В течение пяти минут участники должны были выполнить замеры, интерпретировать результаты («норма» или «не норма») и устно прокомментировать свои действия и выводы. За каждое нарушение методики, отсутствие пояснений или ошибку в трактовке результатов снимался балл. Это задание наглядно показало, насколько важны внимание к деталям и умение грамотно анализировать ситуацию.

На третьем этапе конкурса представители команд проводили неполную разборку-сборку крана машиниста №394. На это задание выделялось по десять минут, в течение которых нужно было выполнить в общей сложности двадцать пять технологических операций. Завершалось выполнение командой «Готово» после проверки свободного хода рукоятки из шестого в первое положение.

На прохождение четвертого этапа конкурса выделялось по пять минут, в течение которых машинисты соревновались в знании особенностей схемы тормозного оборудования тепловоза. У демонстрационного стенда каждый участник давал развернутый ответ согласно полученному билету, отвечая также на уточняющие вопросы членов жюри. Здесь на первый план выходили не только знания, но и способность четко и ясно излагать свои мысли, аргументировать ответы. Все эти качества необходимы каждому специалисту, особенно в критических ситуациях.

Наиболее сложным и зрелищным стало финальное задание конкурса профессионального мастерства. Переместившись из учебных классов депо на железнодорожный путь, локомотивщики соревновались в экстренном торможении тепловоза. Машинистам, по очереди занимавшим рабочее место в кабине тепловоза, нужно было разогнать локомотив до определенной скорости, а затем затормозить и остановить его как можно ближе перед преградой, не задев ее. Условия и задачи этого конкурсного задания были составлены в том числе и генеральным директором ФГУП «ЖДН» Андреем Казаковым, который вне конкурса проверил и свои навыки машиниста, управляя тепловозом, и выполнил его торможение.



Борьба за лидерство была предельно напряженной: исход оставался неясным до последней минуты. Каждая команда демонстрировала высокий уровень подготовки, и победа давалась нелегко. По итогам конкурса первое место завоевала команда хозяев – сборная оборотного депо Мариуполь. Второе место заняли работники локомотивного депо Волноваха, третье – команда железнодорожного комплекса Мариупольского порта.

После подведения итогов руководитель оборотного депо Мариуполь локомотивного депо Волноваха Александр Ходжайса выразил искреннюю благодарность руководству ФГУП «ЖДН» за поддержку в проведении конкурса. Он особо отметил высокий уровень профессионального мастерства локомотивных бригад, продемонстрированный в ходе состязаний.

Конкурс стал не рядовым соревнованием, а настоящим праздником профессии. Он показал, что транспортная отрасль держится на людях, которые не только отлично знают свое дело, но и готовы постоянно совершенствовать навыки, учиться и делиться опытом. А партнерство железнодорожников и портовиков – это залог надежной и бесперебойной работы транспортной сферы.

Александр КОВАЛЕНКО

Здесь каждый человек – важное звено

У каждого большого дела есть своя опора – люди, которые не ищут громкой славы, а просто работают, без оглядки на условия и обстоятельства. Многих железнодорожников Новороссии, помимо приверженности своей профессии и родной стране, объединяет участие в СВО. Мы продолжаем рассказывать о работниках ФГУП «ЖДН» – ветеранах боевых действий, выполнивших свой долг на фронте и возвратившихся работать на дорогу.

Инспектор приемки локомотивов, и.о. заместителя начальника по ремонту локомотивного депо Родаково Луганского филиала ФГУП «ЖДН» Александр Никитенко – участник специальной военной операции. Его жизнью стало переплетение двух сильных линий: многолетней железнодорожной династии и личного выбора быть там, где нужнее.

Путь Александра Никитенко на железную дорогу начинался не по классическому сценарию. Хотя все предпосылки для этого у представителя железнодорожной династии были.

– Мой дед Петр Иванович Никитенко всю жизнь трудился плотником и столяром у нас в НГЧ. Говорят, что окна в половине домов поселка Родаково – дело его рук, – рассказал Александр Евгеньевич. – Братья бабушки управляли паровозами, прошли через Великую Отечественную войну. Сама же бабушка Евдокия Филипповна была станционным работником: в те времена, когда не было компьютеров и автоматизированных систем, она вручную доставляла документы между станциями – иногда идя по пояс в снегу.

Отец Александра Никитенко Евгений Петрович начинал помощником машиниста, но из-за проблем со здоровьем был вынужден перейти в слесари, а позже стал мастером.

– Папа проработал в локомотивном депо от звонка до звонка, он ушел на пенсию, оставив после себя отлично отремонтированные узлы и механизмы и заслужив искреннее уважение коллег. Мама Валентина Александровна была телеграфистом – в то время каждое переданное сообщение имело вес, а ошибка могла стоить очень дорого. Долгое время в вагонном хозяйстве работал мой родной брат.

История семьи научила Александра Никитенко главному: профессия – это не только опыт и навыки, но и ответственность перед теми, кто был до тебя, и перед теми, кто придет после. До 2012 года он работал квалифицированным поваром и барменом – в сфере, где тоже важны точность, выдержка и умение держать темп. Но судьба и семейные традиции распорядились иначе. Решающее слово сказала именно бабушка – человек, который знал цену труду и времени. Она застала войну, была в плену, видела, как рушится привычный мир, потому особенно ценила то, что остается незыблемым.

– Она всегда повторяла: «Кухни закроются, бары закроются, а колесо должно крутиться», – вспоминает благодарный внук. – Эти слова по-настоящему запали мне в душу. Благодаря бабушке я пересмотрел все свои жизненные планы и пришел работать на железную дорогу. Сначала это была живая защита, затем – станция, а оттуда по предложению отца я перешел в локомотивное депо.

Так Александр Никитенко стал слесарем подвижного состава. Для человека, привыкшего к четкой работе руками, выросшего в окружении техники, это оказалось естественным шагом. Ему повезло: коллектив встретил тепло, опытные мастера не жалели времени, чтобы объяснить, старшие коллеги не просто ставили задачи, а учили видеть суть и добиваться отличного результата.

Постепенно железнодорожник осваивал все тонкости профессии. После 2014 года, когда многие уезжали от боевых действий, Александру Евгеньевичу предложили стать мастером. Руководство видело в нем потенциал: он был внимательным к деталям и умел находить общий язык с людьми.

– Начальник «обкатал» меня по всем цехам депо, дал почувствовать работу каждого участка, понять, как одно звено влияет на другое. Благодаря всему этому я поработал и старшим мастером. На практике имел дело с разными локомотивами: 2ТЭ116, ЧМЭ3, ВЛ8, ЭД.

По мнению Александра Никитенко, каждый тип техники требовал своего подхода, своего языка. И он учился этому языку не по учебникам, а в цехе, рядом с опытными коллегами, когда руки сами запоминали, как звучит исправный механизм и где прячется неисправность.

Жизненный опыт и чувствительность к ситуации привели Александра Никитенко к еще одному важнейшему решению в его судьбе. Уже в 2021 году, понимая, к чему движутся события на его родной земле, он решил посвятить себя защите Родины и поступил на военную службу по контракту. С 2022 по 2024 год



Александр Никитенко

железнодорожник был активным участником специальной военной операции. Вместе с фронтовыми товарищами выполнял различные боевые задачи на луганском направлении. Его служба была связана с охраной секретных объектов, и это время стало для него еще одной школой профессионального долга, личностной закалки, настоящих человеческих отношений,

– Навсегда осталась в памяти одна история, – делится ветеран. – Около одного из поселков недалеко от передовой мое подразделение встретилось с бойцами другого отряда. Сначала мы взяли друг друга «под автоматы» – так диктовали обстоятельства, каждый выполнял секретную работу, нужно было быть начеку. Но стоило старшим выйти на разговор, как напряжение спало. Оказалось, что у наших новых знакомых почти не осталось еды: после полумесяца боевой работы они находились на пределе.

Тогда Александр Никитенко и его товарищи поступили по совести и по-братски. Пригласив фронтовых соседей в расположение, собрали все, что удалось найти у себя: масло, макароны, крупы, тушенку.

– Даже удалось угостить ребят ухой из рыбы, пойманной рядом в озере, – вспоминает Александр Евгеньевич. – Бойцы по-человечески были тронуты, многие – со слезами на глазах. Не от слабости, а от того самого чувства, когда понимаешь: ты не один.

С тех пор между ними завязалась крепкая мужская дружба. Многие завершили службу, были награждены. Сегодня кто-то из тех ребят живет в Луганске, кто-то на Байкале, кто-то – в Челябинске. Но связь не прерывается. Потому что однажды они уже доказали: в трудную минуту можно положиться друг на друга.

Железная дорога для Александра Никитенко – это больше, чем инфраструктура. Это живая система, в которой каждый человек – важное звено. Это память о бабушке, которая говорила, что колесо должно крутиться. Это уважение к отцу, который отдал родной дороге десятки лет. Это ответственность перед теми, кто сегодня стоит рядом.

На вопрос, что бы он посоветовал тем, кто только начинает свой путь – и на железной дороге, и на службе, – Александр Евгеньевич отвечает просто:

– Главное – помнить, ради чего ты работаешь: вернуться к матери, к жене, к ребенку. А работать нужно обязательно слаженно, плечом к плечу. Когда есть слаженность, выполнение любой задачи, профессиональной или боевой, становится по силам.

Сергей Пащук – машинист железнодорожного водоснабжения 4 разряда участка водоснабжения насосной станции Луганск. Его история – это путь от овладения строительной специальностью до нынешней железнодорожной должности, от семейных традиций до боевого опыта, а главное – понимание того, что перед каждым профессионалом стоит ответственность за множество людей.

Железная дорога вошла в жизнь Сергея Анатольевича задолго до того, как он сам стал ее сотрудником. Его родители Анатолий Григорьевич и Любовь Даниловна Пащук проработали на магистрали по 35 лет каждый. Отец был каменщиком в строительно-монтажном поезде, мама начинала техником-технологом, а позже стала инженером по охране труда. Семья всегда жила рядом с железной дорогой, и этот гул составов, стук колес и ритм большой дороги стали для них привычным и родным.

– Я во многом брал пример с отца, – вспоминает Сергей Пащук. – Учился на факультете строительства зданий и сооружений в Луганском техникуме транспортного строительства. Планировал стать мастером, но по ряду причин в девяностых работал каменщиком на многих луганских строительных предприятиях. В 2000 году утроился работать на железную дорогу.

Говоря о том, почему когда-то выбрал стальную магистраль, Сергей Анатольевич вспоминает советы родителей, а еще простые, но очень важные вещи: стабильность, зарплату и даже жилье, которое он получил, работая на железной дороге. В те годы это было серьезным аргументом: предприятие дает не только работу, но и уверенность в завтрашнем дне.

– На первый взгляд, – рассказывает Сергей Пащук, – работа машиниста водоснабжения может напоминать работу сотрудника водоканала, и в чем-то это действительно так. В зоне нашей ответственности – насосное оборудование, электроустановки, различная аппаратура на насосной станции. Но во многом специфика именно железнодорожная: от работы станции зависит не только водоснабжение, но и смежные процессы. Раньше, например, отсюда заправляли поезда, мыли составы. Сейчас, в зависимости от ситуации, задачи могут меняться, но важность не уменьшается. В том числе и для социальных объектов – больничной котельной и другой городской инфраструктуры, которую мы обеспечиваем водоснабжением.

Уверенность в важности профессии держится на простом каждодневном труде. На внимательном взгляде на приборы, на умении вовремя заметить неполадку, на понимании, что от твоей смены зависит, будет ли тепло в больнице, будет ли вода в кранах, будет ли все работать так, как должно.



Сергей Пащук

Не менее важным и ответственным для Сергея Пащука стало участие в специальной военной операции. Встав на защиту Отечества в феврале 2022 года, он прошел через военную службу в пехоте, в гранатометном взводе. Его боевой путь проходил вместе с фронтом через разные населенные пункты на луганском направлении: Невское, Краснознаменка, Кременная.

– Конечно, это был нелегкий и очень серьезный опыт, – делится ветеран. – Со многим пришлось столкнуться. Я видел, как некоторых людей охватывала паника, как их буквально колотило от напряжения. Из этого всего вынес, пожалуй, главное – насколько важно в тяжелые моменты не падать духом, держаться и верить, что все получится.

Когда железнодорожника спрашивают, что бы он посоветовал тем, кто сейчас сталкивается с нелегкими испытаниями на фронте, он отвечает просто, без пафоса: следить за собой во всех смыслах слова, не пренебрегать элементарной гигиеной, сохранять мужество и крепость духа. Обычное, но необходимое, по-настоящему человеческое отношение к себе и своему долгу – основа всего.

Через несколько месяцев после начала службы Сергей Пащук был тяжело ранен во время городских боев в Кременной. За проявленные мужество и стойкость Сергей Анатольевич был награжден медалью «За боевые заслуги». Награда была вручена главой Луганской Народной Республики ему и другим раненым бойцам как признание того, что они не подвели, не сломались духом, сделали все, что возможно.

Жизнь, работа и служба наших железнодорожников – ветеранов СВО – это истории людей, которые прошли через тяжелые испытания и знают цену каждому спокойному дню. Это рассказы о преемственности, о том, как семейные традиции переплетаются с личным выбором, о том, что кажущиеся простыми профессии на деле требуют ответственности и мастерства, о том, что мужество бывает не только на передовой, но и в ежедневной работе, когда ты просто делаешь свое дело, зная, что на тебя рассчитывают.

Александр КОВАЛЕНКО

В нашем деле нет неважных профессий

Династия железнодорожников-строителей, которую сегодня представляет начальник Ясиноватской дистанции по эксплуатации зданий и сооружений Донецкого филиала ФГУП «ЖДН» Олег Гук, – яркий пример преемственности традиций и преданности профессии. Летопись семьи Гук неразрывно связана со становлением и развитием Ясиноватского железнодорожного узла. Ее общий трудовой стаж превышает два столетия!



Коллектив Ясиноватской дистанции по эксплуатации зданий и сооружений

Для Олега Гука выбор жизненного пути стал абсолютной закономерностью: сама атмосфера родного города, где судьба практически каждого жителя переплетена со стальной магистралью, с детства предопределила его призвание.

– Я родился и вырос в Ясиноватой. Большая часть жителей здесь – железнодорожники, – делится Олег Николаевич. – Поэтому и мои родители, и бабушки с дедушками работали на железной дороге. Наверное, так распорядилась судьба, и это напрямую повлияло на то, что мой выбор тоже пал на магистраль.

По маминой линии дедушка Олега Николаевича Ильин Виталий Степанович с 1966 года трудился в НГЧ-6, а с 1976 по 1987 год возглавлял это предприятие. Бабушка Ильина Людмила Степановна более 37 лет посвятила Ясиноватской дистанции сигнализации и связи: работала телеграфисткой.

По папиной линии дедушка Гук Николай Иванович около 30 лет трудился водителем в Путевой машинной станции № 7. Бабушка Гук Анна Николаевна работала проводником в локомотивном депо Ясиноватая.

Мама Гук Виктория Витальевна посвятила родной Ясиноватской дистанции по эксплуатации зданий и сооружений более 40 лет жизни. Отец Гук Николай Николаевич с 1994 года и по сей день продолжает трудиться водителем в этой же дистанции.

– Дома у нас бережно хранится семейный фотоальбом, особенно снимки тех времен, когда дедушка был начальником НГЧ, – рассказывает Олег Николаевич. – Все это – история нашей семьи, память, которая бесконечно дорога каждому из нас. После школы я маленьким часто бывал у мамы и папы на работе, поэтому вся обстановка железной дороги мне знакома с малых лет. Мне это очень нравилось. Конечно, такие детские воспоминания оставляют неизгладимый след на всю жизнь. Можно сказать, благодаря родителям, дедушкам и бабушкам я и пришел на железную дорогу.

После окончания Ясиноватского техникума транспортного строительства Олег Гук поступил в 2002 году в Ясиноватское управление строительно-монтажных работ и гражданских сооружений слесарем-сантехником.

– Впечатления в первые дни были самыми разными, – признается Олег Николаевич. – С одной стороны, все волнительно и ново: началась настоящая взрослая жизнь. С другой – присутствовала колоссальная ответственность: очень боялся подвести родителей, мне всегда хотелось, чтобы они мною гордились.

Первым учителем на производстве для молодого сотрудника стал прораб Анатолий Васильевич Путягин.

– За годы работы менялись должности, менялись и наставники, – вспоминает наш собеседник. – Но все они учили нас, молодое поколение, главному: исполнительской дисциплине, ответственности и добросовестности. Делать свою работу на совесть – это самое важное качество для любого специалиста.

Со временем Олег Гук досконально изучил производство изнутри. Рассудительность, инженерную хватку и ответственный подход к делу быстро заметили. В 2004 году его перевели на должность техника первой категории проектно-сметного отдела, а в 2006-м он стал инженером. С 2008 по 2012 год Олег Николаевич возглавлял проектно-сметный отдел Ясиноватского строительно-монтажного управления, с 2012 по 2016 год работал заместителем начальника предприятия.



Виталий Степанович Ильин

Годы работы в СМЭУ-6 запомнились железнодорожнику масштабными стройками, заложившими серьезный инженерный опыт.

– Объектов было очень много. Но самыми масштабными, пожалуй, стали 2012–2013 годы, когда мы занимались реконструкцией вокзальных комплексов в Краматорске и Славянске, – рассказывает Олег Гук. – Это были грандиозные объекты, где мне довелось участвовать лично. В них было вложено колоссальное количество сил и средств, и я очень надеюсь, что со временем они вернутся в состав Железных дорог Новороссии. Также очень запомнилась подготовка и ремонт пансионата в Урзуфе. В тот период мне посчастливилось поработать под руководством настоящей легенды нашей железной дороги – Пахомова Вячеслава Николаевича. Именно он возглавлял работы на этих объектах. Благодаря его наставлениям, мудрости и богатому жизненному опыту я получил неоценимую профессиональную школу, за которую благодарен по сей день.

С 2016 года Олег Гук возглавляет Ясиноватскую дистанцию по эксплуатации зданий и сооружений, приняв на свои плечи руководство этим сложным и важным подразделением.

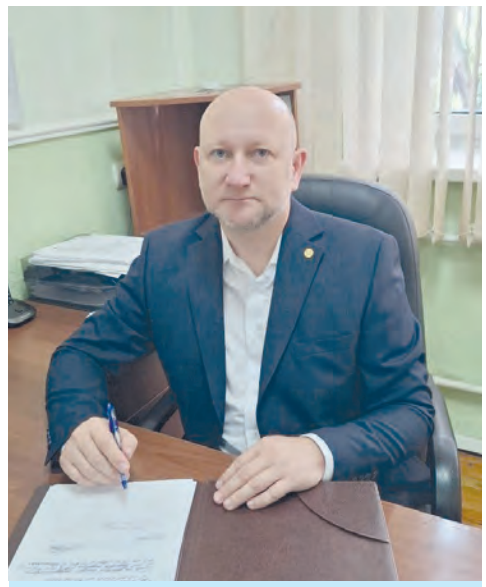
Сегодня в зону обслуживания дистанции входят станции: Ясиноватая, Никитовка, Горловка, Пантелеймоновка, Байрак, Макеевка-Пассажирская, Криничная, Щебенка, Енакиево, Путепровод.

Под руководством Олега Гука трудится коллектив численностью 160 человек, на плечах которых лежит поддержание жизнедеятельности и возрождение всей инфраструктуры этих станций.

– На сегодняшний день наш коллектив – это прочный костяк, сложившийся годами, – с гордостью говорит начальник дистанции. – В основном у нас работают люди, которые отдали предприятию 10, 20, а кто-то и более 30 лет. Это проверенные временем специалисты, на которых всегда можно положиться.

Сегодня коллектив Ясиноватской дистанции по эксплуатации зданий и сооружений трудится в поистине героических условиях. Для них экстремальная ситуация – это не разовое происшествие, а ежедневные суровые будни.

– В 2022 году в результате обстрела Ясиноватой было полностью уничтожено наше административное здание, наша контора, – вспоминает Олег Гук. – Мы потеряли абсолютно все: архивы, документацию, оргтехнику, мебель... В один миг остались ни с чем. Но коллектив выдержал этот удар! Никто не разбежался, не испугался. Все сплотились. Какое-то время мы работали удаленно, но сегодня мы уже находимся в другом здании и полноценно выполняем все задачи. Практически весь коллектив остался в том же составе, мужественно вынеся эту нелегкую ношу.



Олег Гук

Олег Николаевич убежден: в строительном деле нет неважных профессий. Успех предприятия держится на труде каждого сотрудника.

– Я не могу выделить кого-то одного – важны абсолютно все, – подчеркнул он. – Без любого из наших сотрудников тяжело и невозможно работать: без сторожей, круглосуточно охраняющих объекты, без уборщиц, наводящих порядок, без электриков, сантехников, сварщиков, маляров, штукатуров, водителей... Без ответственных, исполнительных и дисциплинированных людей руководителю не сделать ничего. Они – мои надежные помощники, и мне хочется отметить весь наш коллектив!

Особенно тяжелые задачи выпадают на долю тех, кто работает на самом переднем крае.

– Наш Никитовский участок постоянно попадает под обстрелы, кружат вражеские беспилотники. Но люди ежедневно выходят на работу, – рассказывает руководитель. – Хочется особенно отметить мастера Никитовского участка Елену Николаевну Ещенко. Она очень давно работает на железной дороге, это человек настоящей стальной закалки. Благодаря ее мужеству и авторитету коллектив держится и справляется с тяжелейшими задачами.

Настоящая гордость строителя – это отремонтированные и возрожденные здания, которые снова служат людям.

– Всегда очень приятно видеть плоды своего труда, – делится Олег Гук. – Из последних крупных объектов мы восстанавливали вокзал Углегорск в 2019 году. После боевых действий он был значительно поврежден. Наша дистанция являлась балансодержателем, поэтому нам поручили заняться его возрождением. В этой масштабной работе участвовали наши коллеги из НГЧ Донецк, НГЧ Дебальцево, НГЧ Иловайск – каждое предприятие внесло свой вклад. И сегодня, когда мы приезжаем туда, на душе становится тепло. Видишь результат труда наших рабочих, то, что было «до» и что стало «после». Это доставляет огромную радость, дает четкое понимание: наша работа нужна людям!

По случаю профессионального праздника – Дня строителя – Олег Николаевич Гук от всей души поздравил коллег и всех причастных к созидательному труду строителя:

– Желаю всем крепкого здоровья, достойного заработка и, в первую очередь, мирного неба над головой. Пусть предприятия процветают, а коллектив всегда будет обеспечен нужной и важной работой – такой, которая по-настоящему востребована и высоко оценена. Пусть результаты нашего труда служат людям долгие годы, а чувство гордости за сделанное остается с нами навсегда. Ведь именно в этом и есть главный смысл нашей профессии – создавать надежное, прочное, нужное.

Елена СУШКОВА

Молодые железнодорожники сделали выбор

Главная ценность любого предприятия – это люди. В условиях кадрового голода работодатели буквально сражаются за каждого работника, и молодые специалисты в таких случаях получают большие возможности. На предприятиях ФГУП «Железные дороги Новороссии» за стуком колес скрывается огромное количество профессий и для молодежи открываются безграничные перспективы для профессионального и карьерного роста.

В этом уверен Егор Иванченко, слесарь по ремонту подвижного состава 3 разряда локомотивного депо Иловайск Донецкого филиала ФГУП «ЖДН». Работать на железную дорогу он пришел в феврале 2026 года.



Егор Иванченко

– Я окончил Таганрогский механический колледж по специальности «Помощник машиниста электровоза, слесарь по ремонту подвижного состава», – рассказал Егор. – Сам я из Харцызска, и когда стал вопрос о выборе направления для образования после окончания школы, подумать о получении железнодорожной профессии посоветовала сестра. Я вспомнил, как в детстве часто приходил на железнодорожную станцию с бабушкой и наблюдал за поездами. Мне это очень нравилось, возможно поэтому я и сделал такой выбор.

В первые дни работы в локомотивном депо молодой железнодорожник немного волновался, как примет коллектив, все ли у него получится.

– В колледже конструкцию локомотива мы детально не изучали, да и упор делался на электровозы. А сейчас работаю больше с тепловозами. Поэтому сначала было непонятно и непривычно. Первое время даже чувствовал себя обузой для коллектива: вроде бы зарплату получаю, а серьезную работу мне не доверяли. Но сейчас все по-настоящему, – говорит наш собеседник.

Каждый рабочий день в депо начинается с планерки.

– Чаще всего я получаю задание помогать бригадиру и старшим слесарям. Но каждый день проходит по-разному. Бывает, что на обед отвлечься не получается. Мы выполняем ТО-2, ТО-3, бывает, двигатель ремонтирую, колодки меняю, тормоза настраиваю. Стараюсь помогать всем. В основном я сейчас работаю дизелистом – занимаюсь настройкой и ремонтом двигателя локомотива. Пока все под контролем опытных слесарей и бригадира, работа ответственная, нужно, чтобы не было ошибок и неточностей.

Молодой специалист отмечает, что сейчас уже многое умеет благодаря его наставнику бригадиру Николаю Николаевичу Постяному.

– Он обучает меня, но и другие члены бригады помогают понять, что к чему. Это очень полезный опыт в детальном изучении устройства тепловоза.

Работать на железной дороге с детства мечтал Данил Мамыркин. Он окончил Луганский государственный университет им. В. Даля по специальности «Подвижной состав железных дорог» и буквально несколько недель назад поступил на работу в локомотивный отдел Луганского филиала ФГУП «ЖДН».

– В детстве у меня было много увлечений, но всегда нравились поезда, я собирал модели локомотивов, – рассказал Данил. – Еще занимался звукорежиссурой, создавал электронную музыку, писал песни, мне была интересна архитектура, планировал создавать проекты дизайнов домов. Но, оканчивая школу, уже точно знал, что буду железнодорожником. Производственную практику во время обучения в университете проходил в локомотивном депо Родаково. Было очень интересно, и полученный опыт пригодился.

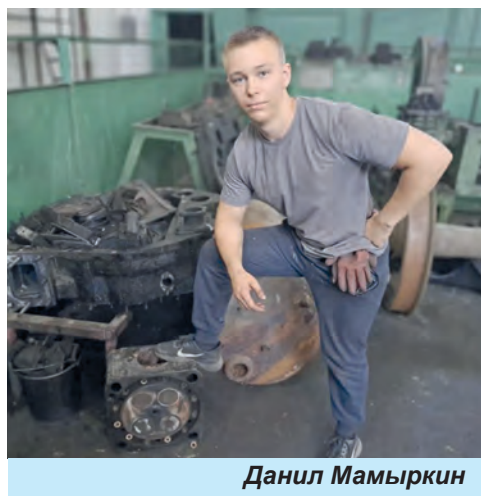
Сейчас Данил работает в локомотивном отделе Луганского филиала ФГУП «ЖДН».

– Каждый день специалисты отдела получают информацию о пробеге локомотивов, – рассказал он о своих профессиональных обязанностях. – Нужно следить за тем, чтобы техника вовремя проходила техобслуживание. В университете этому не учили, и освоить методику мне помогли начальник и старший инженер. Еще мы занимаемся закупкой запчастей.

В планах у Данила – получить диплом машиниста. Сидеть на месте молодому человеку не хочется – нравится, когда все в движении.

Руслан Хисамов работает инженером 1 категории отдела инженерных сооружений службы пути Донецкого филиала ФГУП «ЖДН». В 2026 году он окончил ДонИЖТ по специальности «Строительство железных дорог, мостов и транспортных сооружений».

– Помню, как разговаривал с отцом, когда выбирали институт, – рассказал Руслан. – Он посоветовал рассмотреть железнодорожный вуз, так я и сделал. Когда учился, было еще неясно, мое это или нет, а вот когда пришел на работу, понял, что это очень интересно.



Данил Мамыркин

Во время учебы в институте Руслан Хисамов приобрел ценный опыт в составе студенческих отрядов, был проводником на пассажирских поездах крымского направления.

После окончания института Руслан устроился на работу по специальности.

– Главная задача сейчас – узнать как можно больше о профессии, чтобы максимально качественно и в полном объеме выполнять свои обязанности, – говорит молодой специалист. – Уверен, что со временем во всем разберусь и все будет нормально. Наш отдел отвечает за содержание и эксплуатацию объектов инфраструктуры стальной магистрали. Делаем осмотр, и если обнаруживаем недочеты, документируем их, чтобы максимально быстро и качественно все устранить. Сейчас занимаюсь подготовкой технических заданий и документации для договоров. Нужно учитывать и бюджет, и технические характеристики объекта, и стоимость устранения неполадок. Пока не во всем разобрался, но коллеги помогают, и я уверен, что скоро все пойму. Я стараюсь все освоить досконально.



Руслан Хисамов

На вопрос о своих планах на перспективу Руслан ответил:

– Со временем обязательно буду проходить аттестацию на инженера более высокой категории. Как только почувствую, что готов к этому.

Виктория ШЕВКУНОВА

О вступлении в силу новых нормативных документов

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта в рамках своих полномочий осуществляет контроль и надзор за соблюдением законодательства РФ, руководствуясь Конституцией Российской Федерации, федеральными конституционными законами, федеральными законами, актами Президента Российской Федерации и Правительства РФ, международными договорами РФ, актами Министерства транспорта РФ, которые подвергаются изменениям с целью улучшения их эффективности, а именно с 1 сентября 2026 г. вступают в силу:

- Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 16 марта 2026 г. №97 «Об установлении классификации, порядка расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, в том числе высокоскоростного железнодорожного транспорта», отменяющий действие Приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 18 декабря 2014 г. №344 «Об утверждении Положения о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта»;

- Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 14 октября 2025 г. №329 «Об установлении классификации, порядка расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, не связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, в том числе высокоскоростного железнодорожного транспорта, и с осуществлением производственной деятельности, предусмотренной трудовым законодательством Российской Федерации», отменяющий действие Приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 8 июля 2008 г. №97 «Об утверждении Положения о порядке служебного расследования и учета транспортных происшествий, повлекших причинение вреда жизни или здоровью граждан, не связанных с производством на железнодорожном транспорте»;

- Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 28 апреля 2026 г. №184 «Об установлении Порядка подачи железнодорожного подвижного состава независимо от его принадл\ежности с железнодорожных путей необщего пользования на железнодорожные пути общего пользования и с железнодорожных путей общего пользования на железнодорожные пути необщего пользования». Настоящий Порядок определяет последовательность действий при подаче локомотивов, грузовых вагонов, пассажирских вагонов, моторвагонного подвижного состава, специального железнодорожного подвижного состава независимо от их принадлежности с железнодорожных путей необщего пользования на железнодорожные пути общего пользования и с железнодорожных путей общего пользования на железнодорожные пути необщего пользования.

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

Железные дороги Новороссии
Газета «Железные дороги Новороссии» от 28.08.2026 г. №8 (20)

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

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

Адрес редакции: ДНР, 283012, г. Донецк, ул. Горновая, 2.
Тел. редакции: 319-56-31.
E-mail: press_gdn@mail.ru
Главный редактор С.В. Коваль.

Адрес типографии: ДНР, 283018, г. Донецк, ул. Горная, 2.
Адрес издателя: ДНР, 283001, г. Донецк, ул. Артема, 68.
Индекс: 28109
№ заказа тз 26331.г Тираж 12 122 экз.
Свободная цена.
12+

Каждая работа – это победа над собой

Днем ее руки держат строительный шпатель, обновляют краску в производственных цехах, а по вечерам бережно нанизывают на тонкую проволоку крошечный бисер, создавая настоящие шедевры. Ольга Цырбан – маляр путевой машинной станции № 191 Донецкого филиала ФГУП «ЖДН». В ее жизни тесно переплелись рабочие будни на железной дороге и хрупкое, почти ювелирное искусство.



Семейная история Ольги Цырбан неразрывно связана со стальной магистралью. Ее отец Владимир Павлович Шкапа прошел славный трудовой путь: начинал путевым рабочим, работал бригадиром, дорожным мастером в Ясиноватской дистанции пути, был удостоен высокого звания «Почетный железнодорожник». Дядя нашей собеседницы Владимир Иванович Шкапа работал на том же предприятии бригадиром пути. За добросовестный труд был награжден знаком «Железнодорожная Слава» II и III степеней.

Сегодня железнодорожные традиции продолжают муж Ольги Дмитрий Сергеевич Цырбан и брат Сергей Владимирович Шкапа, они работают монтерами пути в Ясиноватской дистанции пути. Здесь же долгие годы трудилась мама Ольги Александра Алексеевна – сначала путейцем, затем маляром.

– Железная дорога стала для нас судьбой, – улыбается Ольга Цырбан. – С будущим мужем Дмитрием меня познакомила мама. Она первая разглядела хорошего парня на работе и оказалась права – у нас получилась крепкая семья.

На своей ПМС-191 Ольга Владимировна – единственный маляр. На ней держится весь текущий ремонт: где-то подштукатурить, обновить краску. А еще женщина с любовью ухаживает за клумбами, на которых растут розы, завезенные из питомника Ясиноватской дистанции защитных лесонасаждений.

Любовь к созиданию Ольга Цырбан унаследовала от отца. Владимир Павлович – творческий человек, долгие годы увлекался чеканкой: сам рисовал эскизы, продумывал картинку, а потом искусно переносил ее на металл. Глядя на него, маленькая Оля поняла: создавать что-то своими руками – это настоящее счастье.

– Я просто не умею сидеть сложа руки, – признается наша героиня. – Мне обязательно нужно постоянно чем-то заниматься, голова всегда требует работы.

Еще в старших классах школы Ольга увлеклась вязанием. Интерес к этому ремеслу ей привила мама, научив азам работы со спицами. Первым серьезным изделием стал свитер для папы. Затем она начала вязать для себя. Позже крестная показала ей технику вязания крючком, что увлекло Ольгу еще сильнее. Крючок открыл новые возможности для творчества. Повзрослев, Ольга Владимировна много вязала на заказ: нежные пинетки, шапочки, комбинезоны для малышей.

– Сейчас у меня в работе лежит свитер для мужа, – говорит мастерица. – Но лето – горячая пора, руки до вязания не доходят. А вот зимой обязательно его закончу!

Четырнадцать лет назад в жизни Ольги появилось новое увлечение – бисероплетение. Началось все с любопытства на просторах всемирной паутины.

– Знаете, хорошая штука интернет! – рассуждает Ольга Владимировна. – Как-то мне попались на глаза деревья и цветы из бисера. Подумала: почему бы не попробовать? Сплела свое первое простенькое цветущее деревце. Сейчас смотрю на него и улыбаюсь – до чего же оно наивное. Но тогда это был мой первый успех, я поверила в свои силы.

Ольга Цырбан зарегистрировалась в тематическом сообществе по бисероплетению в «Одноклассниках». Сначала делилась своими успехами, участвовала в совместных проектах, а со временем ее мастерство признали единомышленники – Ольгу назначили куратором группы. Она сама стала набирать учеников и в режиме онлайн обучать людей создавать из бусинок настоящие произведения искусства.

Ольга Владимировна делает не просто букеты, а целые скульптурные композиции. Она обожает цветы во всем их многообразии, смешивает цвета бисера, добиваясь невероятных природных переливов. Но мало сплести лепестки – их нужно надежно закрепить и оформить.

– Деревья, стволы – это все гипс. Я ведь маляр-штукатур, это моя родная стихия! – говорит рукодельница. – Плетется ветка, собирается каркас, а потом ствол я обмазываю гипсом в несколько слоев. И здесь нужно терпение: один слой должен хорошо высохнуть, затем второй. И только потом шпателем и специальными инструментами я формирую борозды, имитирующие настоящую кору дерева. Навыки штукатурных работ здесь помогают на все сто процентов!

Если заниматься такой работой ежедневно, на создание одной композиции уходит около 4–5 дней. Ольга Владимировна творит по вечерам, после смены, и для нее это лучшая перезагрузка.

Многие свои работы Ольга Цырбан дарит близким, что-то делает под заказ. Каждая сложная композиция – это вызов ее мастерству. Среди самых трудоемких работ – изящная гипсовая статуэтка танцовщицы, голову которой украшает сложнейший венок из бисерных роз, а еще – спелая оранжевая тыква с резными листьями, легким цветком и тонкими закрученными усиками.

С особой гордостью Ольга Владимировна вспоминает свадебные заказы. Для одного торжества она создала роскошную композицию из алых лилий. Для другого сплела огромные кусты роз, ветви которых изгибались в форме сердца, а у их подножия сидели нежные фарфоровые голуби.

– Когда мне дают сложную задачу, я сначала замираю. Думаю, изучаю картинки, строение цветка, его прожилки. А внутри загорается азарт: смогу ли? И когда все получается – это невероятное чувство. Каждая работа – это победа над собой и частичка тепла, которую я оставляю людям, – заключает Ольга Цырбан.

В творческом арсенале нашей героини есть еще один удивительный материал – фоамиран. Из этой мягкой, пластичной, полимерной замши мастерица создает легкие и изящные украшения: заколки, обручи и броши на платья. Фоамиран отлично тянется и сохраняет форму, а, чтобы придать лепесткам максимальную реалистичность, Ольга Цырбан подкрашивает их акриловыми красками.

– Был у меня очень трогательный заказ для девочек-близняшек на выпускной из детского сада, – с нежностью вспоминает Ольга Владимировна. – Я сделала для них маленькие аккуратные букетики, украшенные бело-голубыми ленточками. На девчушках это смотрелось невероятно нежно и красиво.

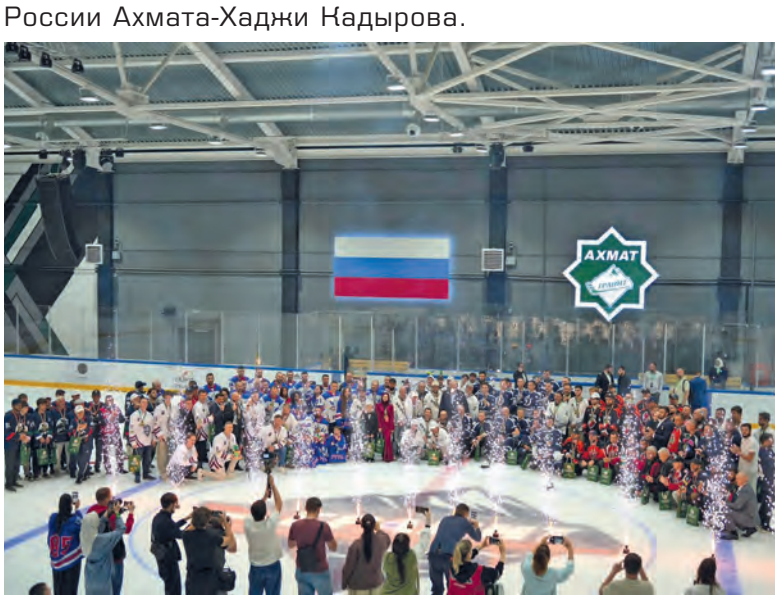
Любовь к цветам у Ольги Владимировны не ограничивается бисером и фоамираном. Четыре года назад семья Цырбан переехала в собственный дом, и у нашей собеседницы наконец-то появилась своя просторная клумба. Она признается, что буквально влюбилась в декоративно-лиственные хосты – сейчас на ее участке растет уже несколько видов этих роскошных растений. И, конечно же, особое место в саду занимают живые розы.

– Я творческий человек, люблю все красивое, – признается Ольга Цырбан. – Поэтому для меня важно, чтобы красота окружала меня везде – и дома на грядках, и на работе на наших клумбах, и в моих творческих работах.

Ольга КРАМАРЕНКО

Сборная ЖДН на хоккейном турнире в Грозном

Сборная команда ФГУП «Железные дороги Новороссии» по хоккею приняла участие в товарищеском турнире, приуроченном к 75-й годовщине со дня рождения Первого Президента Чеченской Республики, Героя России Ахмата-Хаджи Кадырова.



Дружеские матчи по хоккею при участии нашей команды проходили с 23 по 26 августа в столице Чеченской Республики Грозном. Соревнования были организованы на территории новой ледовой арены «Ахмат», открытие которой стало значительным событием в спортивной жизни республики. Многофункциональный объект был построен при поддержке Регионального общественного фонда имени Ахмата-Хаджи Кадырова и компании «Газпром». Арена включает в себя два катка и стала первой площадкой на Северном Кавказе, соответствующей стандартам для проведения турниров Молодежной (МХЛ) и Высшей (ВХЛ) хоккейных лиг Российской Федерации.

В церемонии открытия арены приняли участие глава Чечни Рамзан Кадыров и президент Федерации хоккея России Владислав Третьяк.

Сборная Железных дорог Новороссии участвовала в товарищеском турнире наряду с еще семью хоккейными командами из Чеченской Республики, Дагестана и Москвы: «Русь», «Союз вековой», «Дизель», «Динамо», «Каспий», ХК «Нальчик», сборная Республики Дагестан.

Одним из ярких событий турнира стал дебют профессиональной команды Чеченской Республики. Созданный недавно клуб «Ахмат-Гранит» провел свой первый в истории матч против сборной Студенческой хоккейной лиги.

Историческую значимость события отметил президент Федерации хоккея ЧР, ректор Грозненского государственного нефтяного технического университета Магомед Минцаев:

– Хоккейный турнир такого масштаба в Грозном проводится впервые. Это важный этап в истории чеченского спорта, который делает уверенные шаги к своему будущему при всесторонней поддержке Главы Чеченской Республики, Героя России Рамзана Ахматовича Кадырова.

Новороссы вместе с представителями других хоккейных клубов ознакомились с экспозицией Музея Ахмат-Хаджи Кадырова. В ходе посещения мемориального комплекса хоккеисты ЖДН возложили цветы к обелиску Первого Президента Чеченской Республики.

Товарищеский турнир в Грозном стал для наших хоккеистов отличным подготовительным этапом на пути к участию в ежегодном Кубке РЖД, который пройдет в этом году в Красноярске.