



**Виртуальная выставка  
«К 90-летию путевой машинной станции (ПМС) № 34 р.п. Глубокого  
Подготовленная специалистами архива Каменского района**

Поселок Глубокий, возникший как важный железнодорожный узел еще в 1869 году, всегда был тесно связан с магистралью, ставшей для него градообразующим предприятием. Здесь сложились целые профессиональные династии. 90 лет назад, в 1936 году, была создана ПМС-34 в соответствии с приказом Народного комиссара путей сообщения СССР №35/Ц от 1 апреля 1936 года «Об организации машинно-путевых станций». Это стало началом глобальной эволюции путевого хозяйства, так как массовое внедрение ПМС было вызвано необходимостью механизации работ по реконструкции и капитальному ремонту пути. Сегодня предприятие возглавляет Сергей Исламов, чей стаж в РЖД превышает 30 лет.

История предприятия насыщена событиями: в 1939 году его работники вели работы на финской границе, а в годы Великой Отечественной войны в тяжелейших условиях поддерживали пути для массовых перевозок. В 1942-43 годах коллектив трудился на Сталинградской дороге, затем был переброшен на Северо-Воркутинскую магистраль. В послевоенные годы география работ ПМС-34 расширилась: Азербайджанская и Московские дороги, Забайкальская магистраль в 1954 году, Красноярская дорога в 1960-61 гг. С 1963 года станция базируется на станции Глубокая, сначала в составе Юго-Восточной, а с 1987 года – Северо-Кавказской железной дороги. С 2008 года она является структурным подразделением Северо-Кавказской дирекции по ремонту пути. За десятилетия коллективом уложены тысячи километров рельсов, а предприятие зарекомендовало себя как надежный исполнитель всех видов ремонта пути на ключевых направлениях. Специалисты ПМС-34 участвовали в ликвидации последствий землетрясения в Армении в 1988 году и крушения поезда на станции Белая Калитва в 2013 году, подтверждая свою готовность к работе в любых условиях.

Условия и технологии изменились, но задачи остаются прежними – обеспечение сохранности инфраструктуры, безопасности грузовых и пассажирских перевозок, стабильности работы транспорта, обновление инфраструктуры железной дороги. Ежегодно только ПМС-34 производит ремонт более 60 км железнодорожного пути. Это средний ремонт, который включает замену щебневого слоя и креплений, и капитальный ремонт, во время которого полностью меняется и основание, и сам путь.



*«С каждым днем совершенствуются технологии, потому что усложняются задачи. Поток перевозок растет, сокращаются «окна» (время, когда нет поездов), и нам надо успеть сделать работу в короткий срок. Для этого разрабатываются и внедряются высокопроизводительные машины. Например, раньше скорость работы щебнеочистной машины была 100 м/час, сейчас – 200 м/час. Технология позволяет сегодня капитально отремонтировать за трое суток участок пути длиной 4-4,5 километров», — отмечают на предприятии.*

Однако перед выходом на участок проводится масштабная подготовительная работа, технологический процесс расписан по минутам, а каждый сотрудник отвечает за конкретную операцию.

На базе ПМС идет подготовка выездной колонны – техники для демонтажа и монтажа пути, материалов – шпально-рельсовой решетки для замены. От качества подготовки зависит 90% успеха работ, так как колонна работает на отдаленных участках в строго регламентированное время. В последние годы на предприятии работают над тем, чтобы в процесс капитального ремонта были подключены все службы для достижения необходимого качества и скорости.

*«Нам удалось этого достичь весной, когда мы капитально отремонтировали участок длиной 21 км от Лихой до Каменска. По плану предполагалось шесть закрытий пути по трое суток, а благодаря слаженности мы справились за четыре закрытия», — приводят пример специалисты.*

ПМС-34 – единственная путевая машинная станция в Ростовской области, а также на участке от станции Лиски до Тихорецка и Краснодара, а на восток – до Волгограда. Сейчас на предприятии трудятся около 260 человек, многие из которых представляют трудовые династии. Предприятие также активно участвует в общественной жизни поселка и района, оказывая спонсорскую помощь, в том числе бойцам СВО.

**Информация из сайта газеты земля [gazetazemlya.ru](https://gazetazemlya.ru/2026/04/01/pms-34-otmechaet-90-...)2026/04/01/pms-34-otmechaet-90-...**

МЯСКОГО РАЙОНА РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ  
года. • Цена в розницу свободная.

№ 87 (10408)



Коллектив звеноборочной базы.

## В НОВЫЙ ВЕК — С НОВЫМИ ТЕХНОЛОГИЯМИ

вступил коллектив путевой машинной станции № 34

Нет необходимости спорить с властью железнодорожной магистраль район в обеспечении грузовой страны. Зато есть острая потребность в расклатывании железно-дорожных путей. Именно поэтому этот коллектив ПМС-34

В августе нынешнего и годового коллектива, который не был из-за болезни, чем удалось обеспечить с помощью коллектива ПМС-34

По традиции, к профессиональному празднику поаприт игои чествовать трудящихся.

Сейчас основным занятием коллектива — говорит В. В. Андреев, коллективизирует, как в течение нашего времени, широко охватыва-

все службы путевой машинной станции, так что в считанные минуты успешно расклатыва-

Вот сведения по выполненным ремонтно-путевым работам — подает лист бумаги Владимир Владимирович. — Тут кратко, но полна информация о том, что нами сделано за полгода.

За первое полугодие 2001 года отремонтировано, отремонтировано 24,87 километра пути, а том числе усиленных ремонтом 20,77 километра. Фактически отремонтировано 29,512 километра или 119,6 процента выделенной. Из них усиленных ремонтом 19,79 километра на сумму 26804,3 тысячи рублей. Капитальный ремонт на новых материалах нужно было провести на 3,9 километра пути, а фактически выполнено 9,33 километра на сумму 13345,7 тысячи рублей. Капремонт на старом материале не проводился, но коллектив ПМС-34 отремонтировал 0,85 километра пути на сумму 490 тысяч рублей. В нынешнем году возросли темпы работ в сравнении с 2000 годом на 35 процентов.

За 6 месяцев 2001 года производится вращением стальной оси на 11 километров пути. Для работы на переездах высокоамплитудными предельными 29 «орон» общей продолжительностью 153 часа. Средняя продолжительность конки составляет 5,3 часа, выработка в час конки составляет 1,85 погонных метров пути.

При плане в перевальных километрах 35,325 выполнено 42,502 километра или 120 процентов.

— Владимир Владимирович, читателям интересно будет знать, сколько же стоит ремонт одного километра пути?

— Усиленный ремонт пути на железнодорожных шпалах — 1 метр-

платформ 902 тысячи рублей. Сдвин километр капремонта на новых материалах и железобетонных шпалах — 423 тысячи и километр на старом материале обходится в 490 тысяч рублей.

— Очень солидные капитальные вложения на один километр. К тому же они возросли в сравнении с прошлым годом на 77-80 процентов.

— Это связано с удорожанием материалов, энергоресурсов, внедрением новых технологий, требующих на первом этапе дополнительных затрат, которые со временем окупятся в процессе эксплуатации железнодорожного пути.

— Можно рассказать об одной из них, чтобы даже люди, далекие от работ железнодорожников, поняли о чем идет речь?

— Разработана новая технология укладки балластного пути. Это зару-

бальная технология, суть ее в применении герметизации — полимерного материала. Он укладывается совместно с работами машин по стальной основе шпалочного балласта. Полимерная пленка укладывается под балластную призму, предотвращая тем самым просачивание влаги в путь, предотвращает поступление грунтовых вод в балластную призму.

— Почему в объеме работ ПМС-34 преобладает ремонт с стальной осью?

— Это итог долгов эксплуатации дороги, пришла пора капитально ремонтировать железнодорожные магистрали.

— Они требуют, естественно, не только больших капитальных вложений, но и привлечения молодых машин. Только им вторю упрямиться с громадным объемом работ по осевой балластной призме.

— Вот почему для службы пути Северо-Кавказской железной дороги создан парк дорожных машин. Он дислоцируется в Тихорецке. Машин много, поэтому, чтобы облегчить их обслуживание и следить машины в один кулак. По заявкам ПМС они выезжают на линию. Изменилась и тактика работы путевых машинных станций. Теперь ремонтом охватывается перегон до 10 километров, путь закрывается на срок до недели. Сюда выезжает сразу несколько путевых машинных станций.

— На каких переездах работает в этом году коллектив ПМС-34?

— Курьеры-Двойная, это Сальское отделение, Гончарка-Белореченская — Краснодарский край, отремонтировали мы первый путь по станции Камышевская, Логорелово, вели работы на станциях Тараево-Шапугуляка, Преддубинский, Ступин-Песчаный и ряд других.

(Окончание на 4-й стр.)



Крановщик Александр Иванович Коровин, работает в ПМС-34 26 лет.

НАВСТРЕЧУ ВЫБОРАМ

ЖАТВА - 2001

ф 24 оп 1 д 123 л 114  
(Земля от 4 августа 2001 года № 87 стр. 1)

## В НОВЫЙ ВЕК — С НОВЫМИ ТЕХНОЛОГИЯМИ

(Окончание.  
Начало на 1-й стр.)

Ударная и притом в большинстве случаев отличная работа нашего ПМС-34 конечно же радует и мы гордимся, что на территории нашего района есть такой сплоченный коллектив. Но есть и не менее приятные «последствия» для района в целом от такой работы железнодорожников.

— За первое полугодие этого года, — говорит главный бухгалтер ПМС-34 Вера Митрофановна Самусевина, — налоги в бюджет района составили 1 миллион 800 тысяч рублей, социальный налог — 1 миллион 700 тысяч рублей.

Удалось мне поговорить и с руководителями многочисленных подразделений ПМС-34. Мастер механического цеха Николай Алексеевич Сибишев назвал лучших своих работников. Это бульдозерист Михаил Кундрюцкий, автогрейдерист Владимир Владимирович Кибалов, машинист разборочного крана Леонид Алексеевич Житлин, Григорий Григорьевич Люшечкин. Очень сложной дорожной машиной ВПО 3-300 управляет машинист Александр Александрович Степанюгин, машинами ВПР-1200, ПБ-01, СС-1 и ВПО-3000 Вячеслав Александрович Рязанцев, Валерий Александрович Уколов, Вячеслав Самохин и Николай Семёнович Сушков. Машинисты путеукладочного крана Олег Юрьевич Кириллов и Виктор Алексеевич Бодрухин.

В автотранспортном цехе завгар Дмитрий Владимирович Сагайдачный отметил ударный труд водителей, работающих на перевозке людей к месту проведения работ. В числе лучших Алексей Иванович Растеряев, Владимир Александрович Лознов, Владимир Нестерович Киреев, Николай Алексеевич Житлин. Отмечены сварщики Михаил Васильевич Денисов и Александр Анатольевич Головки, электрослесарь Владимир Павлович



Водитель автобуса Алексей Иванович Растеряев в ПМС-34 работает 10 лет, а всего его водительский стаж насчитывает 30 лет.

Губарев, Виктор Павлович Проценко.

Прораб звеноборочной базы Александр Владимирович Ангелов рассказал о трудовых достижениях его коллектива. За июль было собрано 6,5 километра новой путевой решетки. Выполнению поставленных задач способствует высокий уровень механизации — 80 процентов как при работе на полигоне, так и на базе. Он объяснил механизм укладки 800-метровых плетей, борьбы с температурными перепадами, увеличивающим длину плетей.

О многом удалось узнать в разговоре с интересными и доброжелательными людьми, работающими в ПМС-34. И даже о том, как собираются отмечать свой профессиональный праздник.

— Мы арендуем пруд в Берёзовой балке, — говорит В. В. Андреев, — там у нас база отдыха «Карась». Там-то и пройдут спортивные соревнования, купание. Народ будем подвозить автобусами.

Завтра железнодорожники отмечают праздник. К многочисленным поздравлениям присоединяется и коллектив газеты «Земля». Здоровья крепкого, успехов и процветания коллективу ПМС-34 и всем нашим железнодорожникам.

В.ЗОЛОТОВ,  
наш корреспондент.  
Фото автора.

ф 24 оп 1 д 123 л 115 об  
(Земля от 4 августа 2001 года № 87 стр. 4)

# Ставка – на автоматизацию и компьютеризацию

В 1936 году в числе первых ПМС (путевых машинных станций) создавались ПМС-34 Северо-Кавказской железной дороги.

Росло и развивалось предприятие в довоенное время. В годы Великой Отечественной войны, учитывая мобильность ПМС-34, требовалась на наиболее ответственных направлениях. Вместе с железнодорожными войсками участвовала в строительстве новых железных дорог, имевших оперативное или стратегическое значение.

По окончании войны работники ПМС-34 самоотверженно трудились на восстановлении объектов, приведенных их в рабочее состояние.

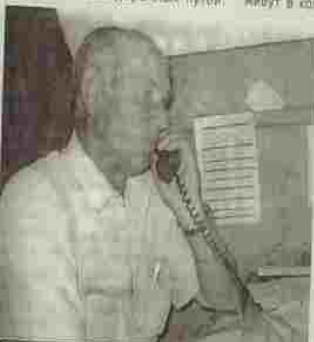
Звеньевая укладка, при которой путеукладчик стал ведущей машиной, предопределила строгую точность всех последующих операций, что стимулировала создание новых типов машин, специализированных на выполнение всего комплекса путевых работ.

Оснащение звеньесборочных баз многими видами мощного краевого, энергетического и технологического оборудования превратило ПМС в постоянное предприятие. В результате с 1961 года местом базирования ПМС-34 стала станция Глубокая.

О том, как работает предприятие сегодня, о людях, что трудятся там, рассказал нашему корреспонденту специалисту по управлению персоналом Павел Иванович Ларин.

— В настоящее время на ПМС-34 работают 265 человек. Наш состав — машинисты, их 65 человек, и монтеры пути — 90 человек. 36 человек работают в административной аппаратуре.

Основной вид выполняемых работ — капитальный ремонт железнодорожных путей. Предприятие оснащено современным оборудованием. За смену монтируем 1 километр железнодорожных путей.



И.о. зам. начальника ПМС-34 А.Г. Чугуев.

два часа уводит на подготовительные работы на железнодорожном полотне: шесть часов — на снятие старой и укладку новой путевой решетки. И если когда-то такие работы велись сезонно, то сейчас работаем круглый год, летом — на северных участках, зимой — на южных.

Передвигаемся по железной дороге на большие расстояния, люди живут в комфортабельных классных вагонах, где оборудован душ и холодильная установка, есть плита, телевизор и т.д. — словом, все то, что требуется в повседневной жизни.

С 1989 года руководит предприятием Юрий Казбекович Беттеев. С его приходом на ПМС-34 многое изменилось. Молодой энергичный руководитель делает ставку на автоматизацию и компьютеризацию, а самое главное — на молодежь, не боясь до-



П.И. Ларин.

верить им ответственные участки производства. За последние четыре года полностью обновилось административное здание. Под его рукой одетым создавались достойные условия для рабочих — комната для приема пищи, база отдыха «Карась» в Березовой Балке и т.д. У людей появилась возможность работать в нормальных условиях, хорошо зарабатывать. Сейчас у нас средняя заработная плата — более 8 тысяч рублей.

Золотой фонд предприятия — люди трудовые династы: Рожко, Грищенко, Житлиных, Черныченко. За долгие годы добросовестный труд удостоены звания Почетный железнодорожник — главный механик Александр Степанович Рожко — отличный организатор, хозяйственник, работает в ПМС-34 с 1973 года.



Монтеры пути, бригадиры и мастера дорожные.

# Ставка – на автоматизацию и компьютеризацию

(Окончание.)

Начало на 1-й стр.)

В числе лучших работников — Николай Николаевич Феклин — выпускник Ростовского государственного университета путей сообщения. Дипломированным специалистом он начал свою трудовую биографию бригадиров, «дорос» до зам. начальника по производству.

Хорошо работает Сергей Исинбаевич Исламов. В 2000 г. заочно окончил техникум, четвертый год — мастер дорожный. Грамотный специалист, надежный человек, на которого можно положиться. Трудит-

ся на предприятии и много других добросовестных работников. Поздравляю всех — ныне работающих и ветеранов отрасли, что находятся на заслуженном отдыхе, с нашим профессиональным праздником, с Днем железнодорожника. Доброго здоровья всем, счастья и благополучия.

Подготовила Т. КАСПРУК, наш корр.

На снимке: идет торцевание рельсов для последующего монтажа новой путевой решетки. Фото автора.



Учредительский...

ф 24 оп 1 д 126 л 121  
(Земля от 30 июля 2004 года № 88-89 стр. 1)

ф 24 оп 1 д 126 л 124 об  
(Земля от 30 июля 2004 года № 88-89 стр. 8)

## По пути модернизации

Из многих железнодорожных предприятий, обеспечивающих рабочий ритм «железки», после проводимых на транспорте реформ сохранился и успешно функционирует коллектив ПМС-34. Здесь накануне праздника побывал наш корреспондент.

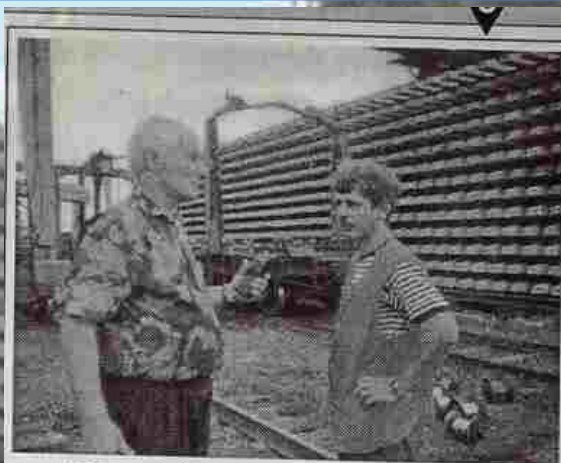
В приемной начальника предприятия и главного инженера мне объяснили, что руководство трудно застать в кабинетах, они на перегоне, где ведется ремонт пути. Посоветовали обратиться в отдел кадров, в техотдел, побывать на территории звеносборочной базы.

(Окончание на 7-й стр.).



Главный механик Н.А. Сибилев и машинист железнодорожного крана А.В. Сергиенко.

ф 24 оп 1 д 132 л 177  
(Земля от 30 июля 2010 года №92-93 стр. 1)



## Железнодорожники

Лето — самый напряженный период в работе коллектива ПМС-34. В это время здесь выполняют большую часть запланированного на год капитального ремонта пути.

На снимке: мастер звеносборочной базы Иван Максимович Гриценко и монтер Иван Сергеевич Дебелов.

Фото В.ЗОЛОТОВА.

ф 24 оп 1 д 122 л 92 (Земля от 5 сентября 2000 года № 103 стр. 3)



В.В. Андреев — начальник техотдела.



Монтеры пути А.В. Мисечко, А.Н. Наумов, И.С. Дебелов.

## По пути модернизации

(Окончание. Начало на 1-й стр.).

Уходящего специалиста по специальному персоналу (начальник отдела кадров) Вячеслава Геннадьевича Сисева узнал главный — коллектив ПМС-34 успешно справляется с выполнением заданных планов, о чем свидетельствует и подготовленный список награжденных в честь Дня железнодорожника.

— Мы также передали в Северо-Кавказскую дирекцию по ремонту пути документы на проба пути колонны Дмитрия Александровича Обоиний. Думаю, награда придет вовремя, и мы вручим специалисту Почетную грамоту начальника Северо-Кавказской дирекции, Александру Викторовичу Сергееву — машинисту крана. Благодарность от этой же дирекции. Замечу, что наградами наш коллектив не обделен. Судите сами, в этом году начальник технического отдела Владимир Владимирович Андреев был награжден орденом ОАО РЖД «За безопасность движения», главный механик Николай Алексеевич Сибилев удостоен Благодарности центральной дирекции по ремонту пути, а машинисту путеекладочного крана Леониду Алексеевичу Хитому присвоено звание «Лучший профессионал на железнодорожном транспорте». Считаю, что

это не только индивидуальные награды наших специалистов, а и оценка заслуг всего коллектива.

В техотделе узнал о трудовых достижениях путейцев. За первое полугодие коллектив ПМС-34 провел капитальный ремонт пути новыми материалами на 16647 метрах. Трудились на станции Каменоломи, на перегонах Каменоломи—Персиановка, Замчалово—Предугольная, Лихая—Репная.

Капитальный ремонт пути на старогонных материалах перевыполнен в три раза. При плане 950 метров заменено 2772 метра пути. Работы велись на станциях Каменоломи, Лихая. Есть показатели и по расширению так называемого бархатного пути. Смена инвентарных рельс на плети бесстыкового пути проведена на трех путях станции Глубокая, станции Быстрореченская.

Более подробную информацию о работе коллектива получил от заместителя начальника по производству Сергея Исинбаевича Исламова.

— Технический прогресс не стоит на месте, это наглядно просматривается на работе нашего коллектива. На протяжении последних лет мы применяем современные технологии восстановления пути. Ранее использовали несколько видов креплений рельсо-шпальной решетки, в настоя-

щее время остановились на системе APC — анкерное раздельное скрепление. Она легка как в сборке, так и в разборке, практична в применении, менее материалоемка. Теперь за одно и то же время за счет APC возросла выработка в «окно». Именно на APCах крепим плети бархатного пути длиной до перегона (от станции до станции). Такой путь уложен на перегоне Горная—Шахты. В мае этого года уложены и сварены плети на перегоне Замчалово—Предугольная (6 километров).

Как всегда, хочу отметить тот факт, что успех на перегоне во многом решается на месте — при сборке рельсо-шпальной решетки. На звеносборочной базе выполняем 90 процентов работ от общего объема. Собирают решетку те же люди, которые укладывают ее на перегон. В преддверии праздника хочу назвать наших лучших тружеников — проправа Виктора Васильевича Некрасова, дорожных мастеров Сергея Алексеевича Шабельского, Валерия Всеволодовича Губарева, бригадира Алексея Витальевича Дмитриченко, монтеров пути Александра Николаевича Наумова, Александра Николаевича Мисечко, Ивана Сергеевича Дебелова, Александра Сергеевича Дебелова, Игоря Юрьевича Смирнова.

— А свой профессиональный праздник мы отметим после завершения капитального ремонта пути на станции Морозовская, — говорит в завершение разговора С.И. Исламов. — Он запланирован на период с 29 по 31 июля. Ну а уж 1 августа у нас всех будет законный выходной. Праздник положено отмечать день в день. Автор этих строк побывал и на территории звеносборочной базы. Бригадир Алексей Витальевич Дмитриченко рассказал о достижениях.

— Собираем рельсо-шпальную решетку по заказу, особенно напряженные у нас летние месяцы. Вот, к примеру, за июль мы собрали 3500 метров решетки.

— Интересно, сколько шпал уходит на километр решетки?

— Мы собираем два вида: решетку, которая укладывается на прямом участке пути и на кривой. На прямом участке уходит 1840 шпал и на километр решетки, что укладывается на кривом участке, — 2000 штук. Монтеры пути, они же сборщики рельсо-шпальной решетки, до тонкости освоили сборку. Практикуется разделение труда, взаимоконтроль.

Вот так — напряженно, самоотверженно, умело трудится коллектив железнодорожников. И не только в канун праздника, здесь так работают всегда.

В. ЗОЛОТОВ,  
наш корр.  
Фото автора.

ф 24 оп 1 д 132 л 180  
(Земля от 30 июля 2010 года №92-93 стр 7)

Коллективом ПМС-34 руководит Юрий Казбекович Бетеев, энергичный человек. В сложных условиях реформ он сумел сохранить коллектив, производственную базу. И достойно выглядеть в сравнении с другими родственными предприятиями. За последние годы коллектив ПМС-34 неоднократно занимал первые места в межотраслевом соревновании.

Как всегда, в канун профессионального праздника в жизни людей стальной магистрали принято подводить итоги. Наш корреспондент беседует с Николаем Николаевичем Феклиным — главным инженером ПМС-34, структурное подразделение дирекции по ремонту пути Северо-Кавказской железной дороги филиала ОАО РЖД.

**ПРОГРЕСС**

# По бархатному пути

— Давайте начнем с плановых цифр, которые сравним с реальными показателями и тогда картина наших достижений будет видна. У нас практикуется три вида ремонта железнодорожного пути. Это усиленный капитальный ремонт, который запланирован в размере 14,6 километра, на 10,256 километра объем работ освоен. Капитальный ремонт на старогонимых материалах — 20 километров, фактически — 9,3. И третий вид ремонта — усиленный средний, 18,5 и 13,64 километра соответственно. В общем, идем по графику. В октябре завершим укладку, доделаем сдвиги в эксплуатацию все участки пути, требующие ремонта.



Главный инженер Н.Н. Феклин.

— У вас своя крепкая и мощная производственная база. Укажет ли опыт и средств поддерживать ее в работоспособном состоянии?

— Своими силами проводим ремонт склада для размещения путевых

— Безусловно, чтобы все работы делать вовремя, нужны опытные, подготовленные кадры. А тут еще специфика труда крупный год, под открытым небом и в разгаре.

— Это те условия, заставяющие огромное предприятие для новичков. Но костяк сохранен. С 1 апреля все подразделения переведены на новые условия оплаты труда, зарплата возросла на 12 процентов. Но изменен и принцип подхода к труду. В настоящее время зарплата складывается, собственно, из зарплаты и премии, их нужно зарабатывать.

— Консультли ли вашего предприятия многочисленные реформы, что проводится на железной дороге?



Производственная база ПМС.

Дорожный мастер В.В. Губарев проводит плановые технические занятия с монтерами пути А.Н. Наумовым и Д.А. Подгалева.

машин, служебных переходов, соорудили поручно-ручную стелу для техники. Кстати, у нас пополнение. Приобрели взамен выработавших ресурс два новых коловых крана, две автомашинны для подвоза людей к месту проведения работ на легаргонах.

— Как известно, кадры реша-

ют все. Есть ли у вас такие кадры?

— У нас есть кадры, которые своим добросовестным, высококвалифицированным трудом подводят пример остальным, ведут за собой. Это, в первую очередь, наш главный механик Александр Сергеевич Ромов, его

— Николай Николаевич достиг значительных научных и технических прогресса, что выразилось в изобретении.

— Наш конечный результат — гарантия ровной безостановочной работы пассажирских поездов, создание безопасных условий для пассажиров, достижение плановых показателей или в экстренных случаях — отмену поездов на отдаленных участках. В этом плане мы не меняем новые организационно-методические решения. Оно беспосадочное, неталповое, что позволяет шить самостоятельность экипажа работ и повысить надежность.

А с устройством АРС мы познакомили руководителей борочной базы Сергей Исламова и его заместителя, чинальная особенность инструкции в том, что специалист — инженер должен быть на и на предприятии он должен с частью кривыми отключить и использовать способ и установить в него датчик, который и затормозит крепление рельса к шпалу. АРС в работе с 2006 года на новой конструкции поперечные Миллеров, Миллеров, Бохжовская-Чапалева-Скандинавия Новоросская, Александровка, Чертово Планируемые станции Лытка, Зверевое Морозовская.

В 2007 году...



Руководитель звеноборочной базы С.М. Исламов и крановщица Н.С. Ларионова.

обеспечение санитарными путями работников и их семей, провед. Уверенный труд нашего персонала, руководители провели работу у нас в области — заместителя по транспорту Владимира Васильевича Валушину. С 2008 года ПМС взял участие по ремонту локомотивов паровозов и среднего ремонта пути коллективе для выполнения работ которым руководит Дмитрий Александрович Обознич.

— Николай Николаевич достиг значительных научных и технических прогресса, что выразилось в изобретении.

— Наш конечный результат — гарантия ровной безостановочной работы пассажирских поездов, создание безопасных условий для пассажиров, достижение плановых показателей или в экстренных случаях — отмену поездов на отдаленных участках. В этом плане мы не меняем новые организационно-методические решения. Оно беспосадочное, неталповое, что позволяет шить самостоятельность экипажа работ и повысить надежность.

А с устройством АРС мы познакомили руководителей борочной базы Сергей Исламова и его заместителя, чинальная особенность инструкции в том, что специалист — инженер должен быть на и на предприятии он должен с частью кривыми отключить и использовать способ и установить в него датчик, который и затормозит крепление рельса к шпалу. АРС в работе с 2006 года на новой конструкции поперечные Миллеров, Миллеров, Бохжовская-Чапалева-Скандинавия Новоросская, Александровка, Чертово Планируемые станции Лытка, Зверевое Морозовская.

В 2007 году...

В 2007 году...



## Путейцы отмечают юбилей

В этом году 75-летний юбилей отмечает Путевая машинная станция №34. В преддверии профессионального праздника корреспондент «Земли» побывала на территории, О том, какие задачи стоят перед путейцами сегодня и каковы планы на ближайшее будущее, рассказал главный инженер ПМС №34 Н.Н. Радченко.

Путевая машинная станция была основана в 1936 году. Основная задача, которая стояла перед работниками, провед. Остается за все это время неизменно выполненными ремонтно-восстановительными работами на железнодорожном пути, его реконструкция и все виды ремонтов, в том числе предупредительный, плановый и капитальный. Всего по Северо-Кавказскому региону существует 11 ПМС, от Махачкалы Губарев до станции Губарев. Наши путейцы проводят работы в основном в Ростовской области, хотя нередко их привлекают к работам в Краснодарском и Ставропольском краях. А с момента основания станции сотрудники ремонтировали железнодорожное полотно по всему Советскому Союзу.

В ПМС №34 сегодня трудятся 197 человек: монтеры пути, машинисты и инженерно-технические работники. Ведущие звеноборочные монтеры пути и машинисты железнодорожных строительных машин. Работа по ремонту путей тяжелая и трудная, и, безусловно, мужская. Хотя, если посмотреть, пару дорог в учебных районах, женщины. Тогда труд был исключительно ручным. При этом вес одной шпалы доходил до 120 кг. Сейчас большинство ремонтных работ автоматизировано, но полностью уйти от ручного труда невозможно.

Новички проходят обучение в Дрожно-технической школе в течение трех месяцев, затем стажировку с опытным руководителем. Сдают зачеты и приступают к самостоятельной работе. У машинистов ответственности больше, и учатся они этой специальности дольше. После успешной сдачи экзаменов их допускают к маневровой работе. Составитель поездов, рабочий экипажа ремонтников — состоит из путевых машин, укладочных кранов, платформ, выправочной техники и вагонов сопровождения, где все оборудовано для длительных командировок (степляки, спальные, душевые, кухня). Таким внушительным образом путейцы выезжают к месту работ.

При этом применяются различные технологии. При технологии закрытого перегона ремонтируемый участок зарывается на неделю и больше. Бригада весь период живет и работает в поезде. Это позволяет сэкономить массу ресурсов и времени.

Технология работы «в окне» (то 2-7 часов) очень затратная. Но по главному ходу, по которому пассажирские и грузовые поезда идут с севера на юг и обратно, закрыть участок надолго невозможно. Там более в летний период, когда идет такой большой поток поездов. Приходится приспособляться.

«Работа тяжелая и трудная, но интересная. Вызываем и командировки. Например, сейчас хозяйственный поезд выехал в Нижний Новгород», — рассказывает Николай Николаевич.

Ремонтные работы ведутся круглый год, несмотря на капризы погоды (жара, стужа, снегопад), на пригородные катаклизмы снегода, не дожидаясь. В экстренных случаях в онкоплате, работников ПМС привлекают на расчистку пути.

Политика последних лет российских железных дорог направлена на полную замену старого полотна на железнодорожном основании. За последние годы на нашем участке по главному ходу полностью заменены. Капитальный ремонт современного полотна проводится каждое лето. То есть работы путейцы делают круговую: сделали один участок, другой, третий, а уже пора менять первый.

В ближайшие время ПМС №34 ждут серьезные перемены. С 2013 года станция станет отдельным предприятием — Дочерним звеновым обществом. Все отношения с Северо-Кавказской железной дорогой будут осуществляться по государственному заказу.

В ближайших планах руководства — модернизация предприятия, техническое перевооружение: базис строительство цехов и установка поточной линии. Сейчас сняты разрывные решетки переоборудуют коловые краны, поточная линия потребует меньше усилий, специализации для ее обслуживания. Планируется также обновить станционную и путевую технику, установить современную подстанцию.

«Сейчас средняя зарплата 22 тысячи рублей, выдвигается она вперёд. То есть на предприятии практически нет. Люди чувствуют стабильность, заботу руководства. Мы всегда рады видеть новых кадры — молодых, ответственных и перспективных молодых людей. Хотим обучить, есть возможность карьерного роста. Желанием нам целевые направления в Ростовской области путевые сообщения для учебы на бюджетной основе. Надеемся на нашем предприятии трудится целый олимпийский диалог железнодорожников — Некрасовы, Рожков, Сибилевы», — подчеркнул главный инженер.

Николай Николаевич поздравил коллег и пожелал им наступающим Дням железнодорожника и пожелал счастья, здоровья, бодистости духа. Осознавая свои частые шажки, помнить что от работы каждого зависит бесперебойность и безопасность всей системы российских железных дорог. И добавил профессиональное пожелание: «тобы колесо никогда не отрывалось от рельсов».

**И. КУНИЦКАЯ,**  
наш корреспондент.  
Фото автора.

Главный механик ПМС №34 старостин Николай Алексеевич Сибилев работает на железной дороге более 25 лет. Его дед и отец служили на железной дороге, неудивительно, что после окончания школы Николай точно знал, кем хочет стать. Он окончил РЖД, по дислокации попал в ПМС. Здесь же машинистом работал его брат Виктор Сибилев, племянник Александр и зять Владимир Стрельников.

Земля donpac@mail.ru тел.: 95-1-54, 95-1-14, 8-928-166-86-00

# Главная их забота — безопасность движения

Коллектив ПМС — 34 встречает профессиональный праздник трудовыми достижениями



Главный инженер Н.Н. Радченко.

— Кому доверили новый трогрейдер, как он работает на перегонках? — задаю во главному инженеру Н.Н. РАДЧЕНКО.

— Владимиру Валентиновичу, техника в надежных руках.

К слову сказать, главный инженер здесь тоже новый. Происшедшие кадровые изменения. Теперь начальником ПМС Николай Николаевич Феклин, главным инженером Николай Степанович Радченко, который был с нам из Ростова-на-Дону. Он уже освоился на новом месте, познакомился с коллективом, знает многих по негласному. Главный инженер знакомит с достижениями коллег.

— Летний график движения пассажирских поездов совпадает с производственной деятельностью нашего коллектива. Мы привыкли трудиться в тех рамках отведенного нам, тщательно продумывая каждый выезд на перегон. Люди те, что им делать, техника не

Каждый раз, бывая на этом предприятии, радуюсь и удивляюсь переменам, произошедшим за короткое время. Постепенно благоустраивается территория производственной базы. Около административного корпуса и мехмастерских беседки, цветы. На большой площадке звеносборочной базы чистота и порядок. Приятно ведь работать в таких условиях, хоть и под открытым небом в жару и стужу.

Хорошо и то, что идет обновление техники, материальной базы. В прошлом году в канун Дня железнодорожника на платформе стояли в ожидании выгрузки новый бульдозер и автогрейдер. Даже во время кризиса предприятие получает новую технику.

подходит. Главное, конечно, люди. За короткое время убедился, что в коллективе очень много профессионалов, настоящих мастеров своего дела. Поэтому, пользуясь предоставленной возможностью, хочу назвать хотя бы некоторых из длинного списка передовиков.

В коллективе 194 человека, из них рабочих профессий — 166, из которых 70 — монтажеры пути, 28 — инженерно-технические работники. И о структуре предприятия. У нас три путевых колонны, в которых по 2-3 бригады. В путевой колонне №2 прорабом работает Сергей Исмаилович Исмаилов, его отец — Исмаилов Исмаилович до ухода на пенсию работал монтажником пути, а брат Иван Исмаилович трудится мастером. В колонне №1 прорабом работает заслуженный железнодорожник Виктор Васильевич Некрасов, его сын Сергей Викторович — мастером. В колонне №3 прораб Дмитрий Александрович Обознич. Прорабы — организаторы работ на перегонках, ключевые специалисты, именно от их умения четко поставить перед коллективом задачу зависит ее оперативное решение. Отмечу монтажера пути первой колонны Николая Алексеевича Курганца, его коллегу из второй колонны Игоря

Юрьевича Смирнова, мастера пути третьей колонны Олега Алексеевича Ковалева.

В междере у нас новый главный механик — Николай Алексеевич Сибилев. В его подчинении водитель автомашин Николай Александрович Афанасьев, который на производстве уже 30 лет, ханчел Александр Александрович Куров, сварщик Сергей Васильевич Плетников, машинист козловой крана Александр Владимирович Бурлак, машинист звеносборочной машины Роман Сергеевич Палкин. Этот список можно продолжить, что мы сделаем на торжественном собрании, посвященном Дню железнодорожника.

— Николай Николаевич, что же удалось сделать коллективу за шесть месяцев этого года?

— Отвечу коротко. Капитальный ремонт пути проведен на 8,5 километрах. Отмечу также, что мы продолжаем начатую несколько лет тому назад работу по укладке на перегонках восьми-сотметровых плит. Это повышает безопасность проезда, комфортнее для пассажиров, меньше идет затрат на поддержание пути в работоспособном состоянии, меньше изнашиваются колесные пары и другие узлы и

детали подвижного состава. В настоящее время наш коллектив трудится на объектах Ростовского отделения Северо-Кавказской железной дороги. Ведем ремонт на перегонках Львов-Зверевое, Зверевое-Божковская, Репная-Васильевская, Гукново-Замчалово. В планах — перевод всех путей на железобетонное основание, как более долговечное, надежное, менее трудозатратное при обслуживании.

Автор этих строк побывал на территории звеносборочной базы, где чувствовался наш труд. Без участия специалистов козловые краны, доставляя собранные плиты к месту складирования. На своих местах трудятся звеносборщики.

Дорожный мастер звеносборочной базы Валерий Всеволодович Губарев поздравил не только с людьми, которые подготавливали фронт работ перед поездкой на перегон, но и технологической сборкой рельсо-шпальник звеносборщиков.

— Для деревянных шпал, которые пока также используем для укладки на второстепенных перегонках, применим два вида крепления, для бетонных — четыре. Возникает вопрос: «А почему бы не остановиться на одном?» У каждого крепления есть свой плюс и минус, к тому же они применяются на направлениях с различной степенью интенсивности движения.

У главного инженера Н.Н. Радченко уточню обстановку по реорганизации предприятия.

— Пока мы в том же самом статусе, что и год назад, и название нашего предприятия очень замесловато — ПМС-34 станция Глубокая, структурное подразделение Северо-Кавказской дирекции по ремонту пути. Структурное подразделение центральной дирекции по ремонту пути — филиала ОАО РЖД. Примерно через два года ре-



Дорожный мастер звеносборочной базы В.В. Губаров.



Монтажеры пути В.Г. Пonomarev и А.М. Каримов.

организация должна быть завершена, что даст нам больше самостоятельности в принятии решений, хотя и ответственность повысится. А пока наш коллектив трудится в нормальном рабочем ритме. Ремонтируем пути, ставя во главу угла безопасность движения, комфортный проезд пассажиров.

— С предстоящим праздником вас и весь ваш коллектив! Крепкого всем здоровья и новых трудовых побед!

В. ЗОЛотов,  
наш корр.  
Фото автора.



Монтажеры пути Б.Н. Кудрявцев и А.В. Сибилев.



Монтер пути А.Г. Зуев.

## С праздником!

Объединенный совет ветеранов Великой Отечественной войны и труда, пенсионеров подразделения железнодорожников станции Глубокая Северо-Кавказской железной дороги с особым чувством признательности и уважения поздравляет всех железнодорожников района — находившихся на пенсии и ныне работающих — с профессиональным праздником!

От всей души желаем железнодорожникам и их семьям крепкого здоровья, счастья, хорошего настроения и долгих лет жизни.

И. ФИЛЬЦОВ,  
председатель объединенного совета ветеранов железнодорожников.

# Железные дороги стали призванием

Воскресенье августа в нашей стране профессиональный праздник железнодорожников. Российские железные дороги — транспортное предприятие, вклад которого в развитие страны, ее развитие сложно переоценить, а нашу историю невозможно представить. Так сложилось, что в 1850 году началось строительство железной дороги Каменинского района железные дороги сыграли важную роль — в 1860 году началось строительство железной дороги от станции Глубокое, главный железнодорожный узел. Станция Глубокое очень обширна и центральная, она соединена с историей страны. Для поселка Глубокое стали градостроительным предприятием — вокзал, депо, железнодорожные пути требовали рабочих рук. Железнодорожники модернизировались, внедряли самые передовые технологии, а в наш профессионализм работников всех уровней — машинистов, диспетчеров, путейцев.



главному пути, к следующему пути все должно быть готово. Работали до морозов, а весной с теплым ветром.

### Куда направляются вахники

Наша бригада принимает участие в масштабных стройках. Так, в 2017 году мы с коллегами из юго-восточной долины и восточными железнодорожными войсками строили так называемый Южский обход на станции Ростовской области — от Миллерово до станции Журавля. В Краснодарском крае строили новую ветку — Краснодарский обход на участке длиной 70 км по территории и новые станции Козьмы и Гичача. Обход позволил сократить путь и соответственно время движения грузовых поездов. Коллектив предприятия ликвидировал последствия крушения грузового поезда на станции Белая Калитва в 2013 году. Каждый сотрудник в обязательном порядке вернулся из ДНР, где в районе Иловайска восстанавливали железнодорожную инфраструктуру.

Сережя Исаевич, расскажите, почему Вы выбрали профессию? Мои родители работали на ПМС-34 на станции Глубокое, будущие молодые люди. Папа с группой молодых людей уехал в Башкирию, а мама в Молдавию. Оба работали на ПМС-34, но в разное время. Я родился в семье славности. Выдавался в незначительности, но с детства мы знали, что в профессии мы должны быть. Мы в детстве в вагонах прячемся. И первые впечатления остались в детстве, там родился и воспитан брат. Потом пошел в школу, и в 1976 году ушел с детства мы знали, что в профессии мы должны быть. Мы в детстве в вагонах прячемся. И первые впечатления остались в детстве, там родился и воспитан брат. Потом пошел в школу, и в 1976 году ушел с детства мы знали, что в профессии мы должны быть.

уверенности руководителем, дисциплиной начальством. На базе ПМС идет подготовка молодых коллег — техники для монтажа и монтажа пути, материалов — шпалы (рысьев), рысьев для замены. От качества подготовки зависит 90% успеха работ. Ведь колонны вывоза на отдельные участки, время работ регламентировано, и если будет недоработка, это приведет к браку или срыву сроков, что недопустимо. В последние годы мы работаем над тем, чтобы в процессе капитального ремонта были исключены все службы, важно прийти к пониманию, что совместная работа дает необходимый уровень качества и скорости. Нам удалось этого достичь весной.

### Расскажите о коллективе предприятия.

На нашем предприятии работает около 250 человек, за долгие годы сформирован профессиональный, опытный и дружный коллектив. Много представителей трудовых династий. Чтобы улучшить производительность и снизить нагрузку, сейчас мы переходим на новый метод работы — вахтовый. Вахта будет длиться 15 суток, а вахмы останутся также 15 суток. Идет активный набор сотрудников на территории, мы ищем молодых. На своем примере готов показать, как пройти путь от новичка до руководителя. Заработная плата у нас достойная, и очень привлекательная социальная пакет. Все обязательства перед сотрудниками РЖД выполняются в полном мере. Кроме бытовых нужд доступны заправки, спортзалы, льготной пенсии, наши работники имеют возможность отдохнуть в любой стране, в том числе даже отдыхать, побывать в любом регионе страны от Черного моря до Байкала. Нам и нашим семьям доступно медицинское обслуживание самого высокого уровня — в Обществе РЖД это всем известно, работники настоящие профессионалы, первичности, самые современные.

### За 30 лет условия работы и задачи, наверное, изменились? Какие задачи сейчас выполняете на ПМС-34?

Безусловно, условия и технологии изменились, но задачи остаются прежними — обеспечение сохранности инфраструктуры, безопасности грузовых и пассажирских перевозок, и близости работы транспорта, обслуживание инфраструктуры железной дороги. Экспертно только на ПМС-34 производится ремонт более 80 км железнодорожного пути. Это средний ремонт, когда рывок включает замену шпальных спилов и креплений, и капитальный ремонт, во время которого полностью меняется и основан, и сам путь. С каждым днем



Запуск новой крытой вагона по монтажу рельсовальной техники в 2022 году. ПМС-50 от Амосова

### В апреле-мае 1936 года приказом народного комиссара путей сообщения СССР были образованы 50 машинных путейных станций. В их числе была и путевая машинная станция № 34 на станции Лиски Юго-Восточной железной дороги. На основании директивы по ремонту пути — филиала ОАО «РЖД».

За годы послереволюционных лет тысячи километров рельсов были уложены работниками ПМС-34, станция стала одним из старейших предприятий на дороге. Годы становления были насыщенными событиями титанического развития предприятия. За время с 1963 года до настоящего времени ПМС-34 произвела все виды ремонта пути (реконструкция, капитальный, срочный ремонт, замена рельсов на всех направлениях железной Восточной и Северо-Кавказской железных дорог). Коллектив предприятия принимал непосредственное участие в ликвидации последствий землетрясения в Армении в 1988 году, ликвидации крушения поезда на станции Белая Калитва в 2013 году.

### Можете сравнить работу на ПМС-34 с работой на других участках, где Вы руководили? Какие особенности?

ПМС-34 — единственная путевая машинная станция в Ростовской области, а также от станции Лиски до Тихорецка и на восток — до и Краснодар. Это очень большая протяженность пути, который требуется содержать в рабочем состоянии. И если другие участки РЖД в более северных районах готовятся к работам на базах зимой, когда насыпь замерзла, а монтаж пути, начиная с весны и до лета, мы работаем, и в этот период, мы работаем с севера на юг, летом не ремонтируется из-за засушливости. Провести из-за засушливости Глубокое проехать по направлению оплодотворения, чтобы получить 220 тонна. Мы работаем в основном мы готовим материал для монтажа пути, в основном мы работаем в основном мы готовим материал для монтажа пути, в основном мы работаем в основном мы готовим материал для монтажа пути.

### Отмечу, что наши предшественники активно участвовали в общественной жизни поселка и района, оказывали спонсорскую помощь, в том числе бойцам ЦВО. Палачу, слушам, а по-прежнему коллектив ПМС-34 и всех сотрудников РЖД с профессиональным преданностью. Желаю здоровья, благополучия, успешного продвижения всех уровней профессионального роста и не бояться перемен. Дорогие коллеги, также хочу пожелать здоровья вашим близким. Поддержка семьи имеет большое значение в жизни железнодорожника. Именно тогда, когда тебе встречает с любовью и любовью, когда твоими достижениями гордятся дети. Берегите себя и свои семьи.

И. КУРИЦКА, наш корреспондент Ф. БОГАЧЕВА

### Запуск новой крытой вагона по монтажу рельсовальной техники в 2022 году. ПМС-50 от Амосова

Запуск новой крытой вагона по монтажу рельсовальной техники в 2022 году. ПМС-50 от Амосова

Средняя редакция: Каменинский район, п. Глубокое, ул. Ленина, 16

Тел.: 8(863-65)95-154, 95-114

E-mail: zemlya\_dopracc@mail.ru



Бригада машинистов путевкладочных и путеразборочных кранов.



Пришла новая техника.

## ПМС - 34 — лучшая в отрасли

Коллектив ПМС-34 свой профессиональный праздник — День железнодорожника, встречает новыми трудовыми достижениями. По итогам полугодия он выданут дирекцией по ремонту пути Северо-Кавказской железной дороги на первое место в соревновании с другими путевыми машинными станциями.

О том, что он на хорошем счету, что трудится мастерски, известно давно. Каждый год коллектив ПМС-34 наращивает производственную мощь, что предопределяет успех на перспективу. Но даже не зная о достижениях нашей ПМС, просто побывав на территории, можно легко заметить, что здесь все нормально. Ухоженная производственная база, отремонтированные подъездные пути... И новая, только что прибывшая с Челябинского тракторного завода техника. Мощный, покрашенный в желтый цвет погрузчик еще на платформе, ждет выгрузки. Около него суетятся рабочие, освобождают от крепления, снимают с кабины упаковочный картон. Здесь же главный механик Александр Сергеевич Рожко, который контролирует ход работ.

— Только вчера с платформы своим ходом на нашу землю сошел мощный бульдозер, а сегодня дошла очередь и до погрузчика, — не скрывает радости А.С. Рожко. — Техника надежная, с такой на перегон можно спокойно выезжать.

Поскольку начальник ПМС-34 Юрий Казбекович Бетев в отпуске, о делах коллектива рассказывает главный инженер Николай Николаевич Феклин. Забот у него невпроворот, постоянно звонит телефон: то нужно «отбить» телловоз, который собирается перебраться на другой участок, то согласовать вопросы с субподрядчиками перед выходом ПМС на перегон к месту работ. И наша беседа в минуты затишья от решения многочисленных проблем.

— Думается: правильно будет начать разговор с организационного момента, — говорит Н.Н. Феклин. — С 10 июля мы вышли из состава Северо-Кавказской железной дороги и перешли в подчинение вновь организованной дирекции по ремонту пути, что находится в Москве. Времени прошло совсем немного, поэтому мы в процессе реорганизации.

Еще один важный аспект в де-

ятельности коллектива — доведение нам плана по реконструкции. В принципе это выполнение нами прямых обязанностей по ремонту пути, но разница в том, что теперь нам дана степень свободы самим нанимать субподрядчиков. На первый раз нам заложили реконструкцию железнодорожного пути в размере 5,3 километра. Она завершена с превышением — 5,7 километра. А теперь о планах и их выпол-

нении. В 2008 году нашему коллективу необходимо провести капитальный ремонт на новых материалах на 14 километрах, на старородных — на 20, усиленный средний ремонт на 48 и средний — на 8,5 километрах пути. Фактически за семь месяцев сделано капитального ремонта — 10,4 километра, усиленного среднего — 30, среднего — 6 километров.

Еще масштабнее объем предстоящих работ. На перегоне Сулин — Лесостепь на октябрь запланирован капитальный ремонт пути силами четырех ПМС с закрытием перегона на 4 суток. Сделать это будет нелегко, но при жестком контроле, соблюдении технологической дисциплины мы уложимся в рамки отведенного «окна». Узбек 12 километров пути будут отремонтированы. Усиленный средний ремонт предстоит на перегоне Каленковская — Лихая. Это очень напряженный участок малострель Чертовско-Ростов, где большой поток грузопассажирских перевозок. Поэтому требуется слаженная работа всех подразделений. Задействуют силы трех ПМС.

— Николай Николаевич, в воплощении планов, конечно же, поможет повышение энерговооруженности ПМС, обновление техники. Вот пришли бульдозер, погрузчик, видимо, на подходе и другая новая современная техника.

— Да, совсем скоро подойдет

авторейдер, и все эти мощные машины будут работать в комплексе с основным механизмом УКСП — укладочным краном стрелочных переводов, который ожидаем получить также в ближайшее время. Он будет единственным на Северо-Кавказской дороге, оборудованным телескопическим вылетом стрелы. Для его эффективной работы потребуются открытие еще 30 — 40 рабочих мест. С прибытием крана научим прием рабочих кадров. И еще о техническом оснащении. Долгие годы у нас эксплуатировалась ВПО — 3000 (выправочно-подбивочно-отделочная машина), а точнее — с 1973 года. Пора бы на металлолом, но наши умельцы модернизировали ее и теперь создали отделочную машину, которая заменит труд десятков монтеров пути. Также мы приобрели новый «КамАЗ» для перевозки людей к месту работ.

Многое в этом году удалось в плане улучшения условий труда. В дело путевых машин заменено отопление, вытяжная вентиляция. Это нам обошлось в 1,9 миллиона рублей, но деньги пошли в дело.

— Николай Николаевич, обычно к профессиональному празднику отмечают лучших, награждают, благодарят.

— Все это у нас будет. Как раз утвердили список награжденных, в них 25 человек. Назову по несколько человек из каждого подразделения: в первую очередь монтеров пути. Это А.А. Бириков, Д.А. Под-



Заместитель по производству В.В. Ващурик.

логаев, А.Н. Науменко, Н.А. Козлов, В.А. Отченашево. Монтеры путевых машин В.Н. Погодин, В.А. Шкрябин, И.И. Козлов. Но же, прорабы: укладочных машин Обознин, занимается подготовкой среднего и среднего работников В.В. Некрасов — капитальный ремонт на старомодных материалах. С.И. Исаченко выполняет работу зеленостроительной. Не покрывлю душу, вспомню себя и от коллег, что без творческой деятельности руководителя Юрия Николаевича Бетева нам бы трудно стало не достичь. Еще у нас специалист, без которого наша работа подразделению невозможна. Это замечательный производственник Владимир Сергеевич Ващурик, который работает всеми видами работ — от управления нити управления, обслуживает всех служб.

— Полагаю, что лидерство дового коллектива заслуживают в хорошем отделе.

— У нас отличные специалисты, профессиональный лидер А.А. Бетев. Наши труженики отдают все силы в сионате Аналы, на трубяная, а дети — на Черноморском побережье в дачных домах «Зеленый огонь».

— В завершение работы позвольте пожелать нашему коллективу ПМС — жаккого здоровья, новых трудовых побед.

— Спасибо, заслуженно уступать не намерен. В 2008 году мы достигли

4 августа - День железнодорожника



Наладчик малой механизации В.Л. Париев (слева) и старший мастер В.В. Некрасов.

По пути преобразований

В ПМС-34 АКТИВНО ВНЕДРЯЮТСЯ ДОСТИЖЕНИЯ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОГО ПРОГРЕССА

По сложившейся традиции, накануне Дня железнодорожника посещение владельца коллектива ПМС-34, самой большой железнодорожной организации, расположенной на территории нашего района.

И каждый раз находку много интересных моментов. Помню, как с платформы выгружали новую дорожно-строительную технику. В другой раз обратил внимание на проведенный капитальный ремонт высокого здания мастерской для восстановления кранов. И чуть не каждый год железнодорожники знакомились с новыми типами крепления рельсов.

В конце июля этого года уже при входе на территорию обратил внимание на радужные глаза нескольких цветочных клубов. Цветы в вазонах возле производственной площадки.

Благоустривают и территорию прилегающую к бытовому корпусу заводской базы. Здесь ведутся работы по укладке пластика.

Ну, а какими производственные показатели, задачи, стоящие перед коллективом путевой машинной станции №34 Северо-Кавказской дирекции по ремонту пути Центральной дирекции по ремонту пути – филиала ОАО «РЖД»? Так вотivated теперь называется эта организация.

– Задачи прежние, – сказал при встрече главный инженер ПМС-34 ДА Обозин, – проводим плановый ремонт пути. Коллектив с этим успешно справляется.

О коллективе следует рас-

сказать подробнее. У начальника отдела кадров В.Г. Сисева узнаю, что в путеремонтной машинной станции – 222 человека. Преобладают рабочие специальности: монтеры пути – 81 человек, машинистов железнодорожно-строительных машин – 36 человек. Многие работают в ПМС десятилетиями. К сожалению, молодые рабочие постоянно выезды на перегоны не устраивают. Тем не менее, на день моего приезда было лишь несколько цветочных клубов.

Здесь нет проблем с кадрами машинистов железнодорожно-строительных машин. Яркий представитель этой профессии Леонид Алексеевич Жиглин. На железнодорожную станцию он пришел в далеком 1972 году. Вынашивая работы монтером пути, а после окончания Периской дорожной технической школы с 1981 года неизменно трудится машинистом путеукладочного крана. Он рассказал мне о работе крана, с помощью которого на перегонах укладываются плиты железнодорожного пути. Даже не верится, что один человек может удерживать целую поездку.

– Я же один управляю этой мощной техникой, а в кадринформации, – пояснил Л.А. Жиглин. На перегоне он занимает место водителя путеукладочного крана, отвечает за его ход. У меня же задачи – укладывать плиты. Мне рабочее место на самой верхней точке крана, где смонтированы рычаги управления.

Замечу, работа крановщика – венец труда большей части коллектива. Ведь за один только выезд на перегон он укладывает не менее километра плиты. Конечно, одному Леониду Алексеевичу, даже с напарником, всего объема работ не одолеть. Потому крановщики в ПМС-34 довольно много. Общими усилиями они только в этом году уложили на перегонах 31289 метра рельсошпальной решетки, произвели смену плит на 1576 метров.

В нынешнем году работники ПМС-34 занимались модернизацией пути на участках Шелес – Водопадный, Брюсовецкий – Тимошевский, Чертовое – Шегухова, Шегухова – Малыецкая, Горная – Шахтинская, Орловка – Кубинская – Васильевское – Петровский, Белая Калитва – Качичев. Средний ремонт пути произведен на перегонах Качичев – Белая Калитва, Жирное – Грачи, Выховое – Морозовская, Замчалово – Гукво, Белая Калитва – Грачи. Всего модернизировано 54039 метров пути.

Как видно, коле деятельности ПМС-34 довольно обширнее: от Черного моря до Воронежской области.

В мае коллектив предприятия привлечен на устранение последствий аварии на станции Белая Калитва. Доведенную задачу по восстановлению разрушенного пути выполняли в короткие сроки, с хорошим качеством. За что все участники ликвидации аварии были отмечены денежными премиями дирекции РЖД.

Притяно, что профессионализм и достижения труженников ПМС-34 достигают единства в работе руководства РЖД. Многие из них удостоены высоких наград. В этом году старшему дорожному мастеру В.В. Некрасову вручили самую значимую в отрасли награду – знак «Лабричтый железнодорожник ОАО «Российские железные дороги». В таких случаях говорят: «Награда названа героя». Виктор Васильевич Некрасов получил ее уже в пенсионном возрасте, но он по-прежнему в строю – железнодорожником. Уже 35 лет он работает в ПМС-34. Первые десять лет монтером пути, после окончания технического училища – дорожным мастером, а с 2002 года – старшим дорожным мастером. Под его началом 45 человек, которые на базе собирают рельсошпальную решетку, а затем укладывают ее на перегоне.

Счастья и благополучия

УВАЖАЕМЫЕ ВЕТЕРАНЫ, РАБОТНИКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РАЙОНА! Примите самые теплые и искренние поздравления с вашим профессиональным праздником.

Железнодорожный транспорт своей доступностью, надежностью и экономичностью всегда был самым востребованным. Бесперебойная и четкая работа железнодорожного транспорта во многом определяет социально-экономическое развитие нашего района.

Благодаря вашему ответственному отношению к делу с каждым годом растут объемы отправленных грузов, увеличивается пассажирооборот, обновляется инфраструктура железнодорожного хозяйства.

Желаем всем, кто связан свою судьбу с железной дорогой, крепкого здоровья, счастья и благополучия! Пусть каждый день будет наполнен теплом домашнего очага, любовью родных и близких.

Н.Е. КОЛЬЖАНОВ, Глава Каменского района, С.Н. КУРИЛКИН, председатель районного собрания депутатов.



Леонид Алексеевич Жиглин за пультом управления путеукладочным краном.

Находясь на месте сборки рельсошпальной решетки, обратил внимание на новое необычное крепление.

– Крепление называется «Пандор», это шведское изобретение, – рассказал о новинке В.В. Некрасов. – В нем нет резьбового соединения, поэтому оно позволяет довольно быстро вести сборку плит. Еще одно его преимущество – гораздо меньшая металлоемкость в сравнении с традиционными видами крепления. Кроме того, оно легче обслуживается.

– Вводятся новые крепления к нам приезжали представители шведской компании, – продолжает старший мастер. – Привезли с собой комплект для сборки, а потом и увезли: он стоит около миллиона рублей. Вид вариант арматурно закреплять крепежные изделия, но очень трудно. И тогда за дело взялся наш местный Кулибин – Василий Петрович Париев. По штату я – путейей выключатель малой механизации. Его изобретением в настоящее время успешно пользуются при сборке рельсошпальной решетки.

Мне удалось наблюдать за этим процессом. Действительно, изобретение – и крепеж надежно атрессовывается. Не нужно ни лоп, ни молотков. – Вместе с помощью «Пандора» собрано около шести километров рельсошпальной решетки, – комментирует В.В. Некрасов. – Она уже частично уложена на Сальском направлении. Применяя новый вид крепления, мы уходим от обслуживания резьбового соединения, что так важно при дефиците рабочей силы.

Вот так, внедряя передовые технологии в собственные разработки, плодотворно трудится коллектив ПМС-34. Своим профессиональным праздником железнодорожники встречают новыми производственными достижениями.

В. ЗОЛОТОВ, наш корр. Фото автора.

ПМС-34 – вся жизнь в пути

Перед профессиональным праздником – Днем железнодорожника – стало уже доброй традицией посещение журналистами путеремонтной машинной станции №34 (ПМС-34), одного из самых крупных железнодорожных предприятий района. Не отошли от традиции и в этот раз.

Уже хорошо знакомая территория предприятия из года в год преобразуется. Наводятся порядки и на прилегающей к производственной площадке территории. Во дворе много цветов, ухоженных газонов. И все это в непосредственной близости от производственной базы, по которой снуют козловые краны, готовятся к доставке на перегоны собранные рельсошпальные решетки. В общем, кипит работа.

У старшего мастера производственной базы ПМС-34 Виктора Некрасова узнаю о положении дел на его участке работы:

– В нашем коллективе 27 человек, в основном монтеры пути. Среди них немало тех, кто добросовестно работает на предприятии не первый год. Это Николай Сташук, Игорь Смирнов, Иван Дебелов, Александр Тютюнник, Максим Шабельский и другие. Занимаемся переработкой, монтажом, демонтажом рельсошпальной решетки, выезжаем при необходимости на перегон на смену плитей.

В этот день на производственной базе краны подвозили и раскладывали железобетонные шпалы, монтеры выполняли привычную работу по сборке плитей. А на дворе столбик термометра давно перешагнул отметку плюс 35 градусов. Но это тот случай, когда работа выполняется при любой погоде.

– Как работалось в этом году? – спрашиваю у начальника ПМС-34 Романа Папулина.

– Перед коллективом всегда была и остается одна задача – ремонт железнодорожного полотна. Сейчас нас волнуют проводимые на железной дороге преобразования. После упразднения Сальской ПМС наше предприятие – единственная путевая ма-

шинная станция в Ростовской области, – рассказал Роман Федорович.

– Значит, территория обслуживания расширилась?

– Назову лишь несколько направлений. Наш коллектив работает на перегонах Чертовково-Ростов, Лихая-Морозовская, Батайск-Куберле, Ростов-Успенская. Более того, в зимний период наши люди задействованы на выполнении ремонтных работ на перегоне Кирпильский-Веречковка. Это Краснодарский край, недалеко от станции Тимошевская.

– А на каких участках дороги выше предприятие уже выполнило намеченный объем ремонтных работ?

– Путейцы трудились на перегонах Каменская-Лихая, Тарасовка-Глубокая, Лесостель-Сулин, Горная-Шахтинская, Александровка-Кезетеринка, Новочеркасск-Александровка, Ростов Западный-Темрюк и других. Что сделано? В общем объеме модернизация пути произведена без малого на 40 километрах. Средним ремонтом охвачено 22,6 километра. Смену рельсов на новые выполнили почти на 18 километрах.

– Роман Федорович, назовите людей, внесших наибольший вклад в выполнение намеченного объема работ.

– По первой колонне это монтеры Дмитрий Быстрянский и Алексей Гнидин, по второй колонне – Алексей Козлов и Алексей Павлов. Отмечу своего заместителя Сергея Исламова. Механиков Владимира Серикова и Александра Алейникова, бульдозеристов-грейдеристов Владимира Кибалова и Сергея Марченко. У нас много высококвалифицированных специалистов. Мы ими гордимся. Пользуясь случаем, поздравляю коллектив ПМС-34 с профессиональным праздником. Желаю крепкого здоровья, успехов в труде, благополучия!

В. ЗОЛОТОВ, наш корр. Фото автора.



Начальник ПМС-34 Роман Папулин.

– Роман Федорович, назовите людей, внесших наибольший вклад в выполнение намеченного объема работ.

– По второй колонне это монтеры Дмитрий Быстрянский и Алексей Гнидин, по второй колонне – Алексей Козлов и Алексей Павлов. Отмечу своего заместителя Сергея Исламова. Механиков Владимира Серикова и Александра Алейникова, бульдозеристов-грейдеристов Владимира Кибалова и Сергея Марченко. У нас много высококвалифицированных специалистов. Мы ими гордимся. Пользуясь случаем, поздравляю коллектив ПМС-34 с профессиональным праздником. Желаю крепкого здоровья, успехов в труде, благополучия!

В. ЗОЛОТОВ, наш корр. Фото автора.



Слева направо: Иван Дебелов, Николай Сташук, Сергей Шурупченко.



# По пути технического прогресса

НАШ ПМС-34 – ЛУЧШИЙ!

Не перестаю удивляться постоянным преобразованиям, что происходят на территории ПМС-34. В прошлом году на платформных стопах новая техника. А в этом раз едва успел закончить дело, в котором ремонтируют эту самую технику. Она преобразилась. Позднее с А.В. Ангеловым, ведущим технологом технического отдела, посетили производственную базу. Он дал разъяснение по возникшим вопросам.

- Завершены капитальный ремонт дело путейских машин, - говорит Александр Владимирович. - Уже сделано немало: заменена крыша, установлены вентиляционные оборудование и новые окна. Массовые двери теперь оборудованы электроприводами. В здании новые полы, отопление, стены облицованы современными материалами. Так что экипажи ведут ремонт техники в комфортных условиях.

На очереди капитальный ремонт гаража, механических мастерских. Строители заменяют кровлю, полы, отопление, преобразуют смотровые каналы, заменяют электропроводку. Будет установлена система пожаротушения. Кроме того, асфальтируем территорию, прилегающую к производственной базе. Не забываем и об озеленении.

Да, необходимо видеть на площадке, где собирают путевые решетки, живые цветы в контейнерах. Кругом света, те и дело курсируют козловые краны, визжат электронные инструменты, а цветы возле административного здания радуют глаз.

Но это впереди события. Началось новое посещение ПМС-34 с беседами с начальником Р.Ф.

Палуянина. На эту должность Роман Федорович утвердился в феврале, но, судя по тому, как уверенно давал команды по телефону, прекрасно освоился на новом рабочем месте. Тем более, что до этого назначения трудился на родственном предприятии.

Сразу возник вопрос: - Как же в настоящее время трудится Николай Николаевич Фомин, предыдущий начальник? Пошел на повышение, так что наше предприятие можно по праву считать кузницей кадров высшего звена, - говорит Р.Ф. Палуянин.

## О ПЛАНХ И ДЕЛАХ НАСУЩНЫХ

Как выяснилось, основной объем работ железнодорожники ведут во время действия зимнего графика движения поездов.

В этот период несколько ниже напряженность, уменьшается интенсивность пассажиропотока, - объясняет руководитель предприятия. - Должен заметить, что теперь «оканд» для проведения ремонта во время действия летнего графика получить очень сложно. Поэтому летом мы и наши коллеги из других ПМСов трудимся на незагруженных перегонах, станциях. А с сентября по май уже выделены на плановые мероприятия. Естественно, что объем работ планируется заранее. Уже в апреле утвержден план ремонтных работ на 2013 год. А приступили к их выполнению в декабре текущего года.

- Роман Федорович, возрастает ли объемы ремонтных работ? - В два раза вырос объем в этом году в сравнении с 2011 годом, а в 2013 году еще увеличится.

- С чем этим связано? - Несколько факторов. Идет подготовка к зимним Олимпийским играм в Сочи. На юг спешным потоком идут тяжелые грузы. Совпало время проведения очередных ремонтов... В общем, много факторов. Естественно, большого ремонта требуют маги-

## У вашей отрасли богатая история и славные традиции

Уважаемые ветераны, работники железнодорожного транспорта района! Примите самые теплые и искренние поздравления с профессиональным праздником!

У вашей отрасли богатая история и славные традиции. Железнодорожный транспорт сыграл во многом ключевую роль в укреплении единого экономического пространства, освоении новых территорий и обеспечении обороноспособности государства. И не случайно - труд железнодорожника всегда пользовался в нашем обществе уважением и признанием.

Многие годы железнодорожный транспорт был основным средством передвижения и в нашей стране, и в мире. Он и теперь остается одним из самых доступных, надежных и востребованных. Бесперебойная работа железной дороги - гарантия стабильности экономики, развития страны.

От всей души благодарим вас за добросовестный труд! Здоровья, счастья, благополучия вам и вашим близким!

Н.Б. КОЛЬЖАНОВ, Глава Каменского района.  
С.Н. ЮРИЛИН, председатель районного Собрания депутатов

ЖДСМ, В.Н. Джагозова - инженером крана, А.В. Сердюченко - машинист крана, В.А. Шурутенко - водитель автомобиля А Почетной грамотой Северо-Кавказской дирекции по ремонту пути будут отмечены В.А. Семейкин - машинист железнодорожно-строительных машин, Т.Т. Мушка - мастер пути, А.В. Бурак - машинист крана.

На территории производственной базы к разговору с А.В. Ангеловым присосредоточились дорожные мастера В.В. Губарев, С.А. Шабельский. Ознакомившись с устройством нового рельсового крепления АРС. Все достаточно просто и эффективно.

- А вы знаете, почему нашему предприятию вот уже второй год подряд увеличивают объем план по ремонту дорожного полотна? - спрашивает А.В. Ангелов.

И сам тут же отвечает: - Да потому, что у нас надежный, работоспособный, очень квалифицированный коллектив. Недаром наша турбинотехническая станция по итогам второго и четвертого кварталов 2011 года была признана лучшей в Российской Федерации. Нам везет, потому смело доводим повышенные планы, а мы их безусловно выполняем.

Раз зашел разговор о кадрах, мастера назвали много фамилий.

Одних мастеров пути восемь человек. Это А.Н. Стасюк, И.Ю. Смирнов, Д.А. Подгацкая, А.Н.

Наумов, А.Н. Мисечко, А.В. Давыдов, И.А. Топольник, И.К. Сердюченко ударный, высококвалифицированный труд машиниста стругового крана на железнодорожном ходу А.В. Сердюченко.

- К нам приходит сотни тысяч тонн щебня, - говорит мастер, - и все эти объемы забота Александра Викторовича. Он гениальный краемщик, выгружает погрузками так, что почти не требуется ручная заплата. В объеме, у нас в коллективе 45 мастеров. Все трудится здорово. Так и устройством нового рельсового крепления АРС. Все достаточно просто и эффективно.

Елена Александровна много делает для создания комфортных условий труда наших людей, она же инструктор спортивных соревнований, в которых наши команды добиваются побед.

Замечательно, когда в наше непростое время коллективу удается добиваться высоких производственных показателей. И каждому из нас приятно проехать в электричке по «бархатному» пути. Давайте вспомним добрым словом тех, кто создавал этот путь.

Так что с праздником, ПМС-34, мы вами гордимся!

В. ЗОЛотов, мастер морт. Фото автора.



Машинист крана А.В. Сердюченко.



Дорожный мастер производственной базы С.А. Шабельский (в центре), монтеры М.В. Дрокин и Ю.Е. Грядинский.



ф 24 оп 1 д 134 л 190 об  
(Земля от 3 августа 2012 года № 120-123 стр. 8)