№5 (038)
сентябрь-октябрь 2026 г.

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ЯКУТИИ

6+

ПОД СТУК КОЛЕС



Путешествуйте с комфортом!

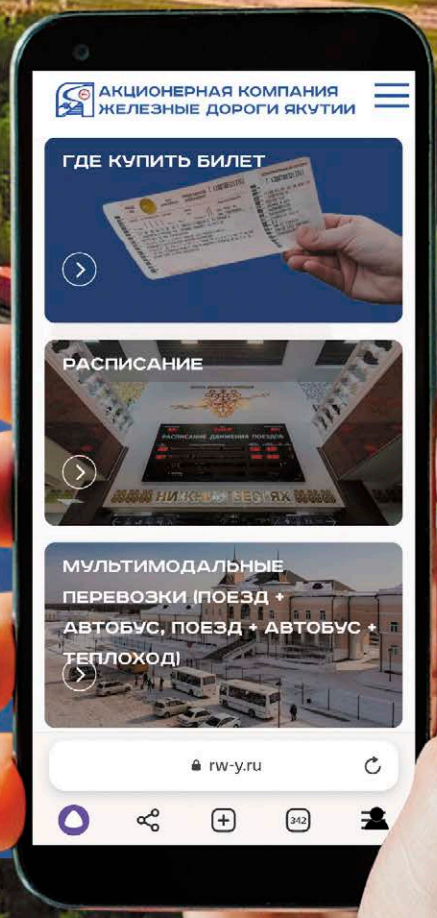
наша группа в ОК
ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ЯКУТИИ

канал в телеграм
@RWYAKUTIA

наша группа в VK
RWYAKUTIA

наш сайт
rw-y.ru

канал в MAX
@id1435073060



ПОДПИШИСЬ В СОЦСЕТЯХ

НА "АО "АК "ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ЯКУТИИ" - БУДЬ В КУРСЕ ВСЕХ НОВОСТЕЙ КОМПАНИИ!

СОДЕРЖАНИЕ

2 стр. Открытие пассажирского движения до станции Нижний Бестях отметило годовщину знакового события

4 стр. От мечты о небе к стальным магистралям

8 стр. «Железные дороги Якутии» внесли вклад в чистоту берегов Лены

10 стр. Мечты сбываются: как коллектив АО «АК «ЖДЯ» покорял Ленские столбы

13 стр. • Начальник службы капитального строительства АО «АК «ЖДЯ» Николай Катаев удостоен Благодарности Главы Республики Саха (Якутия)
• Пассажирские перевозки ЖДЯ: уверенный рост

14 стр. • Состоялась рабочая встреча генерального директора АО «АК «ЖДЯ» и мэра Якутска
• На железнодорожном вокзале Нижний Бестях произошло событие, которое запомнится надого

15 стр. Делегация АО «АК «ЖДЯ» примет участие в Восточном экономическом форуме - 2026

16 стр. Возможная роль Магадана в развитии Трансарктического транспортного коридора

19 стр. ОАО «РЖД» переводит интернет-ресурсы на российские сертификаты безопасности

20 стр. Своя колея Сергея Алешковича

21 стр. Билетная касса АО «АК «ЖДЯ» переехала на новый адрес!

22 стр. Акция «Целое купе» для пассажиров возрастом 60+

23 стр. Пусть будут спокойны речные пути для флота, что к цели идёт неустанно

24 стр. Бойцы студенческих отрядов получили подарок от АО «АК «ЖДЯ» в честь Дня железнодорожника

25 стр. Удивительный валун на железнодорожной станции Нижний Бестях

26 стр. Утрата, которую не восполнить…

28 стр. История подстаканника и чаепития на железных дорогах России

30 стр. Как якутяне «железку» раскусили

36 стр. Сквозь уголь и время. Что значит для Нерюнгри День шахтёра?

40 стр. Как строилась железная дорога Якутии

42 стр. Они были первыми

46 стр. Двойной улов, или о чём молчало горное озеро

50 стр. Жизнь в мужском монастыре: как проходит день у служителей храма в Якутске

54 стр. «Ваша вежливость не стоит ваших сбережений». Интервью с экспертом по финансовой грамотности Ритой Михайловной Якушевой

58 стр. Актуальный справочник Якутска: все нужные номера

60 стр. Гороскоп на Октябрь 2026 года

66 стр. Железнодорожные вокзалы Акционерной компании «Железные дороги Якутии»

68 стр. ЕДИНЫЙ БИЛЕТ В ЯКУТСК

70 стр. Правила перевозок пассажиров

75 стр. ДЕТСКАЯ СТРАНИЧКА

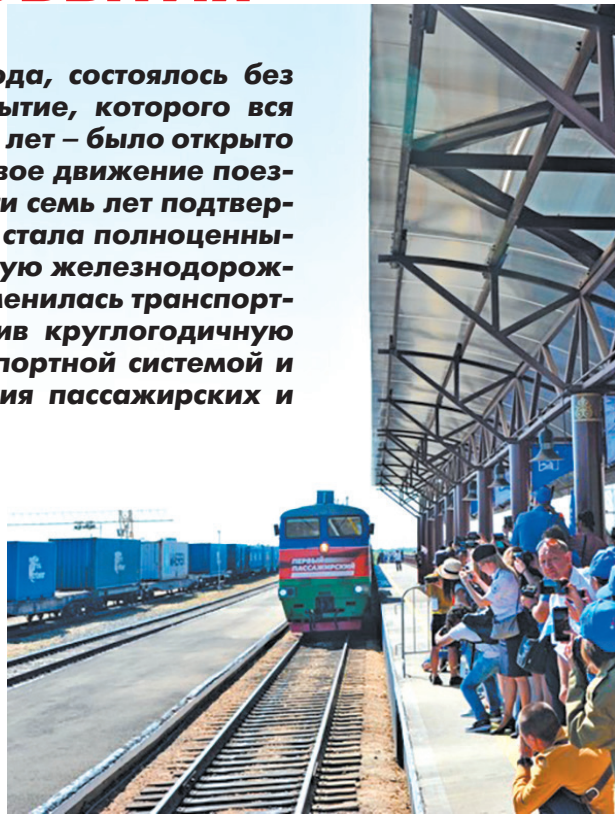
77 стр. Расписание





ОТКРЫТИЕ ПАССАЖИРСКОГО ДВИЖЕНИЯ ДО СТАНЦИИ НИЖНИЙ БЕСТЯХ ОТМЕТИЛО ГОДОВЩИНУ ЗНАКОВОГО СОБЫТИЯ

Семь лет назад, 27 июля 2019 года, состоялось без преувеличения историческое событие, которого вся Якутии ждала более трех десятков лет – было открыто регулярное пассажирское и грузовое движение поездов до станции Нижний Бестях. Эти семь лет подтвердили, что станция Нижний Бестях стала полноценными «воротами» республики в единую железнодорожную сеть страны. Кардинально изменилась транспортная доступность Якутии, обеспечив круглогодичную связанность с федеральной транспортной системой и дав мощный импульс для развития пассажирских и грузовых перевозок.



С тех пор перевозки пассажиров продолжают расти уверенными темпами: с 2019 года они возросли пятикратно – за 2025 год «Железные дороги Якутии» перевезли 465 тысяч пассажиров, что на 10% выше, чем за предшествующий год.

Расширена маршрутная сеть за счет запуска пассажирского поезда Нижний Бестях – Благовещенск и беспересадочных вагонов в крупные города

Дальневосточного федерального округа. Проведена активная работа по улучшению сервиса, включая организацию удобного трансфера через Лену и обновление парка. Построены пункты ожидания пассажиров в Нижнем Бестяхе в 2019 году, а осенью 2025 года был открыт и введен в эксплуатацию пункт ожидания «Намыв» – сначала работавший только для СВП в весенне-осенний период, а весной этого года перешедший на круглогодичный режим. Теперь перевозка пассажиров в сторону Бестяха осуществляется оттуда, что существенно сокращает время трансфера.







С открытием станции Нижний Бестях для постоянной эксплуатации изменилась структура грузопотока. Станция Нижний Бестях как логистический центр полностью оправдала своё предназначение. Открытие станции для грузовых операций позволило наращивать объёмы: в 2025 году объем переработки грузов через станцию Нижний Бестях составил порядка полутора миллионов тонн. Это широкий спектр грузов: нефтепродукты, продовольствие, строительные грузы, контейнеры и прочие грузы в рамках северного завоза. Огромные перспективы откроет развитие железной дороги дальше - в сторону Магадана и запуск международного перехода Джалинда – Мохэ, который обеспечит Якутии прямой железнодорожный выход в КНР.

ОТ МЕЧТЫ О НЕБЕ К СТАЛЬНЫМ МАГИСТРАЛЯМ



Наставник на рельсах - работа машиниста-инструктора «Железных дорог Якутии» Ивана Сергеева

Когда поезд отправляется в путь, за его безопасность отвечает целая команда. Одна из ключевых фигур в этой цепочке – тот, кто учит и проверяет: машинист-инструктор, наставник, гарант того, что опыт не будет потерян. Именно такую роль сегодня выполняет Иван Юрьевич Сергеев, машинист 1-го класса АО АК «ЖДЯ». А еще герой этого очерка потомственный железнодорожник. Он прошел путь от проводника до машиниста-инструктора, работая на различных участках железной дороги, включая Восточно-Сибирскую магистраль. «В Алдан меня привела череда профессиональных случайностей», - говорит он.

История Ивана Юрьевича неразрывно связана с БАМом – магистралью, которая когда-то соединила судьбы его родителей. Они приехали на «стройку века» по комсомольским путевкам: мама – с Украины, отец – из Молдавии. «Моя жизнь – это продолжение той истории, которую начали мои родители в маленьком бамовском поселке», - говорит мой герой.

Родители Ивана Юрьевича встретились в рабочем поселке Леприндо. Тогда это место было важным узлом бамовской стройки, обеспечивающим работу на участках Чара – Сюльбан и строительство Кодарского тоннеля. Сегодня от того шумного поселения остались лишь заросшие тропы да память, стертая с совре-

менных карт, но станция по-прежнему живет, встречая пригородные поезда. Позже вместе с родителями Иван переехал в Куанду, в тот самый легендарный поселок, где когда-то торжественно уложили «золотое звено» БАМа.

Интересно, что Иван не выбирал железную дорогу – она сама выбрала его. Для юного бамовца, который рос там, где рельсы связывают воедино бескрайние просторы, дорога стала судьбой. Кстати, в детстве он бредил небом. Мечтал стать летчиком, причем для него было неважно, будет это гражданская авиация или испытания, просто хотелось летать. И в девятом классе, когда пришло время проходить медкомиссию от военкомата, он был полон энтузиазма, всерьез собирал документы для летного училища. Но грезы о небе закончились на этапе медицинского осмотра, где ему сказали: «Летчиком тебе не быть».

«В маленьких бамовских поселках выбор был невелик: либо ты связываешь себя с железной дорогой, либо ищешь счастья где-то еще, – вспоминает Иван Юрьевич. – Стук колес, бесконечные стальные рельсы – это была не только работа. Отец всю жизнь отдал путевому хозяйству и строительству мостов, сейчас он на заслуженном отдыхе. Мама – педиатр, заслуженный врач России, и даже в свои 69 лет она продолжает работать».

После окончания школы, когда пришло время определяться с будущим, Иван, как и многие его одноклассники, пошел по проторенной дорожке. Кто-то выбрал профильный ссуз в Тынде, он же отправился в Иркутск, в институт железнодорожного транспорта (ныне университет). Сегодня он признается, что сделал правильный выбор и что никогда не представлял себя вне этой сферы.

Его «боевое крещение» на стальных магистралях случилось еще в 1998 году, когда он был студентом. В институте предложили выбор: либо корпеть над бесконечными расчетно-графическими работами, либо пойти работать проводниками. Выбор был очевиден — курсы проводников. Это казалось идеальным компромиссом: и заработок, и возможность увидеть страну. «Мы тогда мотались везде – от Москвы до Кисловодска. По молодости это было невероятно драйвово.

Такая практика в РЖД существует до сих пор: студенты железнодорожных учебных заведений часто подрабатывают на путях во время каникул. Например, сегодня в «ЖДЯ» на станции Кюргелях плечом к плечу трудятся ребята из техникумов и профильных вузов – растет достойная смена», – отмечает Иван Юрьевич.

После окончания института он уже твердо стоял на ногах. К тому времени Иван – молодой выпускник специалист иркутского вуза успел переквалифицироваться в помощники машиниста. Работал в депо Чара на Восточно-Сибирской железной дороге, а в 2004-м получил предложение переехать в Архангельскую область, на станцию Обозерская. Там как раз открывалось новое депо, и он с коллегами поехал запускать его с нуля. Отработал три года, пока депо не начали постепенно закрывать, а коллектив стал разъезжаться. В тот момент главный инженер предприятия позвал его в Северобайкальск.

В Южную Якутию Иван Юрьевич попал благодаря совету коллеги. «Когда-то давно, еще во время сдачи экзаменов в управлении, я пересекся с заместителем начальника Восточно-Сибирской железной дороги. И он предложил: «Слушай, у нас там люди нужны, съезди, посмотри, вдруг понравится. Так он мне сказал про работу в Якутии. В 2007 году я решил рискнуть, приехал в Алдан, поработал, присмотрелся. Понял, что перспективы есть, вопрос с жильем решили, и в итоге перевез сюда всю семью», – вспоминает мой собеседник.

К слову, железная дорога подарила Ивану Юрьевичу не только профессиональный путь, но и самое главное счастье в жизни – встречу с супругой, Ириной Федоровной. Их история любви напоминает добрый фильм, где все решает случай. Они встретились прямо на шумном Казанском вокзале в Москве. Иван Юрьевич возвращался со смены, Ирина тоже была в пути. И вот уже больше двадцати лет они идут по жизни рука об руку. Ирина Федоровна знает труд железнодорожников изнутри: восемнадцать лет она провела в поездах, работая проводником, а последние пять лет находится в должности дежурный по станции. Сейчас она отвечает за движение на станции Олень.

«Честно говоря, когда мы только собирались переезжать в Алдан, супруга была не в восторге – все-таки маленький золотопромышленный город, совсем другая жизнь. А сейчас ее отсюда и не выгонишь, привыкла, обжилась. Она родом из Северобайкальска, туда ездим отдыхать, в ее родные места», – поделился Иван Юрьевич.

Примечательно и то, что их семья настоящая железнодорожная династия. Сейчас перед Алексеем, сыном Ирины и

Ивана, стоит важная жизненная развилка, и он, похоже, уже принял решение: парень подает документы в тындинский техникум. Выбор пал на специальность «Локомотивное хозяйство», и отец, Иван Юрьевич, такой решимости сына только рад.

«Я предлагал ему присмотреться к разным путям, но сын проявил характер: сказал, что уже все для себя решил, – делится Иван Юрьевич. – И, надо признать, выбор очень толковый. Программа обучения там дает сразу три специальности: помощника машиниста, слесаря по ремонту и еще одну смежную квалификацию. Это отличная страховка: если жизнь сложится так, что работа в поездной бригаде станет невозможной, не придется начинать все с нуля. Можно спокойно перейти в депо, заняться ремонтом или стать составителем поездов. Такая база дает уверенность в завтрашнем дне – ведь не каждому по душе вечная жизнь в рейсах, многие предпочитают стабильную работу «на земле», - говорит железнодорожник.



Не меньше родители переживают и за дочь Екатерину. Она уже получила образование по целевому направлению и сейчас трудится в Улан-Удэ. Супруги не скрывают, что мечтают, чтобы она вернулась домой, в Алдан, и периодически ведут «переговорные процессы». Но за этими хлопотами ощущается простая родительская гордость: Иван Юрьевич искренне радуется успехам детей. Для него главное, чтобы они нашли свое место в жизни, а железная дорога, по его глубокому убеждению, самый надежный фундамент, который дает человеку уверенность и твердую почву под ногами.

Сегодня Иван Юрьевич занимает должность машиниста-инструктора. Его работа требует предельной концентрации и полной самоотдачи. Под его началом – целая колонна сотрудников, среди которых много вчерашних выпускников учебных заведений. Иван Юрьевич не просто руководит, он выступает наставником, передавая опыт молодежи и ежедневно следя за тем, как работают локомотивные бригады на линии. «Задач – море, ответственности – еще больше. Работа такая, что скучать точно не приходится», – с улыбкой признается он.

По словам Ивана Юрьевича, секрет эффективности в их деле прост: четкое распре-



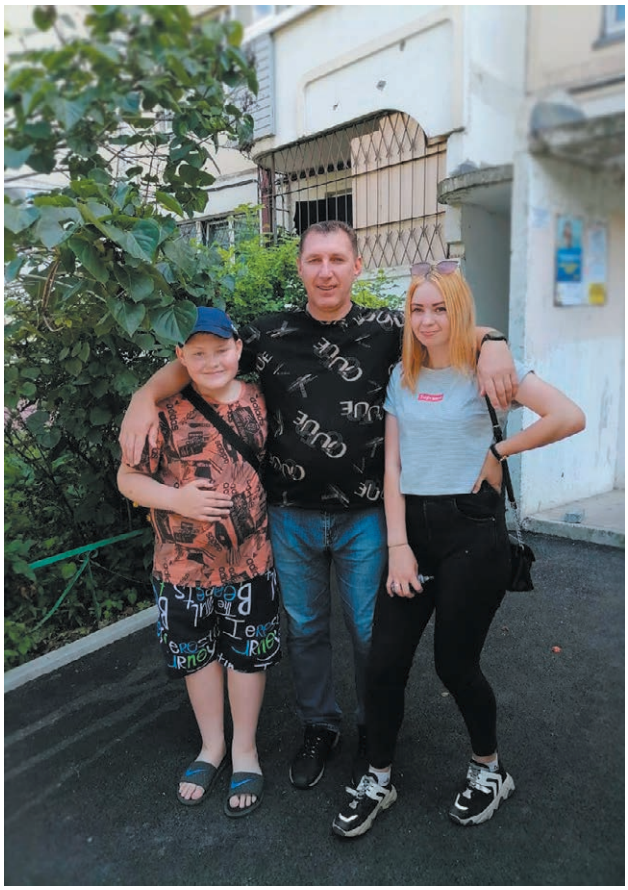
деление обязанностей. В коллективе инструкторов у каждого свой фронт работ: кто-то отвечает за маневры на станциях, кто-то – за пассажирские составы. Сам он курирует именно пассажирское направление. В его зону ответственности входит техническое состояние локомотивов и профессиональный контроль каждой бригады, где плечом к плечу трудятся машинист и его помощник.

На текущий момент в его подчинении находится 23 бригады, около 30 специалистов. Среди них есть машинисты высшей категории, допущенные к управлению «в одно лицо» – это высший пилотаж в профессии. Кроме того, зона охвата перевозок достаточно обширна: от северных маршрутов и маневровой работы на станции Нижний Бестях до обеспечения хозяйственных поездов и эксплуатации четырех турных вагонов.

Особое место в графике Ивана Юрьевича занимает наставничество. Техника не стоит на месте, парк локомотивов регулярно обновляется, и приходящим сотрудникам часто приходится осваивать новые для себя серии машин. Чтобы адаптация проходила гладко, он как инструктор выстроил системный процесс обучения. По утвержденному годовому плану еженедельно проходят технические занятия: по вторникам – основной блок, а по четвергам – дополнительные сессии для тех, кто пропустил встречу. Программа охватывает все: от тонкостей устройства локомотивов до строгих правил пожарной безопасности и охраны труда.

«Мы работаем по стандартам РЖД, поэтому любые изменения в нормативной базе, будь то инструкции по тормозам или новые распоряжения, доводим до коллектива оперативно, – поясняет Иван Юрьевич. – А чтобы быть уверенными в знаниях, в конце каждого месяца проводим обязательные зачеты». Иван Юрьевич отмечает, что на сегодняшний день в коллективе около 30% состава – это молодежь, которая проходит этап «обкатки».

Несмотря на то, что по диплому Иван Юрьевич – инженер энергоснабжения, он ни разу ни разу не пожалел о том, что не пошел работать по специальности. «Когда я уже стал машинистом, мне предлагали должность энергодиспетчера, но для меня это означало бы начинать карьеру с самых низов – с монтера – и терять годы на продвижение. К тому же, работа машиниста дает право на «горячую сетку» и досрочный выход на пенсию, а терять такие социальные гарантии не хотелось. Да и, честно говоря, мне просто нравится мое дело», – рассказал он. - За все эти годы у меня ни разу не возникало серьезного желания сменить профессию. Есть в этом что-то особенное: когда ты ведешь состав весом в четыре с половиной тысячи тонн, чувствуешь мощь локомотива, а за окном постоянно меняются пейзажи. Это работа, которая затягивает. Я нашел свое место, и мне до сих пор нравится то, чем я занимаюсь.



Сейчас, оглядываясь назад, понимаю, что жизнь сложилась иначе, и это нормально. О каких-то грандиозных мечтах уже не думаешь – сейчас для меня главная цель простая и понятная: поставить детей на ноги», – подытожил мой герой.

Анна ВАЙС

«ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ЯКУТИИ» ВНЕСЛИ ВКЛАД В ЧИСТОТУ БЕРЕГОВ ЛЕНЫ









18 августа на городском пляже в 202 микрорайоне Якутска прошел крупномасштабный субботник – флагманское мероприятие Всероссийской акции «Вода России». С торжественным приветствием участникам на мероприятии выступил глава Якутии Айсен Николаев.

Большая уборка дала старт экофестивалю. Представители коллектива «Железных дорог Якутии» с готовностью и воодушевлением приняли участие в акции, внеся свой вклад в очистку берегов нашей родной реки Лены. АО «АК «ЖДЯ» уделяет особое внимание заботе об окружающей среде. Компания старается шагать в ногу со временем и эксплуатировать в работе передовые транспортные технологии, снижающие вред для природы. Сотрудники компании уже не первый раз участвуют в экологических акциях и ответственно относятся к сохранению окружающей среды. Итогом сегодняшнего субботника стала чистота и порядок на береговой зоне. Пассажиры «Железных дорог Якутии» могут лично полюбоваться чистотой и красотой берегов и вод реки Лены. Напомним, что недалеко от места, где сегодня прошла акция, в 204 микрорайоне, расположен пункт ожидания «Намыв», откуда пассажиров поезда на другую сторону реки, в Нижний Бестях, доставляет теплоход. Талон на трансфер можно приобрести одновременно с билетом на поезд онлайн или в кассе, или непосредственно на борту судна. Акция «Вода России» проводится ежегодно с 2014 года и являются частью нацпроекта «Экологическое благополучие». Каждый год в тысячах акций по уборке берегов водоемов участвуют более миллиона неравнодушных граждан по всей стране, с каждым годом количество участников неуклонно растет.

Акционерная компания

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ЯКУТИИ



Грузовой терминал Столбовая

- Оказывает полный комплекс услуг по консолидации и отправке грузов в Якутию контейнерными поездами с Московского транспортного узла.
- Доставка контейнеров со ст. Нижний Бестях до склада грузополучателя в г. Якутске





+7 800 550 06 20 (бесплатно по всей России),
+7 925 222 38 34

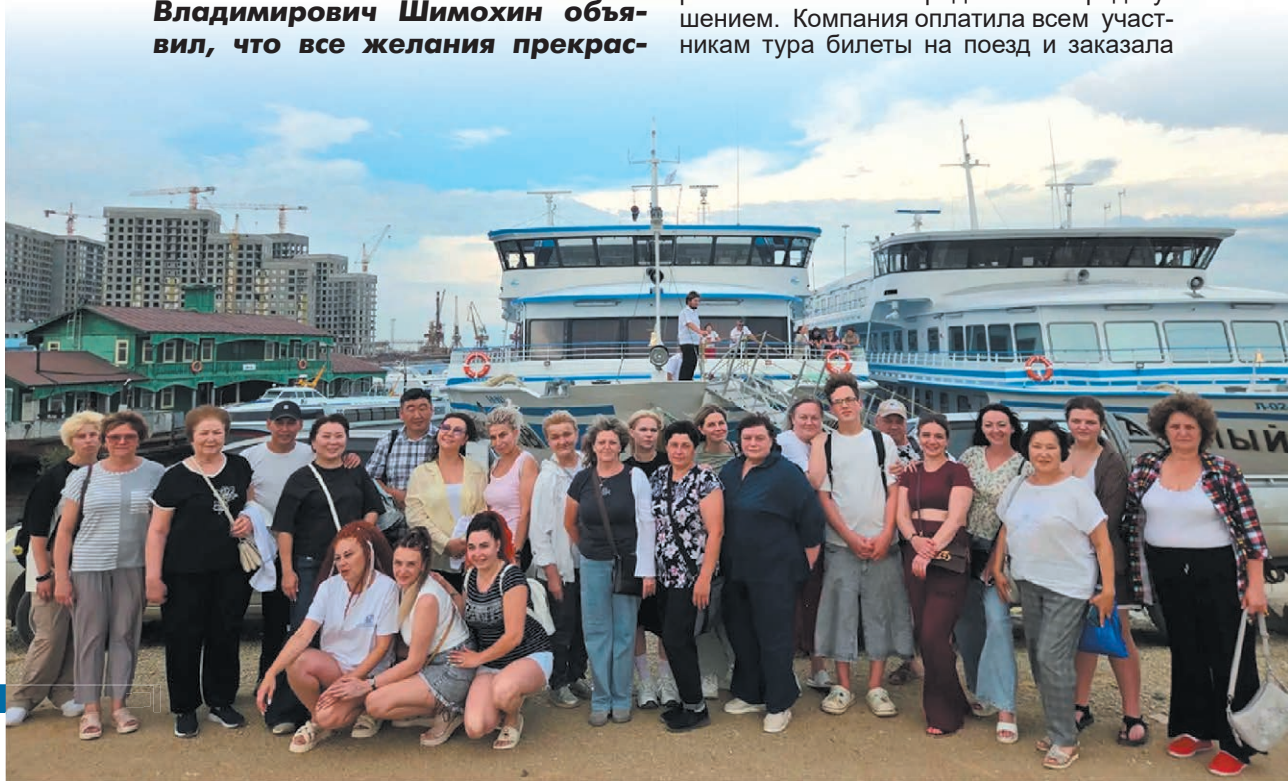
www.rw-y.ru

МЕЧТЫ СБЫВАЮТСЯ: КАК КОЛЛЕКТИВ АО «АК «ЖДЯ» ПОКОРЯЛ ЛЕНСКИЕ СТОЛБЫ

Говорят, что мечты сбываются, - надо только в них верить. Но чтобы мечта стала реальностью, нужны конкретные шаги. В преддверии Международного женского дня в Акционерной компании «Железные дороги Якутии» запустили акцию «Марафон желаний» - каждая сотрудница могла написать свое самое заветное желание. Более семидесяти женщин приняли участие в этой акции и чудо случилось. В рамках праздничного мероприятия генеральный директор Василий Владимирович Шимохин объявил, что все желания прекрасных женщин, написавших пожелания, будут исполнены.

И самым масштабным подарком стала поездка 24 июля текущего года на легендарные Ленские столбы - природное чудо, которое теперь навсегда останется в сердцах сотрудников. Желание увидеть величественные скалы, возвышающиеся вдоль берега Лены, изъявили десятки сотрудников. В силу обстоятельств смогли поехать 24 сотрудника и члены их семей из Алдана и Томмота. Организаторы учли все детали: путешествие получилось не только захватывающим, но и максимально комфортным.

С первых минут путешествия атмосфера была наполнена радостью и предвкушением. Компания оплатила всем участникам тура билеты на поезд и заказала







автобусы на обратную дорогу из Якутска до Алдана. От железнодорожного вокзала Нижний Бестях до г.Якутска был организован бесплатный трансфер, вкусный обед в ресторане «Тыгын Дархан». После обеда все дружно выехали на экскурсию в Царство вечной мерзлоты, где получили шквал эмоций от контраста температур, когда из изнуряющей жары попали в настоящую зимнюю сказку. Многие были в этом комплексе впервые. Получив заряд бодрости, наши путешественники в 18.00 уже были в речном порту.

Дорога до столбов на комфортабельном теплоходе «Михаил Светлов» никого не оставляет равнодушным. Вот и наши сотрудники были впечатлены не только завораживающей красотой якутской природы вдоль реки Лены, но и уровнем сервиса, развлекательной программой и очень вкусной кухней. Каждый момент тура вызывал восторг. Но, конечно, самое сильное впечатление наши сотрудники, получили от Ленских столбов. Впрочем, как каждого, кто попадает в это уникальное место, поражают масштаб этих древних скал и их дикая красота. Не зря этот природный объект считается местом силы.

Особенно активной и эмоциональной оказалась делегация Медцентра. Их коллектив по праву можно назвать самым многочисленным и сплоченным в этом путешествии: они не только наслаждались видами, но и заряжали позитивом всех окружающих.

По возвращении сотрудники Медцентра не смогли сдержать эмоций. Они выразили самые искренние слова признательности руководству компании. В своем отзыве коллектив Медцентра в лице заместителя главного врача Оксаны Дроздовой обратился к генеральному директору Василию Владимировичу и к куратору путешествия Ефремовой Людмиле Алексеевне:

«Коллектив медцентра выражает огромную благодар-



ность генеральному директору Василию Владимировичу и Вам лично, за такое замечательное путешествие. Всем все очень понравилось, все получили массу положительных эмоций, незабываемых впечатлений, зарядились позитивом».

Эти строки — лишь малая часть массы благодарных слов, которые привезли с собой участники поездки. Сотрудники компании еще долго будут обсуждать рассветы над Леной и совместные фото на фоне столбов.

«Мечты сбываются не только в «Газпроме» - написали участники коллективной поездки. И это - чистая правда. Руководство компании доказало, что корпоративная культура строится не только на производственных показателях, но и на человеческом участии, а забота о людях выходит за рамки формальностей.

«Марафон желаний» стал ярким доказательством того, что успешная компания — это команда единомышленников, чьи мечты слышат и воплощают в жизнь. Руководство компании, проявив инициативу и внимание к каждой женщине, укрепило корпоративный дух и подарило сотрудникам то, что не купишь за деньги — счастье открытий и чувство принадлежности к большой дружной семье ЖДЯ.

Поездка на Ленские столбы завершилась, но ощущение праздника останется с сотрудниками надолго. А значит, впереди — новые вершины, новые желания и новые свершения. Ведь когда мечты сбываются, хочется верить, что это только начало, а работа спорится, потому что именно такие моменты подтверждают: сотрудников ценят не только как профессионалов, но и как людей.



НАЧАЛЬНИК СЛУЖБЫ КАПИТАЛЬНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА АО «АК «ЖДЯ» НИКОЛАЙ КАТАЕВ УДОСТОЕН БЛАГОДАРНОСТИ ГЛАВЫ РЕСПУБЛИКИ САХА (ЯКУТИЯ)



3 августа в рамках торжественного мероприятия, посвященного 90-летию строительного комплекса Республики Саха (Якутия) состоялось награждение лучших представителей отрасли.

Высокой государственной награды удостоен начальник службы капитального строительства Акционерной компании «Железные дороги Якутии» Николай Афанасьевич Катаев. Ему объявлена Благодарность Главы Республики Саха (Якутия) за вклад в развитие строительной отрасли и многолетний добросовестный труд.

Данная награда стала высокой оценкой как личных профессиональных достижений Николая Катаева, так и деятельности всей службы капитального строительства АО «АК «ЖДЯ» по реализации масштабных инфраструктурных и социальных проектов.

Под руководством Николая Катаева служба капитального строительства компании ведет работы по нескольким ключевым направлениям:

- Строительство и модернизация объектов железнодорожной инфраструктуры, включая участие в реализации проекта международного транспортного перехода Джалинда - Мохэ;

- Жилищное строительство для сотрудников компании в рамках реализации социальной программы по закреплению молодых специалистов и квалифицированных кадров в районах присутствия АО «АК «ЖДЯ»;

- Участие в республиканских программах переселения — строительство многоквартирных домов в Алданском районе в рамках адресной программы переселения граждан из ветхого и аварийного жилья. За последние пять лет построено более 30 домов .

Николай Афанасьевич родом из Мегино-Кангаласского улуса, окончил Новосибирский государственный архитектурно-строительный университет. В 2014 году был принят на работу в АО «АК «ЖДЯ», где прошел путь до руководителя службы капитального строительства.

Эта награда — закономерное признание многолетнего труда и высокого профессионализма, а также значительного вклада Акционерной компании «Железные дороги Якутии» в развитие инфраструктуры и социальной сферы республики.

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ ЖДЯ: УВЕРЕННЫЙ РОСТ

«Железные дороги Якутии» подводят промежуточные итоги первой половины года по перевозкам пассажиров.

За первое полугодие 2026 года было перевезено 239 тысяч пассажиров, что на 5,2% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Пассажирооборот за это время возрос на 7,3% и составил 243 млн пассажиро-километров.

Пассажирские поезда АО «АК «ЖДЯ» отправляются со станции Нижний Бестях каждый день в 17:00. На наших поездах вы можете с комфортом и удобством доехать до Благовещенска, Владивостока, Иркутска и других крупных городов ДФО.

Билетная касса АО «АК «ЖДЯ» в г. Якутске находится по новому адресу: 202 микрорайон, корпус 18/3, 1 этаж. Проездные документы на поезд и трансфер до ж.д. вокзала Нижний Бестях также можно приобрести на сайте ОАО «РЖД» или приложении «РЖД пассажирам», на всех популярных интернет-ресурсах по онлайн-продаже авиа и ж/д билетов, а также в билетных кассах на железнодорожных вокзалах по всей России.

СОСТОЯЛАСЬ РАБОЧАЯ ВСТРЕЧА ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА АО «АК «ЖДЯ» И МЭРА ЯКУТСКА



26 августа генеральный директор АО «АК «ЖДЯ» Василий Шимохин встретился с мэром г. Якутска Дмитрием Садовниковым.

Темой рабочей встречи стало обсуждение графика движения автобусов до Пункта ожидания «Намыв», а также организация трансфера для пассажиров поезда.

Пункт ожидания «Намыв» был построен Акционерной компании «Железные дороги Якутии» и открыт осенью 2025 года в 204 микрорайоне Якутска. Объект предназначен для пассажиров поезда и всех, кто едет в Нижний Бестях. В переходные периоды здесь можно согреться и с комфортом дождаться своего рейса.

Из пункта ожидания организован трансфер пассажиров поезда из Якутска до железнодорожного вокзала Нижний Бестях по мультимодальной схеме с использованием речного и автомобильного транспорта.

Для удобства пассажиров администрация г. Якутска создала необходимую транспортную инфраструктуру: оборудована асфальтированная дорогой для движения автотранспорта и обустроена остановка маршрутных автобусов №3 и №17.

С 1 июня 2026 года Пункт ожидания перешел на круглогодичный режим работы.

Пункт ожидания – часть стратегии по развитию транспортной инфраструктуры республики.

Фото пресс-службы Администрации г. Якутска

НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ВОКЗАЛЕ НИЖНИЙ БЕСТЯХ ПРОИЗОШЛО СОБЫТИЕ, КОТОРОЕ ЗАПОМНИТСЯ НАДОЛГО

Перед отправлением во Владивосток на Восточный экономический форум Молодёжный симфонический оркестр ДФО дал 26 августа проникновенный концерт прямо на перроне.



Учащиеся Высшей школы музыки подарили пассажирам и провожающим несколько минут настоящей магии.

Звуки классики и знакомых мелодий разнеслись над вокзалом, превратив обычную посадку в трогательный культурный момент.

Для ребят это не просто гастроли, а ответственная миссия: представить культурный потенциал Якутии на главной деловой площадке страны, где их выступление станет частью программы ВЭФ-2026. Пожелаем юным дарованиям удачи и ярких выступлений!

Пусть их музыка говорит на языке, который понимают все.

ДЕЛЕГАЦИЯ АО «АК «ЖДЯ» ПРИМЕТ УЧАСТИЕ В ВОСТОЧНОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ ФОРУМЕ - 2026



К моменту выхода этого номера программа участия делегации АО «АК «ЖДЯ» в XI Восточном экономическом форуме практически сформирована. Мероприятие традиционно пройдет во Владивостоке на острове Русский.

Мы публикуем предварительный анонс ключевых мероприятий, которые пройдут с 1 по 4 сентября на площадке ДВФУ с участием якутских железнодорожников.

В деловой программе форума запланирован ряд ключевых встреч с руководством регионов Дальнего Востока, представителями ОАО «РЖД», крупных инвесторов и финансовых институтов.

Основное внимание делегация уделит вопросам реализации проекта железнодорожной линии «Нижний Бестях – Магадан». На полях ВЭФ намечено подписание соглашения о взаимодействии между Правительством РС(Я), Правительством Магаданской области и АО «Акционерная компания "Железные дороги Якутии"» в части строительства первого этапа Нижний Бестях – Хандыга с возведением совмещенного автомобильно-железнодорожного мостового перехода через реку Алдан.

В рамках презентации инвестиционного потенциала Якутии Василий Шимохин выступит с докладом о создании международного транспортного Северо-Восточного коридора, который станет главной составляющей к Трансарктическому транспортному коридору (ТТК). Коридор протянется от пограничного перехода Джалинда в Амурской области до морского порта Магадан, на основе развития железнодорожной линии Беркакит-Томмот-Якутск (Нижний Бестях) в двух направлениях: в южном от Нерюнгри до пограничного перехода Джалинда и северном от Нижнего Бестяха до морского порта Магадан.

Также состоятся рабочие совещания по вопросам сотрудничества с Дальневосточной железной дорогой, расширения партнёрств с регионами и повышения транспортной доступности действующих маршрутов.

Акционерная компания «Железные дороги Якутии» выступает партнером культурной программы ВЭФ-2026 и партнером Республики Саха (Якутия).

О результатах участия АО «АК «ЖДЯ» в ВЭФ-2026 читайте в следующем номере бортового журнала «Под стук колес»

ВОЗМОЖНАЯ РОЛЬ МАГАДАНА В РАЗВИТИИ ТРАНСАРКТИЧЕСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА



Развитие Трансарктического Транспортного коридора вызвано необходимостью решения вопросов национальной безопасности России, последние события в мире подтвердили и мировое значение этого пути. ТТК, начинаясь в Санкт-Петербурге и заканчиваясь во Владивостоке, будет включать в себя порты Северо-Запада России и Дальнего Востока, такие как Архангельск, Мурманск. Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики (КРДВ) объявила о развитии Петропавловска-Камчатского как одного из опорных портов Трансарктического транспортного коридора. Но Петропавловск-Камчатский не имеет железнодорожного сообщения, и в этом случае ему сложно будет стать крупным логистическим узлом по формированию грузовых потоков. Будут решаться технические вопросы: стоянка судов, ремонтная инфраструктура, гидрометеослужбы, морские спасательные службы. Но грузов для ТТК Петропавловск-Камчатский не добавит.

В этой связи надо внимательнее посмотреть на г. Магадан и его морской порт при условии строительства железной дороги Якутск – Магадан. Расстояние от Москвы до Владивостока по Транссибу – 9100 км, расстояние от Москвы до Магадана по БАМу и проектируемой железной дороге Якутск – Магадан – 9906 км. Разница всего 806 км. И если взять Петропавловск-Камчатский, для сравнения как точку ТТК для доставки грузов, то от Владивостока до него 1500 морских миль, а от Магадана – 700 морских миль.

Несложные вычисления дают результат скорости доставки грузов через Магадан до Петропавловска-Камчатского на 3 суток быстрее, чем через Владивосток. Из этого можно сделать смелый вывод о том, что Магадан может стать крупным логистическим центром для доставки грузов под перевозку по Трансарктическому транспортному коридору.

Дальнейшие аргументы в пользу этого вывода развеют сомнения скептиков, в том числе и по строительству железной дороги.

ПЕРВОЕ – возможно формирование международного транспортного коридора (рабочее название Северо-Восточный транспортный коридор (СВТК): погранпереход Мохэ (КНР) – Джалинда (РФ), ж.д. станция Рейново – ст. Сковородино – ст. Нерюнгри – ст. Нижний Бестях – ст. Магадан (проектируемой железной дороги). Специалистами оценивается экспортный потенциал провинций Китая, примыкающих к этому переходу, в 10,0 млн т. Сегодня планируется перевозки угля до 3 млн т из Южной Якутии в Китай по данному погранпереходу. Уголь, добываемый в Якутии и вывозимый сейчас на экспорт в порты Дальнего Востока по БАМу и Транссибу, также может вывозиться через Магадан.



ВТОРОЕ: Магаданский порт переработал в 2025 году 1 млн 800 тыс. т грузов для грузополучателей области. Сроки доставки грузов – от 2,5 до 3,5 месяцев. Доставка по железной дороге будет осуществляться за 20 – 24 дней.

ТРЕТЬЕ: Магаданский морской порт расположен в бухте Нагаева, имеющей большую протяженность и глубины. Порт круглогодичный, условия ледовой проводки судов улучшаются в связи с потеплением климата. Ледокол «Москва» в прошедшую навигацию осуществил 4 ледовых проводки судов, тогда как в предыдущую – 60.

ЧЕТВЕРТОЕ: Приход железной дороги позволит развить рыбный порт и отгружать в центральные регионы России до 600 тыс. т рыбы в первый год эксплуатации, с увеличением до 1 млн т.

ПЯТОЕ: Снижение транспортных издержек увеличит инвестиционную привлекательность бизнес-проектов по добыче полезных ископаемых в Якутии и Магаданской области.

ШЕСТОЕ: Увеличение скорости доставки грузов улучшит снабжение Чукотки и Камчатки.

ГЛАВНОЕ – строительство железной дороги Якутск (ст. Нижний Бестях) – Магадан.

В 2021 году Акционерное общество «Институт экономики и развития транспорта» (АО «ИЭРТ») по заказу АО «РЖД» выполнил работу «Предварительное обоснование инвестиций в строительство новой железнодорожной линии Нижний Бестях (ЖДЯ) – Магадан». В соответствии с заданием по проектированию ж.д. линии III категории, с грузонапряженностью на 10-й год эксплуатации 20 млн т-км/км в год выбран «Оймяконский» вариант протяженностью 1978,3 км, стоимость без НДС в ценах 2021 года – 1690,5 млрд руб.

В то же время проработки АО АК «ЖДЯ» совместно с институтом «Проекттрансстрой» дают вариант сокращения длины линии до 1646 км. Итоги строительства линии Томмот - Кердем - Н.Бестях по техническому проекту линии IV категории дают основания оценивать стоимость строительства линии в 480 млрд руб. Это косвенно подтверждается итогами строительства Тихоокеанской железной дороги. Железнодорожная линия Беркакит – Томмот –Якутск является железной дорогой общего пользования и перевозит в настоящее время 8 млн т груза и 460

тысяч пассажиров в год.

Низкая стоимость строительства и скорость возведения Тихоокеанской железной дороги достигнуты за счёт организации строительства хозяйственным способом. При подрядном способе это было бы невозможно. Также хозяйственным способом необходимо строить железную дорогу Нижний Бестях – Магадан. АО «АК «ЖДЯ» обладает необходимыми компетенциями для этого, именно она в 2019 году вводила в постоянную эксплуатации железную дорогу Томмот – Кердем – Бестях протяженностью 444 км.

Низкая стоимость строительства обусловлена особенностями проекта. Например, на начальном этапе нет необходимости строительства продольной линии электропередачи для снабжения станций и разъездов. Эта задача решается установкой на станциях микротурбинных электростанций, работающих на сжиженном газе (СПГ). Компания вместе с бизнес-партнером построила малотоннажный завод по сжижению газа на станции Нижний Бестях и развозит газ в танк-контейнерах по 8 станциям и разъездам линии Беркакит –Томмот – Якутск. 1 кг СПГ по теплотворности равен 1 кг дизельного топлива, при этом в 2 раза дешевле. Кроме электроэнергии отбор тепла от микротурбины позволяет отапливать служебные и жилые помещения станций. Компания за 31 год работы в Якутии полностью адаптировалась к условиям с низкими температурами, малолюдности местности, многолетней мерзлоте, бездорожью. Компания осваивает сложные виды ремонтов железнодорожной техники. Уже сейчас она производит ремонт колёсных пар вагонов и тепловозов и имеет право нанесения клейма по результатам ремонта. Компания заканчивает сертификацию производства по изготовлению танк-контейнеров для перевозки СПГ. АО «АК «ЖДЯ» планирует запроектировать и построить на ст. Н.Бестях среднетоннажный завод по сжижению газа с производительностью первой очереди 176 тыс. т. в год.

В настоящее время компанией за счет собственных средств запроектирована трасса I этапа железной дороги Якутск – Магадан от ст. Нижний Бестях до ст. Хандыга протяженностью 375 км, планируется подготовка ТЦА (технологический и ценовой аудит этого этапа) с защитой в Главгосэкспертизе.

Правительства Якутии и Магаданской области создали межправительственную рабочую группу, которая обсуждает и принимает решения по принципиальным вопросам строительства железной дороги. Хотелось бы такого же внимания со стороны федерального правительства. Слаженная работа всех уровней власти и исполнителей на местах дает возможность формирования полноценного III выхода к Тихому океану и загрузки Трансарктического транспортного Коридора по более выгодному логистическому маршруту.

Александр Дудников,
заслуженный строитель РФ,
почетный транспортный строитель РФ, почетный железнодорожник РФ,
заслуженный работник народного хозяйства Республики Саха (Якутия),
кавалер ордена «Полярная звезда»



ОАО «РЖД» ПЕРЕВОДИТ ИНТЕРНЕТ-РЕСУРСЫ НА РОССИЙСКИЕ СЕРТИФИКАТЫ БЕЗОПАСНОСТИ

В связи с санкционным давлением во избежание полной потери работоспособности интернет-ресурсы ОАО «РЖД» 19 августа 2026 года были оперативно переключены на использование отечественных сертификатов безопасности.



Это стандартная процедура, направленная на обеспечение надежной и бесперебойной работы цифровых сервисов холдинга в новых условиях.

В связи с этим у части пассажиров и сотрудников холдинга и пригородных пассажирских компаний, пользующихся, прежде всего, телефонами iPhone, могут возникать проблемы с доступом к сайту ОАО «РЖД», мобильному приложению «РЖД Пассажирам», а также некоторым внутренним сервисам. При открытии любого сайта в зоне rzd.ru пользователь может получить ложное сообщение о недостоверном (небезопасном) интернет-соединении.

ОАО «РЖД» ПРЕДЛАГАЕТ ПОЛЬЗОВАТЕЛЯМ ПРОСТЫЕ И ЭФФЕКТИВНЫЕ РЕШЕНИЯ ДЛЯ ВОССТАНОВЛЕНИЯ ДОСТУПА К СЕРВИСАМ:

1 Для доступа к сайту ОАО «РЖД» (включая rzd.ru):

– Самый простой способ – использовать Яндекс.Браузер. Его можно установить как на личный компьютер, так и на телефон по ссылке browser.yandex.ru.

– Для работы в других браузерах необходимо установить корневые сертификаты Минцифры России с сайта Госуслуг (gosuslugi.ru/crt). Это можно сделать бесплатно и без авторизации на портале . Однако этот способ является более сложным и требует ручной установки файла сертификата в настройки безопасности устройства.

2 Для мобильного приложения «РЖД Пассажирам»:

– На устройствах с операционной системой Apple iOS (iPhone): Приложение будет работать только после установки на телефон корневых сертификатов Минцифры России с сайта Госуслуг (gosuslugi.ru/crt). Если этого не сделать, приложение будет постоянно выдавать сообщение вида «Нет связи с сервером, попробуйте отключить VPN» .

– На устройствах с операционной системой Android: Приложение продолжит работать без каких-либо дополнительных действий. Однако, если у пользователя установлена старая версия, её нужно обновить в магазинах приложений RuStore, Google Play или Huawei AppGallery .

ОАО «РЖД» рекомендует всем пользователям следовать приведенным инструкциям для скорейшего восстановления доступа к сервисам.

СВОЯ КОЛЕЯ СЕРГЕЯ АЛЕШКОВИЧА

Сергей Владимирович Алешкович избрал профессию проводника смолоду. После службы в рядах Российской армии демобилизовался в родной Шимановск и на месяц устроился на железную дорогу. Так с той поры уже 33 года и не сходит со своей колеи. Единственное, что изменилось – место приписки - вместо РЖД ездит теперь в поездах ЖДЯ. Конечно, за годы работы вырос Сергей Владимирович профессионально, и теперь он триедин в одном лице: механик, бригадир проводников и начальник поезда. В его руках все вагонное оборудование и не только!



По словам С.В. Алешковича, ему есть с чем сравнивать компанию «Железные дороги Якутии». Очень отличается она своей специфичностью. В «ЖДЯ» единственной остается стержень, вокруг которого собраны все службы. В то время как в РЖД расчленили, разъединили все направления по разным филиалам и дочерним предприятиям, здесь, как в семье, объединены все на один результат – локальное развитие региона. И трудовой коллектив имеет больше прав нежели специалисты РЖД. Пожалуй, в этом и есть причина перехода железнодорожников из других краев и областей в якутскую компанию. Ну а коль перешел, то и работать старается изо всех сил. Довольны пассажиры этим начальником поезда, он и чемодан подхватит, и коляску разместит, и выйти из вагона поможет, когда перрон остается позади поезда… Сергей Владимирович в свою очередь тоже доволен и пассажирами, и подчиненными, и высоким начальством, которое уважает он уже за одно то, что на его глазах маленький поезд, состоящий всего из трех вагонов, за несколько лет вырос в большой состав с вагонами-ресторанами, значительно расширилась и география курсирования якутских вагонов с момента зарождения пассажирской службы.

- Это ж надо быть такой глыбой, отзывается Алешкович о генеральном директоре АК «ЖДЯ» Василии Владимировиче Шимохине, - какой иметь кругозор и способность превратить, казалось бы, несбыточную мечту в сегодняшнюю реальность! Мы не видим, да и пассажирам невдомек, как работает руководство, но понимаем, что на железной дороге взаимодействие дорогого стоит, начиная от железнодорожной инфраструктуры, специалистов, состояния и количества вагонов и времени их прохождения по всем станциям. Да не перечислить всех условий, от которых зависит и время стоянки, и время стыковки, и многое-многое другое.

С уважением и гордостью говорит Сергей Владимирович не только о своей работе, но и с особой теплотой рассказывает о своей семье, об уже взрослых сыновьях, которые выучились на врачей. Когда его маршрут пролегает в Благовещенск, с ними удается встретиться, по-мужски обняться и получить самое главное - порцию сыновней любви и пожелания счастливого пути.

Ольга Жукова

БИЛЕТНАЯ КАССА АО «АК «ЖДЯ» ПЕРЕЕХАЛА НА НОВЫЙ АДРЕС!

Акционерная компания «Железные дороги Якутии» (АО «АК «ЖДЯ») сообщает об изменении местонахождения билетной кассы в городе Якутске.







В целях повышения качества обслуживания и создания более комфортных условий для пассажиров касса переезжает в новый, просторный офис.

С 1 июля 2026 года билетная касса АО «АК «ЖДЯ» работает по новому адресу:

г. Якутск, 202-й микрорайон, корпус 18/3, 1 этаж, здание Делового центра АО «АК «ЖДЯ».

Новый офис находится в удобном для пассажиров месте, с транспортной доступностью и комфортной зоной ожидания.

Рядом остановки общественного транспорта Алмазэргиенбанк, 203-й микрорайон.

Все услуги, включая покупку билетов на поезда и трансфер, а также получение справочной информации, будут предоставляться в полном объеме.

График работы кассы на новом месте: 08:30-20:00;

Режим работы в ноябре: 09:00-18:00;

Обеденный перерыв: 14:00-15:00.

Телефон: 8 (4112) 31-80-81, доб. 8909

Телефон для справок: 8 (4112) 31-80-81, доб. 7381

Ранее касса располагалась по адресу: пр. Ленина, 24 (отель «Азимут»).

АКЦИЯ «ЦЕЛОЕ КУПЕ» ДЛЯ ПАССАЖИРОВ ВОЗРАСТОМ 60+



В целях повышения привлекательности пассажирских перевозок железнодорожным транспортом Акционерная компания «Железные дороги Якутии» проводит акцию «Целое купе» и акцию для пассажиров старшего поколения 60+.

В рамках акции «Целое купе» действует спецтариф «КУПЕК» для проезда в купейных вагонах перевозчика АО «АК «ЖДЯ» независимо от класса обслуживания. Билеты по спецтарифу «КУПЕК» уже в продаже.

Спецтариф «КУПЕК» действует с даты открытия продажи и до даты отправления поезда:

- на поезда отправлением с 15 сентября по 24 декабря 2026 года со скидкой 15%.

В рамках акции для пассажиров старшего поколения действует спецтариф 60+ «SENIOR», который применяется во всех купейных вагонах перевозчика АО «АК «ЖДЯ» независимо от класса обслуживания. Продажа по данному тарифу открыта.

Спецтариф «SENIOR» действует на поезда отправлением с 15 сентября по 24 декабря 2026 года со скидкой 10%.

Акция распространяется на проезд в поездах дальнего следования для граждан в возрасте 60 лет и старше.

Скидка предоставляется только со стоимости проезда, плата за пользование комплектом постельного белья взимается в полном объеме.

Справки по телефону:
8(4112) 31-80-81, доб.7381.

Билетная касса Акционерной компании «Железные дороги Якутии» работает по адресу:
г. Якутск, 202-й микрорайон, корпус 18/3, 1-й этаж, Деловой центр АО «АК «ЖДЯ» (вход со стороны ул. Хабарова).

ПУСТЬ БУДУТ СПОКОЙНЫ РЕЧНЫЕ ПУТИ ДЛЯ ФЛОТА, ЧТО К ЦЕЛИ ИДЁТ НЕУСТАННО

Одним из направлений в деятельности ООО «Ассоциация строителей АЯМ» является перевозка грузов и пассажиров в период навигации речным транспортом.



Этот праздник отмечается в первое воскресенье июля и символизирует признание нелегкого, но значимого труда. Для нашего предприятия, где транспортная обработка грузов является основной деятельностью, водные артерии Якутии, и прежде всего могучая река Лена, играют ключевую роль. Именно здесь, в условиях суровой навигации, ваш профессионализм и ответственность проявляются в полной мере. Работа наших сотрудников на паромной переправе заслуживает особого уважения, именно она обеспечивает бесперебойную связь между берегами. Они вносят неоценимый вклад в реализацию стратегических инфраструктурных проектов региона. Их руками и мастерством решаются масштабные задачи, от которых зависит развитие региона и республики.

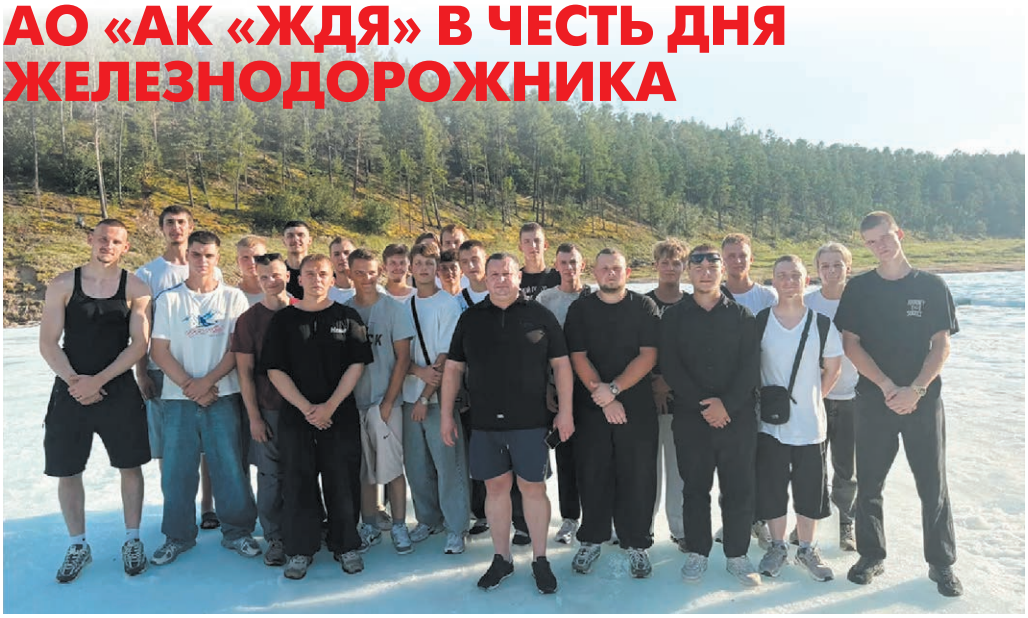
3 июля состоялось торжественное мероприятие с участием первого заместителя председателя правительства РС(Я) Дмитрия Садовникова и руководства министерства транспорта и дорожного хозяйства, посвященное Дню работников морского и речного транспорта. В рамках торжественного мероприятия, Дмитрий Садовников вручил от Правительства Республики Саха (Якутия) Благодарственное письмо за добросовестный труд и преданность своей профессии заместителю исполнительного директора по водному транспорту Козлову Владимиру Витальевичу. Ведущий специалист Диннер Людмила Виссарионовна получила от Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Саха (Якутия) Благодарственное письмо за добросовестный труд, высокий профессионализм и повышение эффективности работы водного транспорта Республики Саха (Якутия). Их труд – это сплав многолетнего опыта, верности и преданности делу.

Хотим выразить признательность нашим ветеранам отрасли, посвятившим свою жизнь развитию флота и поблагодарить за добросовестный многолетний труд - Фролова Владимира Ивановича; заместителя исполнительного директора по водному транспорту Козлова Владимира Витальевича; капитана-наставника Новикова Геннадия Владимировича, ведущего специалиста Диннер Людмилу Виссарионовну, наших капитанов и капитанов-механиков – Шмонина Дмитрия Сергеевича, Омельяненко Виталия Михайловича, Громова Александра Леонидовича, Кривцова Алексея Валериевича, Челядинова Андрея Владимировича, Брензелева Николая Ивановича и Елатина Ивана Ивановича. Так же хотим отметить и поблагодарить за отличное выполнение своих профессиональных обязанностей и преданность делу ведущих специалистов Устинову Евгению Васильевну, Вихреву Анну Евгеньевну, мотористов Коняхина Николая Анатольевича, Шаповалова Эрнста Аркадьевича, Белова Александра Вячеславовича и Спиридонова Владимира Сергеевича.

Как подчеркнул Дмитрий Садовников: «Ваш труд вносит значительный вклад в развитие экономики Якутии». Работа речников требует высокого профессионализма, ответственности, мужества и готовности трудиться в сложных климатических условиях. Они достойно продолжают лучшие традиции якутского судоходства, заложенные предыдущими поколениями моряков и речников.

«Ассоциации строителей АЯМ»

БОЙЦЫ СТУДЕНЧЕСКИХ ОТРЯДОВ ПОЛУЧИЛИ ПОДАРОК ОТ АО «АК «ЖДЯ» В ЧЕСТЬ ДНЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА



3 августа в честь профессионального праздника – Дня железнодорожника – и Дня белорусских студенческих отрядов, который отмечается 1 августа, Акционерная компания «Железные дороги Якутии» организовала специальную поездку для бойцов студенческих строительных отрядов из Республики Беларусь, которые в этом году трудятся на объектах инфраструктуры компании.

Подарком для ребят стало посещение уникального природного памятника – ледника Булуус, расположенного в Хангаласском улусе. Несмотря на летний зной, температура на леднике остается ниже нуля, а кристально чистая вода источников давно известна далеко за пределами республики.

Студотряды из Беларуси не первый год проводят свой летний трудовой семестр на якутской железной дороге.

В этом году в рамках международного молодежного обмена приехали два студенческих отряда в количестве 46 человек.

25 студентов отряда «Титан» из Белорусско-Российского университета г. Могилева располагаются на ст. Олень. Они занимаются текущим ремонтом железнодорожного полотна на участках Олень - Кердем и Олень - Ханиердах.

Бойцы студенческого отряда «Вектор» Белорусского государственного университета транспорта из г. Гомеля в составе 21 человека базируются на ст. Амга. Будущие инженеры по подвижному составу, логисты, конструкторы, строители, энергетики в третьем трудовом семестре работают путейцами. Они производят замену шпал, рихтовку и выправку рельс на участке Болотный-Амга-Карбыкан.

«Студенческие отряды – это наши надежные помощники. Каждый трудовой семестр они вносят весомый вклад в развитие путевого хозяйства и содержание инфраструктуры. Мы решили поблагодарить ребят за их работу и подарить им возможность отдохнуть и увидеть одно из самых удивительных мест Якутии», - отметил генеральный директор Василий Шимохин.

Студенческие отряды из Республики Беларусь задействованы в летних путевых работах второй год.

Для многих бойцов поездка на Булуус стала не только долгожданным выходным, но и возможностью сделать яркие фотографии на фоне вечной мерзлоты среди лета, получить незабываемые эмоции, а также набрать кристально чистой знаменитой ледяной воды.

УДИВИТЕЛЬНЫЙ ВАЛУН НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ НИЖНИЙ БЕСТЯХ





Знаете ли вы, что огромный валун на привокзальной площади железнодорожной станции Нижний Бестях, не просто камень, а исторический мемориал и послание нашим потомкам?

Восемь лет назад, 5 августа 2018 года, этот валун был установлен в рамках прибытия агитпоезда «Комсомольская правда» на ст. Нижний Бестях в честь 100-летия ВЛКСМ и Дня железнодорожника. Сам же камень содержит капсулу времени, в которую заключено послание потомкам, и через полвека после заложения – 5 августа 2068 года – эту капсулу вскроют.

В историческом событии закладки капсулы участвовал тогда врио главы Якутии Айсен Николаев, генеральный директор АО «АК «ЖДЯ» Василий Шимохин, легендарный бамовец, участник золотой стыковки БАМа на ст. Куанда Иван Варшавский, глава Мегино-Кангаласского улуса Николай Старостин.

В капсуле времени – письма от ветеранов комсомольского движения и строителей Байкало-Амурской магистрали, от работников «Железных дорог Якутии», школьников и молодежи нашей бескрайней республики. Кроме писем на память потомкам в капсулу железнодорожники положили флажок Акционерной компании «Железные дороги Якутии, а также флешку в виде тепловоза ЖДЯ, на которую сохранили памятные фотографии якутской железной дороги и фотографии непосредственно с самой закладки писем. Остается лишь надеяться, что через пятьдесят лет у будущих компьютеров все еще будут USB-разъемы, чтобы наши потомки могли прикоснуться к своей истории.

Если будете на вокзале в Нижнем Бестяхе – сфотографируйтесь с камнем, поставьте в календаре «напоминалку» прийти сюда в 2068 году!



УТРАТА, КОТОРУЮ НЕ ВОСПОЛНИТЬ...

4 августа исполнилось три года со дня ухода из жизни выдающегося государственного деятеля России, Первого Президента Республики Саха (Якутия) Михаила Ефимовича Николаева.

«Боль и скорбь. И нет таких слов, которыми можно описать все то, что Михаил Ефимович сделал для Якутии. В нем всегда умело сочетались принципиальность, сила, непреклонная воля и исключительная человечность, любовь к людям. Он умел мечтать. Он видел время. Для каждого якутянина Михаил Ефимович был свой, родной. Первый. Великий. Наш. Наша гордость, наше достояние. Человек века. Эпоха», – отметил глава Якутии Айсен Николаев.

Михаил Николаев родился 13 ноября 1937 г. в Октемском наслеге Орджоникидзевского района Якутской АССР. Окончил Омский государственный ветеринарный институт, а также Высшую партийную школу при ЦК КПСС. С 1975



по 1979 г. работал заместителем председателя Совета министров Якутской АССР, затем – министром сельского хозяйства республики. В период с 1985 по 1989 г. Николаев занимал должность секретаря обкома КПСС Якутии. В 1991 г. избран первым президентом республики. Главой Якутии Михаил Николаев был до 2002 г., после чего перешел на работу в Совет

Федерации. Также Михаил Ефимович был депутатом Госдумы VI созыва. С 2016 г. он был государственным советником Якутии.

Михаил Николаев похоронен на малой родине - селе Октемцы Хангаласского улуса.

Там будет создано единое общественное пространство, которое объединит мемориал, Малую академию наук, Николаев-центр, здание бывшей школы и Троицкую церковь.

Проект разработал творческий коллектив «Градо» под руководством архитектора Ивана Кычкина. Эскиз включает уста-



новку стелы, амфитеатра, навигационных элементов, информационных стендов с исторической справкой о жизни и достижениях Михаила Николаева.

Как сообщил глава РС(Я) Айсен Николаев, завершить основные этапы проекта планируется в этом году.

«Мы создаём место, куда смогут приезжать люди, особенно молодёжь, чтобы понять, кем был Михаил Ефимович, что он сделал для Якутии. Это важно для сохранения преемственности поколений», — отметил Айсен Николаев.

Он подчеркнул, что мемориальный комплекс станет центральной частью большого общественного пространства, где каждый элемент будет связан с личностью и наследием Михаила Ефимовича.

Кроме того, в Якутске недалеко от ипподрома установят памятник Михаилу Николаеву. Сейчас проводится архитектурный конкурс, победителя которого планируется определить в сентябре. После завершения проектирования строительство памятника начнётся в этом году.



СПРАВКА

Первый Президент Якутии Михаил Ефимович Николаев сыграл ключевую роль в создании и развитии Акционерной компании «Железные дороги Якутии» (ЖДЯ).

По его инициативе в 1990-х годах было принято решение продолжить строительство Амуро-Якутской магистрали (линия Беркакит — Томмот — Якутск), создано профильное министерство и заложена система подготовки местных кадров для железнодорожной отрасли.

РОЛЬ МИХАИЛА НИКОЛАЕВА В ИСТОРИИ

Решение о стройке:

В трудные годы становления экономики он добился продолжения возведения железной дороги до Томмота и далее до берегов Лены.Создание компании:

По его решению была сформирована самостоятельная Акционерная компания «Железные дороги Якутии», под флагом которой с июля 1997 года начали ходить поезда.

Подготовка кадров:

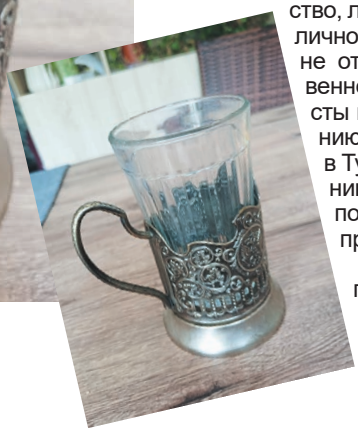
В 1994 году подписал правительственное постановление о целевой подготовке специалистов для нового транспортного направления в ведущих вузах страны.

ИСТОРИЯ ПОДСТАКАННИКА И ЧАЕПИТИЯ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ РОССИИ

Постоянные пассажиры «Железных дорог Якутии» отметили, что стало хорошей традицией, сразу же после отправки поезда, попить чайку или кофе из фирменных стаканов в подстаканнике компании.
Да, на маршрутах «ЖДЯ» всегда можно набрать кипятка из титана в коридоре, а заботливые проводники принесут фирменный подстаканник с классическим гранёным стаканом. Это стало доброй традицией.

Откуда же появилась сия церемония?
Специально для журнала «Под стук колес» Центральный музей железнодорожного транспорта России подготовил небольшой экскурс в историю.





История чаепития в России начинается с 1638 года, когда монгольский хан Алтын-хан прислал царю Михаилу Федоровичу необычный подарок – 4 пуда чайного листа. При царском дворе высоко оценили новый напиток. В Европу чай поступал из стран Востока и колониальных владений Великобритании, Франции, Испании, Голландии. В основном чай считался благородным напитком для знати, и прошло много времени, прежде чем колониальный товар, а именно чай, стал доступным напитком для всех.

Подстаканник появился в XVIII веке и именно в России. Но этот факт могут оспорить антиквары, в руки которых попадают работы мастеров Польши, Финляндии, Германии, Англии, Ирана. Если Польша и Финляндия в те времена были в составе Российской империи, то как объяснить изготовление подстаканника в других европейских странах? В дизайне этого изделия была идеология, искусство, литература, история, города, личности. Первые подстаканники не отличались высокохудожественной работой: они были просты и по форме, и по оформлению. Так на оружейном заводе в Туле выпускались подстаканники из латуни, что говорило о потенциальном покупателе – простом народе.

Расцвет подстаканника приходится на вторую по-

ловину XIX века, когда ювелиры начали изготавливать из серебра предметы сервировки. Подстаканники изготавливали в частных мастерских и на крупных заводах, часто и на заказ, в самых разных стилях (классицизм, ампир, рококо, модерн) и в разной технике (штамповка, литье, чеканка, цветная ретушь). Их украшали цветы, фрукты, ангелы, виньетки, гирлянды, сюжеты — даже из мифов Древней Греции. У них появились ножки — например, в виде желудей или орнамента. И оригинальная форма — польские мастера представили парные подстаканники «На двоих», что очень романтично. Подстаканники, как произведение искусства, создавали лучшие ювелиры — Хлебников, Овчинников, Сазиков, Клингерт, Лорие, Грачев, Дехтерев, Ольсониус и многие другие. Но главное, что подстаканники делал сам Карл Фаберже.

Считается, что подстаканники современной формы появились в российских пассажирских поездах при министре путей сообщения С.Ю. Витте. Однако никаких документальных свидетельств этого факта не сохранилось. Первыми чай в вагонах начали подавать проводники Сибирского поезда прямого сообщения, который курсировал с 1898 г. между Москвой и Иркутском.

Паровозы каждые 100 км надо было заправлять водой, что обуславливало частые и достаточно продолжительные (не менее 30 минут) стоянки на станции. Пассажиры использовали это время, чтобы сбегать за кипятком в специальные помещения, так называемые «кубовые», где круглосуточно можно было получить кипяток. Пассажиры III класса ходили в кубовые сами с собственными чайниками, для пассажиров I и II классов это делали проводники. Возможность получить кипяток на станциях — тоже одно из важнейших проявлений гуманности железной дороги. По возвращении в вагон чай заваривался и, как только поезд отправлялся – можно было приступать к чаепитию.

После революции 1917 г. подстаканник так и не признали классовым элементом, ведь рабочие и крестьяне пили чай в подстаканниках – не роскоши ради, а защищая руки от горячего стакана. Подстаканник приобрёл невиданную популярность в годы НЭПа, когда люди ассоциировали подстаканник с символом уюта. Первые производители подстаканников не догадывались, каким разнообразным будет его дизайн. Интересно, что в случае с подстаканником двигателем креатива стала идеология. На подстаканнике появились мирные картины: первый трактор, выставка сельского хозяйства, дирижабль, серп и молот, колосья, труженики. Впрочем, на подстаканнике изображались портреты вождей – Ленина и Сталина, а также изображения рабочих, сражающихся за революционные идеалы.

После Великой Отечественной войны развивается металлургическая промышленность, и предметы сервировки начинают производить из нержавеющей стали, алюминия, мельхиора. Самым роскошным считался мельхиоровый подстаканник, который стоил недешево. Он рассказывал о целине, запуске спутников, стройках, съездах. Но были и более художественные сюжеты: например, парусники, картинки из басен, памятники выдающимся личностям – например, Суворову и Пушкину. Однако не стоит думать, что в советское время перестали выпускать подстаканники из серебра. Великоустюгский завод «Северная чернь» делал ювелирные украшения, ложки, вилки, ножи и подстаканники. Уникальная техника нанесения черни, появившаяся в XVIII веке и возродившаяся в 1933 г., делала такой подстаканник художественным произведением: на нем появились изображения городов, памятников, замысловатые узоры, сюжеты русских народных сказок и сказов А.С. Пушкина.





Когда в 1946 г. начали строить современные цельнометаллические вагоны (ЦМВ), надобность в будках «Кипяток» на станциях отпала. В этих вагонах стали устанавливать сначала самовары, а затем и кипятильники непрерывного действия – титаны. Пассажирам стало, конечно, приятнее, когда кипяток начали наливать непосредственно в вагоне.

Подготовлено Федеральным государственным бюджетным учреждением культуры «Центральный музей железнодорожного транспорта Российской Федерации».

КАК ЯКУТЯНЕ «ЖЕЛЕЗКУ» РАСКУСИЛИ



Железная дорога – это становая жила экономики Якутии. Чем она живёт, как развивается и работает, увидел корреспондент газеты «Якутия».

– *Однако,* – озадаченно сказала в начале лета моя супруга, листая в телефоне страницы билетных сервисов. – *Представляешь, билеты из* ***Нижнего Бестяха до Владивостока*** *на месяц вперёд раскуплены… А я думала, они всегда в наличии.*

– *Ну так сезон отпусков начался,* – отвечаю. – *А это самое дешёвое и популярное направление из Якутии к Тихому океану. Все давно раскусили. Так что и на железную дорогу теперь надо планироваться пораньше!*

Действительно, ещё не так давно для нас, якутян, железная дорога была чуть ли не диковинкой, а сейчас по ней в обоих направлениях едут и на семейный отдых, и туристы, и целые коллективы – от спортивных команд до народных ансамблей и школьников. Потому что это просто, удобно и, самое главное, безопасно и недорого.

А я поехал в Алдан, куда купить билеты проще, чем во Владивосток.

СТАНЦИЯ «НАМЫВ»

Ещё в прошлом году водный трансфер на теплоходе через **реку Лену** начинался с **Речного порта**. В этом году в 204-м



микрорайоне был запущен пункт посадки **«Намыв»** с причалом для судов. Он хоть и не полноценный вокзал, но зимой в помещении можно погреться, а летом охладиться под кондиционером.

Впрочем, люди с причала сразу пошли на теплоход занимать самые удобные места: кто ценит комфорт – на нижнюю палубу, а кому по душе романтика, свежий ветерок и шикарные виды на реку – на верхнюю.

Я, конечно, обосновался на открытой.





Теплоход под марш **«Прощание славянки»** отошел строго по времени в 14:00. Река ещё с прошлой недели ощутимо поднялась, за бортом бурлила «чёрная вода» дождевого паводка, мелко моросил небольшой дождик.

Поначалу начал жалеть, что не взял с собой толстовку. Но корабль шёл не спеша, из-за туч вышло солнышко, дождь прошёл. Пригрело. Тем не менее советую брать с собой одежду потеплее или плед.

Погода на матушке Лене непредсказуема.

На другом берегу нас ждали автобусы, а дальше – **железнодорожный вокзал Нижнего Бестяха**. На входе образовалась очередь. Проезд на поездах сопровождается обязательным проходом через магнитную рамку и проверкой багажа интроскопом. Когда из города разом приезжает масса пассажиров, всё это выливается в вереницу желающих отправиться в дорогу. Но безопасность того стоит.

ПОД МЕРНЫЙ СТУК КОЛЁС...

Поезд прибыл, плацкартный вагон подан. Он ещё того старого образца, но внутри всё вполне пристойно – чисто и современно, с биотуалетами и кондиционерами. Как по мне, последнее, может быть, и лишнее. По дороге половина пассажиров с нижних полок просила проводника уменьшить подачу холодного воздуха, а с верхних наоборот – сделать посильнее.

Замечу, на обратном пути вагон был нового образца, но особых отличий в комфорте и удобстве я не увидел. Соседями оказались милая, набожная старушка с псалтырем и модная дама, инженер-нефтяник, с сумочкой от модного итальянского бренда.

Бабуля угостила пирожками и время от времени гипнотическим голосом напевала хвалу Господу. А дама рассказывала о том, как едет с вахты из **Сургута** в родной **Томмот** и какие там в Сургуте длинные рубли.

Обожаю поезда! Это – самый лучший способ путешествий, когда под мерный стук колёс можно вволю отоспаться или поболтать со случайными спутниками. Я предпочёл первое и проснулся, чтобы перекусить, только часам к 12 ночи, когда поезд встал на полустанке где-то в глубокой тайге. Сны в поезде были необыкновенно яркими и необычными.

ПРАКТИКАНТ

В вагоне нас встретили два проводника – молодой человек и женщина **Людмила** из Новосибирска. Разговорился с парнем. Оказывается – земляк.

Айтал Константинов из **села Майя**, 18 лет, студент четвёртого курса железнодорожного техникума в Нижнем Бестяхе. Хорошист, учится на осмотрщика вагонов.

Проводником работает с середины мая. Это у него и практика, и отличный способ заработать. Кстати, получает Айтал за свои труды не меньше 80 тысяч рублей на руки. Говорит, если повысить разряд, можно зарабатывать от 120 тысяч. Многое зависит и от дальности маршрутов.

Признается, что не особо любит ездить на большие расстояния. Он скорее домосед, и ему ближе работа в депо. Собственно, там он и будет трудиться после учёбы.

Профессией гордится. Устроиться по ней можно буквально в любой точке страны, где есть рельсы. Но у нас в республике работать куда выгоднее, потому что идут северные надбавки.

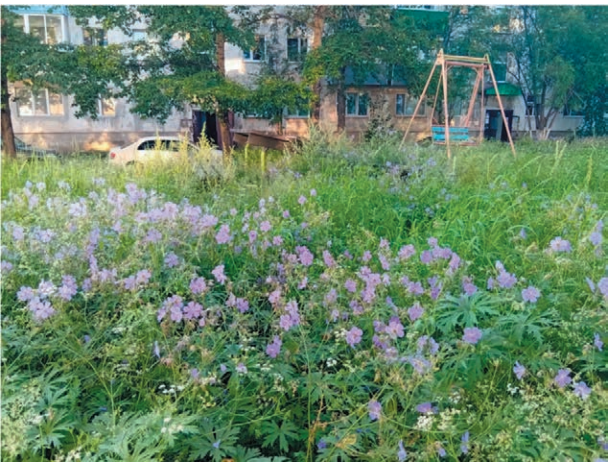
– Первые два года в основном проходим школьную программу, – рассказывает Айтал о нюансах учёбы. *– Потом начинаются профильные предметы и трудовая практика. Здесь уже сложнее, нужно много заучивать по технической базе, понимать в устройстве вагонов, уметь выявлять неисправности техники и разбираться в ремонте.*

Условия у нас отличные, общежитие хорошее, ребята со всех районов республики – от Тикси до Нерюнгри. Много студентов и из других регионов, как правило, из городов и сёл, примыкающих к железной дороге – от Благовещенска до Иркутска. И обычно из семей железнодорожников. Я в своей семье первый, кто работает в этой сфере. Может, стану зачинателем трудовой династии.

УДИВИТЕЛЬНЫЙ АЛДАН

К утру подъезжаем к **Алдану**, легенде золотодобычи страны. Летом город чудесен, стоит на утопающих в зелени сопках и не похож ни на один город Якутии. Тополя в два обхвата, посаженные ещё комсомольцами-первопроходцами, во дворах густым ковром растут клевер, незабудки, зверобой и белая ромашка. Тут и там черёмуха и рябина, трепещут листвой и тянутся к небу высокие осины.





Алдан как будто сошедший с пасторалей старый провинциальный город центральной полосы России. Такой же тихий, неспешный, не хватает разве что яблонь.

Поезд встречают самые ранние пташки – местные таксисты-бомбилы. «Пятьсот», – с характерным акцентом озвучивает свою таксу горбоносый и белозубый южанин. «Двести», – торгуется с ходу пассажир. «Эээ, как двести, ты цены на бензин видел, да!?» – возмущается таксист. Ни с кем не спорю, вызываю машину по агрегатору за… 350.

НА ГРУЗОВОМ ДВОРЕ

Съездил в город, закинул вещи в гостиницу и сразу отправился к начальнику железнодорожной станции **«Алдан» Антону Магдичу**. В половине восьмого он уже на работе. Собирает оперативку, докладывает непосредственному руководителю службы **Николаю Томилову**, а затем вся информация поступает на стол генеральному директору **Василию Шимохину**.

Антон Владимирович из семьи потомственных железнодорожников, первостроителей якутской железной дороги. Начинал с монтера путей, поступил в Сибирский государственный университет путей сообщения, закончил и с тех пор здесь.



Едем с ним на грузовой двор. Здесь идёт переработка широкой номенклатуры грузов – от стройматериалов до продуктов. Но в основном это контейнеры с Большой земли для крупных добывающих компаний – нефтяников, газовиков, золотодобытчиков.

На тупиковых подъездных путях все гремит и лязгает металлом. По воздуху плывут морские контейнеры, слышны крики «майна», «вира». Тянутся тросы, стропы, снуют туда-сюда, один за другим заходят автомобили грузополучателей.

ЦЕННЫЕ КАДРЫ

На козловом кране работает девушка. *«Галюня, спустись»,* – зовет начальник. Знакомимся. **Галина Серебрякова**, на кране работает с 2022 года. Родом из Томмота.



Прежде работала в банке операционистом-кассиром, – рассказывает весьма приятной наружности девушка. *– В «Железные дороги Якутии» пришла ещё в 2017 году приёмосдатчиком. Увидела, как работает кран. Управляла им Малика Василевская, ветеран компании, трудится с самого основания.*

Я была просто восхищена её работой. Попросила руководителя, и меня отправили учиться в Якутск, где получила новую специальность в техникуме. А Малика Ахметовна стала моим наставником. Сейчас я уже сама профессионал.

У контейнеров с длинным крюком

стоит мастер и стропальщик **Алексей Евгеньев**. Движения его точны и выверены.



Местный я. В компании с 2005 года. Сын взрослый работает в «Транснефти». Мне нравятся этот ритм, постоянное движение. Сложная ли работа? Бывает, что и непросто, когда весной и осенью много грузов. Но это ведь хорошо, значит, клиенты есть, компания работает, а мы – зарабатываем, – говорит Алексей.

– На этом участке собрались исключительно ответственные люди, – добавляет начальник станции. – При необходимости выходят и в выходные, и в праздники. Полностью обеспечивают погрузку-выгрузку. Благодаря им у нас не бывает вынужденных простоев. Приходят вагоны ночью, отрабатываем.

Я их очень уважаю! И генеральный директор ценит каждого, поощряет премиями. Как минимум в День железнодорожника и годовая 13-я зарплата. Кому надо, обеспечиваем служебным жильём, платят только за коммуналку.

ДИНАСТИЯ

А мы идём в отдельное здание. Здесь главный человек – товарный кассир **Яна Оконешникова**. В кабинете, кроме неё, юная девочка, школьница. Как оказалось, она здесь не просто так, а работает по благоустройству, моет, красит и убирает мусор. В компании есть своя программа летнего трудоустройства детей работников старше 14 лет.

– Я с Хангаласского района, село Булгунняхтах, – рассказывает Яна. *– Закончила Дальневосточный государственный университет путей сообщения в 2006 году. Приехала по распределению в Алдан, устроилась на работу в «ЖДЯ».*

Правда, потом десять лет была в декретном отпуске. Четверых родила. Старшая пошла по родительским стопам и учится в университете на нашу профессию. А это наша младшенькая Дария.

Уже на улице встречаю отца семейства, крепкого мужчину, замначальника ПЧМ **Семена Оконешникова**. На железной дороге он 21 год. Здесь же и познакомился со своей супругой.



Семен занимается ремонтом и эксплуатацией путевых машин, это те, что задействованы на ремонте и выправке железной дороги. В отделе 48 работников, машинистов, слесарей. Всего 38 единиц специальной техники.

Знакомлюсь с механиком ПЧМ **Николаем Елховым**, у него большие, натруженные, мозолистые руки, одна ладонь – как две мои…

– Работаю здесь с 2006 года, начинал с путейца. В деталях помню первую смену. Вышел на дорогу шестого июня в шесть часов утра. После выучился и

работал машинистом. До сих пор, когда требуется, вожу погрузочный транспортный мотовоз и автомотрису, – делится своей историей Николай.

ЖЕНСКОЕ ДЕЛО

Следующая остановка у дежурного по станции.

– Это тот человек, который в круглосуточном режиме управляет всем процессом. Без него на станционных путях не происходят ни одного движения, ни одной работы.

К примеру, сейчас на станции «Алдан» находится 451 (!) вагон. И он знает, где находится каждый, какой в нём груз и куда вагон пойдёт после выгрузки. Представляете, какие у него должны быть пространственное мышление, память, реакция! Потому и зарплаты у них хорошие, – объясняет Антон Владимирович.

– А сколько, если не секрет?

– Секрет! – обрезает мое любопытство собеседник и продолжает рассказывать о том, почему в основном это женская профессия. *– Женщины быстрее информацию переваривают и очень ответственные. А мужчины у нас – это машинисты тепловозов, осмотрщики-ремонтники вагонов, составители поездов, вот там нужны выносливость и сила.*

БАМОВСКИЙ РЕБЁНОК

В небольшой комнате дежурного по станции везде мониторы, на них схемы и графики, время от времени пищит переговорное устройство. За главным пультом дежурная по станции «Алдан» **Ольга Соломина**.

– Я – бамовский ребёнок, родители привезли ещё в 2005 году, – говорит она. *– Дочь уже взрослая, а сын-школьник учится в железнодорожном классе.*



С ней дежурный по парку **Надежда Бакуменко**, молодая девушка из Томмота. После техникума работает на железной дороге третий год. На ней приём и отправка поездов, составление нарядов на следующую смену, выдача предупреждений.



В модуль тем временем заходит составитель поездов, студент техникума **Иван**. Родом из **Кысыл-Сыра**. Учится на осмотрщика вагонов. Сейчас на рабочей практике, уже считается опытным и дельным работником.

– Зарплата нормальная. Денег хватает даже помочь родителям и двум сестрёнкам. Жениться пока не собираюсь, в армию скоро. Вот как отучусь и отслужу, вернусь сюда работать. Тогда и о своей семье можно подумать, – говорит Иван.

ДЕМОГРАФИЧЕСКОЕ ЦУНАМИ

Замечу, что семейной молодёжи работать на якутской железной дороге очень выгодно. При рождении ребёнка компания выплачивает работнику социальный бонус в один миллион рублей. Если на компанию работают оба родителя, то бонус удваивается.

Недавно в молодой семье железнодорожников родилась двойня. Чистый прибыток – четыре миллиона рублей! Плюс федеральный и республиканский материнский капитал.

Есть подозрение, что на станциях от Нерюнгри до Нижнего Бестяха стоит ожидать колоссальный демографический взрыв. Эх, где мои молодые годы! Так бы точно пошёл работать на железную дорогу…

Аламжи БУДАЕВ

СКВОЗЬ УГОЛЬ И ВРЕМЯ

ЧТО ЗНАЧИТ ДЛЯ НЕРЮНГРИ ДЕНЬ ШАХТЁРА?

Каждый год в последнее воскресенье уходящего лета Нерюнгри торжественно отмечает самый главный трудовой праздник для Южной Якутии – День Шахтёра. Тысячи жителей города, района, ветеранов, сотни почётных гостей Нерюнгринского района чествуют известных и незаметных Героев труда, отдавая дань глубокого уважения и огромной благодарности шахтёрам - профессионалам, высококвалифицированным специалистам, людям героической профессии, чей трудовой вклад в развитие региона переоценить невозможно.

О том, что значит День шахтёра для Нерюнгринского района, для Республики Саха (Якутия), для каждого из местных жителей, рассказывает известный краевед, основатель музея «Мир времени», организатор историко-краеведческой экспедиции по Южной Якутии, депутат Государственного Собрания (Ил Тумэн) Республики Саха (Якутия) Александр Андреевич Кошуков.

Для Нерюнгринского района День шахтёра — не просто ежегодный профессиональный праздник, а главная дата трудового календаря местных жителей. Последнее воскресенье августа здесь встречают как день памяти, день трудовой славы и день надежды на новые горизонты. Сегодня мы вспоминаем историю главного праздника, традиции, которые здесь бережно хранятся десятилетиями, и новые открытия, которые приоткрывают завесу над тайнами нашей суровой, но любимой, родной земли.

История угольной промышленности в Нерюнгринском (в то время - Тимптонском) районе сегодня насчитывает ровно сто один год. В 1925 году, при технических изысканиях и строительстве Амуро-Якутской магистрали, на берегу реки Чульман были впервые обнаружены пласты каменного угля Чульмаканского месторождения.

В 1932 году на Амуро-Якутской автомобильной дороге, в 12 км севернее посёлка Чульман, в районе будки «Пионерка» был найден мощный угольный пласт. Выходы угля на поверхность стали разрабатываться для местных нужд. В 1936 году на участке «Пионерка» трестом «Аямзолототранс» была заложена первая штольня, которая поставляла уголь для бытовых нужд и кузнечного производства Чульмана. Штольня имела глубину 700 метров, а пласт достигал пятиметровой толщины.

Участникам нашей историко-краеведческой экспедиции удалось установить фамилии шахтеров-первопроходцев, работников первых шахт «Пионер» и «Угольный». Многие из них похоронены на так называемом «шахтёрском кладбище», сохранившемся недалеко от поворота на Чульмаканское месторождение, где начиналась добыча угля в Якутии.

Именно здесь 27 августа 2011 года, недалеко от нынешнего горно-обогатительного комбината «Инаглинский», был открыт памятник «Шахтёрам-первопроходцам Южной Якутии». Автор идеи памятника – в то время генеральный директор ООО «Эрчим-Тхан» – Юрий Фирюлин, эскиз памятника был выполнен сотрудницей ООО «Эрчим-Тхан» Надеждой Нестер.

На первом в Тимптонском районе «шахтёрском кладбище» мы нашли место захоронения руководителя первой угольной шахты в Южной Якутии Сергея Васильевича Протасова и его супруги Нины Павловны.

Первая шахта поставляла уголь для отопления и кузнечного производства Чульмана. Углём снабжались путей-

ные будки и кочегарки. Шахта в посёлке Угольный уходила в гору метров на 700. Работа кипела и днём, и ночью. Пласт достигал пятиметровой толщины. В него закладывали патронированную взрывчатку, все выходили на поверхность, и звучал взрыв. Возвращались не сразу, ждали, пока проветрится лава. В первое время вагонетки катали «живой тягой», доставляя 60-70 тонн угля за смену.

Угольщики 1930-х годов стали первопроходцами в месторождениях, щедро окруживших Чульман. История сохранила фамилии работников шахт «Пионер» и «Угольный». Это бригадир-посадчик Акрам Ахтямов, проходчик Георгий Герман, фактуровщица Анна Герман, проходчик Виктор Востроknутов. Могила бригадира-посадчика Акрама Зайнутдиновича Ахтямова (умер в 1987 году) находится на том же историческом кладбище, найденном нашей экспедицией. На ней стоит памятник, украшенный серебряной звездой.

Первая шахта в Тимптонском районе, первое шахтёрское кладбище, памятник шахтерам-первопроходцам – объекты, достойные самого пристального внимания. Это вечная память о тех героических людях, которые почти сто лет назад заложили основы угледобывающей промышленности Южной Якутии.

В числе первых руководителей шахты участка «Угольный», помимо Протасова, были Сергей Веселов, Андрей Волобуев и один из самых известных людей в Нерюнгринском районе - Алексей Столыпин. Последним руководителем участка «Угольный» был Эрнест Соколовский, который стал первым руководителем разреза «Нерюнгринский».

Сохранились имена ветеранов шахты: столяр-краснодеревщик Фёдор Потягаев, машинист котельной Александра Корникова-Потягаева, горный мастер Пётр Масеенков, проходчики Владимир Харольский, Алексей Шульмин, Анатолий Семёнов, горный мастер Владимир Иванов.

2 января 1957 года участок «Угольный» был выделен в самостоятельное предприятие «Рудник «Угольный» треста «Якутзолото». 1 января 1960 года рудник «Угольный» был переименован в Чульманскую шахту. 7 октября 1963 года был образован участок открытых горных работ «Нерюнгра» Чульманской шахты. Исполняющим обязанности начальника участка был назначен Г.М. Ожиганов. 1 ноября 1964 года на участке Нерюнгра Чульманской шахты был поднят первый ковш угля бригадой экскаваторщиков, возглавляемой В.С. Востроknутовым. 1 января 1965 года начальником участка открытых горных работ «Нерюнгра» был назначен Алексей Евлампьевич Столыпин.



Шахта «Чульманская» была ликвидирована 1 января 1975 года, «в связи с отработкой промышленных запасов на действующих горизонтах». С этого момента началась новая история города Нерюнгри и Нерюнгринского угольного разреза. Флагманом угледобывающей промышленности не только Нерюнгри, но и всей Якутии, с 1968 года стало производственное объединение «Якутуголь».

В Нерюнгринском районе легендарным шахтером стал Алексей Евлампьевич Столыпин. С мемориала Столыпина в Нерюнгри, который носит официальное название «Погибшим при освоении Южно-Якутского угольного комплекса», всегда начинается профессиональный праздник - День шахтёра. Горняки, шахтеры и все гости праздника собираются здесь, чтобы почтить память всех погибших при строительстве и освоении Южно-Якутского угольного комплекса.

Долгое время дата рождения самого знаменитого шахтёра Нерюнгри оставалась неизвестной. Мне пришлось искать документы в Центральном архиве Министерства обороны. Удалось установить, что Алексей Столыпин родился 1 января 1917 года в городе Свободный Амурской области. После окончания школы он поступил в горный техникум, который успешно окончил в 1937 году. Начинал Столыпин как золотодобытчик. Перед войной четыре года работал горным техником на золотодобывающих приисках Читинской области, в том числе в Нюкже.

15 августа 1941 года 24-летний Столыпин был призван в Красную Армию. Военными дорогами он прошел от Москвы до Украины и Белоруссии, и дальше, освобождая за-

хваченные фашистами земли. Получил офицерское звание техника-лейтенанта.

Все годы Великой Отечественной войны Столыпин провёл в действующей армии. Служил начальником артснабжения 209-го стрелкового полка 162-й стрелковой Краснознаменной дивизии 13-й армии 1-го Украинского фронта.

6 сентября 1944 года Столыпин был награждён Орденом Красной Звезды». Указом Президиума Верховного Совета СССР 9 мая 1945 года Столыпин был награждён медалью «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 г.г.». Демобилизован 13 августа 1946 года.

С войны Столыпин вернулся без левой руки. В Москве фронтовику дали новое направление - Якутия, город Алдан, трест «Якутзолото». 8 октября 1946 года он получил назначение начальником Учурского поискового управления треста «Якутзолото».

Начальником Учурского поискового управления Столыпин работал ровно четыре года. Жил здесь с семьей - супругой Александрой Николаевной, чуть позже здесь же, в Якутии, родились две их дочери.

По мере добычи золота в Южной Якутии отработанные участки закрывались, и старатели переходили на новые россыпи. Так в трудовой биографии Алексея Столыпина появлялись золотые прииски Юна, Таранах, Юртовый, Улахан, Тырканда.

Тем временем, в Южной Якутии разворачивало работу Читинское геологическое управление. В 1951 году был открыт угольный пласт «Пятиметровый» Нерюнгринского месторождения. В этом же году согласно правительственному решению по ускорению поисков и разведки угольных и железорудных месторождений юга Якутии была основана Южно-Якутская комплексная экспедиция (ЮЯКЭ). В 1952 году в приказе Читинского геологического управления впервые промелькнуло слово «Нирунгра».

В ЮЯКЭ пришел работать и Алексей Столыпин, который был назначен прорабом горных работ. 17 марта 1954 года его перевели с золотодобычи на угольные месторождения. В 1954 году в тресте «Якутзолото» был образован участок «Угольный» на руднике «Лебединый» - будущая Чульманская шахта. 1 марта 1956 года Алексей Столыпин был назначен начальником этого участка, добывающего уголь. Шахта, которая снабжала углем Алданский и Тимптонский районы Якутии, в те годы несколько раз меняла свое название, но в течение семи лет – до 1963 года - руководил ей неизменно Алексей Евлампьевич Столыпин.



Чульманская шахта находилась в поселке Угольный. Тем временем, геологи продолжали открывать новые возможности и запасы Нерюнгринского угольного месторождения. 3 сентября 1963 года начались вскрышные работы на участке «Нерюнгра». С 1 ноября 1964 года стала вестись открытая добыча на так называемом Малом разрезе.

1 января 1965 года первым начальником участка «Нерюнгра» - Малого разреза был назначен Алексей Евлампьевич Столыпин. С этих событий фактически начинался будущий город Нерюнгри.

6 июня 1966 года произошла трагедия: при переправе через реку Чульман перевернулась лодка с пассажирами. В лодке находилось восемь человек. Пятеро из них погибли в ледяной воде бурной реки. Это начальник участка-разреза «Нерюнгра» шахты «Чульманская» Алексей Евлампьевич Столыпин, супруги Василий Терентьевич и Мария Васильевна Корниковы, их пятилетняя дочь Ольга, и Пётр Степанович Голуб.

Всех погибших, кроме Столыпина, похоронили на старом небольшом поселковом кладбище, рядом с могилами первых шахтёров, трудившихся здесь с начала 1952 года. Кладбище находится на левом берегу реки Чульман, недалеко от места, где позже будет построена автобаза №1 комбината «Якутуглестрой». Алексея Евлампьевича Столыпина - ветерана Великой Отечественной войны и начальника разреза - похоронили на высоком берегу реки Чульман. Это место и стало сегодняшним «Мемориалом Столыпина».

Мемориал Столыпина стал памятью всем, кто отдал жизнь за строительство и развитие Южной Якутии - геологам, угольщикам, строителям, автомобилистам. Это не только дань заслугам конкретного человека, но и символ связующей нити многих поколений нерюнгринских угольщиков. С этого места традиционно начинаются все Дни шахтёра в Нерюнгри. Каждый проходящий через мемориальную арку ударяет в ко-

локол, напоминающий современникам об ушедших прежних поколениях шахтёров.

Мы помним имена всех ветеранов угольной промышленности, отдавших свои годы, силы, энергию, мужество и профессионализм горнодобывающей отрасли. Труд нерюнгринских шахтёров, начинавшийся в посёлке Угольный, традиции достойного и честного труда, сплоченности и мужества всегда будут служить примером для новых поколений героических шахтеров Южной Якутии.

День шахтёра - наш общий и главный профессиональный праздник.



Практически в каждой нерюнгринской семье есть люди, связанные с этой мужественной и героической профессией. Мои дедушка и бабушка - Николай Григорьевич и Вера Александровна Шаврины - заслуженные горняки Якутии. Многие десятилетия, почти до своего ухода из жизни в 2021 году, они трудились на угольном разрезе «Кангаласский». Светлая им память!

С 1968 года флагманом угледобычи Якутии является легендарный «Якутуголь». В 2004 году была образована управляющая компания «Колмар», которая уже более 20 лет продолжает расти и развиваться. С 2011 года быстро развивается Эльгинский угольный комплекс- самый крупный не только в России, но и во всем мире. В июле 2025 года в Нерюнгринском районе начал работу угольный разрез АО «Кабактинское» - первое предприятие СУЭК в Якутии.

Республика Саха (Якутия) много лет занимает второе место в Российской Федерации по добыче угля после Кузбасса, являясь одним из ведущих регионов страны в этой сфере промышленности. Добыча угля в Якутии за год превысила уже 50 млн тонн и продолжает стремительно расти.

Уважаемые шахтёры, ветераны угольной отрасли, горняки и все жители Нерюнгринского района!

Мы выражаем уважение и благодарность всем горнякам, которые своим мужественным трудом добывают не только уголь, но и приносят славу Нерюнгринскому району, обеспечивают уверенность нерюнгринцев в завтрашнем дне и экономическое процветание нашему региону.

Дорогие друзья! Мы искренне благодарим вас за нелегкий и опасный труд, за мужество и терпение, смелость и сплочённость, за выдающиеся трудовые достижения.

От всей души поздравляю вас с Днём шахтёра! Этот праздник — день трудовой доблести, мужества и преданности нашему краю. Ваш труд, который начинался с первых палаток и ударных комсомольских строек, навсегда вписан в историю Якутии и всей страны. От первых геологов, которые шли в тайгу с риском для жизни, до строителей «малого БАМа» и современных горняков — все вы создали город Нерюнгри, поселки, их экономику и процветание. Вы — настоящие герои!

Пусть каждый горняк, каждый шахтёр, в том числе те, кто и в праздничный день остаётся на непрерывной круглосуточной смене, почувствует глубокую теплоту поздравлений родных и близких, получит заслуженные великим трудом благодарность



и уважение. Желаю вам крепкого здоровья и благополучия, неиссякаемой энергии, новых трудовых побед, радости и счастья, успехов, мира и процветания каждой шахтёрской семье, и всем нерюнгринцам! Пусть ваш благородный труд всегда будет оценён по достоинству, а семьи и близкие всегда гордятся вашими успехами. С праздником, дорогие друзья!

Александр Кошуков,
народный депутат Республики Саха (Якутия), основатель исторического музея «Мир времени».

КАК НАЧИНАЛАСЬ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ЯКУТИИ



Редакция журнала узнала, кто и когда предлагал построить железную дорогу до Якутска.

Не зря Ивана Ивановича Крафта называют губернатором-реформатором Якутской области. Назначенный в мае 1907 года, он уже в августе следующего 1908 года предлагает соединить Якутскую область с Транссибирской магистралью. Здесь надо отметить, что в те годы не ставился вопрос о прокладке железной дороги непосредственно в Якутию. Речь шла о прокладке всего лишь зимнего санного тракта до ближайшей железнодорожной станции Невер.

Тогда эта станция Амурской железной дороги только строилась. Областное управление во главе с Иваном Ивановичем решило обратиться с соответствующим ходатайством к иркутскому генерал-губернатору. По мнению местных властей, с устройством зимнего почтового тракта к линии Амурской железной дороги Якутская область могла бы снабжать Приамурский край мясом, скотом и другими продуктами местного производства, тем самым поднимать и развивать свою экономику, торговлю, местную промышленность и сельское хозяйство.

ВЫХОД НА ЛЕНУ: ВАРИАНТЫ

В 1911 году Министерство путей сообщения Российской империи внесло в Государственную думу III созыва проект изыскания строительства железнодорожной магистрали, которая соединила бы судоходную часть реки Лены с Сибирью. Таким образом, предлагался вариант выхода ж/д ветки на берега Лены, откуда можно было отправлять или принимать грузы, пассажиров и почту.

Проект был одобрен. Изыскательская партия инженера Э. Михайловского закончила работы на местах и составила отчет. Выяснилось, что за вариант направления ж/д Иркутск – Верхоленск – Бодайбо высказался Приленский край Иркутской губернии.

А Якутск, Бодайбо (центр золотодобычи тех времен) и Киренск ходатайствовали о проведении ж/д линии от Иркутска через Тулун на Усть-Кут. Здесь мотивировали тем, что с пристани Усть-Кут Лена судоходна. Проведение линии длиной 590 верст давало возможность организовать в Якутской области добычу каменной соли, рыболовство и разведение скота для снабжения мясом золотоносных районов и местностей по Сибирской

магистрали. Помимо этого, произошло бы удешевление доставки товаров и машин, что дало бы развитие золотопромышленности в Витимско-Олекминской системе. Против этих соображений и доводов выступал Иркутск.

СТАНЦИЯ «ЛЕНА»

В июле 1912 года губернатор Иван Крафт провел совещание представителей торгово-промышленных фирм и банков Якутска по данному вопросу. Купцы, владельцы фирм и пароходов, поддержали линию Тулун – Усть-Кут. На совещании избрали комиссию, куда вошли именитые купцы и банкиры Н. Баумгартен, И. Громов, П. Кушнарев, И.Силин и другие для подготовки предложений с учетом интересов Якутской области.



В августе того же года Якутск посетил иркутский генерал-губернатор Л. Князев. Якутский голова или мэр того времени П. Юшманов вручил генерал-губернатору докладную записку, где, помимо других насущных просьб и проблем города, была просьба о выборе направления Ленской железной дороги из Тулуна или Нижнеудинска на Усть-Кут.

И только через пять лет, в феврале 1916 года, Комиссия по постройке новых дорог, рекомендовало Совету Министров принять за основу строительства Ленской железной дороги западный вариант, то есть направление на Усть-Кут.

Но дальнейшие события в России 1917 года и вспыхнувшая за ней Гражданская война надолго затормозили прокладку ж/д линии с выходом на Лену. Отметим только, что первый поезд на станцию «Лена» в Усть-Кут прибыл только в 1951 году.

ФАКТ

В хронике событий Якутии 1980-х годов можно найти много интересных фактов. Приведем один из них.

19 июня 1987 г. у заместителя заведующего отделом строительства обкома КПСС ЯАССР Вячеслава Штырова состоялось совещание по вопросу о местоположении строительных площадок и жилых городков для строительства моста через реку Лена на ж/д линии Беркакит – Томмот – Якутск (Табагинский створ).

Пройдет еще 20 лет и уже президенту Якутии Штырову все еще придется заниматься проблемами «стройки века»: железнодорожной линии до Нижнего Бестяха и моста через Лену.

«МЫ НАШ, МЫ НОВЫЙ МИР ПОСТРОИМ...»

В годы индустриализации СССР в 1930-х годах тема железной дороги к Якутии вновь стала актуальной. В июне 1930 г. в Кремле заслушали доклад ЦИК Якутской АССР. Так, заслушав доклад якутских товарищей, Всесоюзный ЦИК признал «необходимым начать экономические и технические изыскания ж/д пути Якутск – Алдан – Уссурийская железная дорога с тем, чтобы к концу пятилетки был представлен законченный проект строительства этого пути». Совету Народных комиссаров РСФСР поручили возбудить соответствующее ходатайство перед правительством Союза ССР. Так начинался БАМлаг, когда железную дорогу на восток страны строили заключенные ГУЛАГа, еще задолго до комсомольцев 1970-х годов.

Через год, в июле 1931 года, уже в Якутске собрался Госплан республики по вопросу о выходе ж/д на Лену. Присутствовало около 30 человек от заинтересованных ведомств. От правительства ЯАССР был предложен вариант строительства ж/д линии: ст. Ольдой (Амурская область) – Никжа – река Алдан – Иситское. На совещании было решено создать Комитет содействия по постройке якутской железной дороги.

Однако после 1930-х годов сообщения о железной дороге в Якутии со страниц протоколов правительства и официальной печати исчезают.

При подготовке материала использована книга А. Калашникова «Якутия. Хроника. Факты. События»

ОНИ БЫЛИ ПЕРВЫМИ

50 ЛЕТ НАЗАД НА РАЗЪЕЗДЕ «ЯКУТСКИЙ» ОТРЯД «ЯКУТСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ» УЛОЖИЛ ЗОЛОТОЕ ЗВЕНО, ДАВ НАЧАЛО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ СООБЩЕНИЮ В ЯКУТИЮ



2 ноября 1976 года БАМовский строительный отряд «Якутский комсомолец» впервые в истории Якутии привел железную дорогу на территорию республики. Это произошло на границе Амурской области и Якутской АССР. Первая в республике станция, которая и сегодня выглядит как небольшой железнодорожный домик, получила название «Якутский разъезд».

КОМСОМОЛЬЦЫ ВПЕРЕДИ

За два года до того, как первый поезд пришел в Якутию - в апреле 1974 года - состоялся XXVI съезд ВЛКСМ. На съезде БАМ был объявлен Всесоюзной ударной комсомольской стройкой. Был создан штаб ВЛКСМ по шефству над стройкой. Комсомол, обладавший в то время мощными организационными ресурсами, начал активно привлекать молодых людей к строительству магистрали.

Отрезок железной дороги от станции Тында в направлении к Якутии назывался Малым БАМом. Уже в мае 1974 года первый отряд - «Комсомолец Якутии» - в составе 26 человек был отправлен на строительство железной дороги Тында – Беркакит. Командиром отряда был Анатолий Климов, комиссаром - Гаврил Адамов.

В январе 1975 года Якутский обком комсомола сформировал отряд «Якутский комсомолец» для строительства якутского участка БАМа. Командиром «Якутского комсомольца» стал Алексей Иванченко, комиссаром - Виктор Яковлев. Забегая вперед, скажем, что прожил Виктор совсем недолго: в 1992 году он вернулся в родное село Техтюр серьезно больным и скоропостижно скончался в возрасте 35 лет.

Укладка рельсов шла тогда на территории Амурской области. Поэтому якутяне вместе с другими бамовцами прорубали просеку по маршруту возведения дорожной насыпи, работали на строительстве объектов железнодорожных станций Беленькая, Аносовская и Могот в Амурской области. К границе родной республики они пришли уже опытными монтерами пути.

Вскоре оба отряда, занимавшиеся общим делом, были объединены. В историю они вошли как «Якутский комсомолец».

«КРАСНАЯ ПТИЦА»

Железную дорогу от Тынды до Нерюнгри строили выходцы из всех республик СССР. В историю малого БАМа золотыми строками навсегда вписаны строительно-монтажные поезда №577 и №578, механизированные колонны №155 и №158, мостостроительные отряды №45 №54, тоннельный отряд №16.

3 апреля 1975 года на строительство дороги Тында - Беркакит прибыли основные силы. Первый ударный белорусский комсомольский отряд имени Николая Кедышко подготовил базу для разворота СМП №578. Это были 128 лучших комсомольцев из Могилева, Витебска и Бреста. Белорусский отряд работал на совесть, с настоящим молодежным задором, духом соперничества и, как говорили, «с огоньком». До сих пор в Нерюнгри помнят бригады Василия Журавского, Валентины Островской, Александра Диденко.



«Якутский комсомолец» на фоне мемориала, посвященного окончанию строительства Малого БАМа, 1977



Первое железнодорожное звено на якутской земле. 2 ноября 1976г.



Десантники первого белорусского отряда имени Кедышко создавали плацдармы станции в тайге, мостостроители формировали реки и наводили переправы. За ними летела, оставляя за собой колею новой дороги, «красная птица» — путеу-

кладчик «Якутского комсомольца».

Когда рельсы уже подходили к Якутии, случилась непредвиденная задержка. Для того, чтобы успеть завершить работу в намеченные сроки, строителям необходимо было пройти за сутки 2 400 метров пути. До этого рекорд составлял 2 100 метров.

Строителям из бригады Карима Гараева удалось невозможное: за ночь они прошли 1 300 метров и на рассвете увидели сэргэ – монумент в честь дружбы на границе Амурской области и Якутии. За день ребята прошли еще 1 100 метров, установив новый рекорд. Бригада была признана победителем соревнования и получила право укладки «золотого звена» в Якутии.



Открытие монумента в честь строителей БАМа. 2 ноября 1976 г.

В эти дни бригада путеукладчиков «Якутский комсомолец» досрочно передала эстафету новому строительно-монтажному поезду №596 «Юность Якутии». Молодежный отряд «Юность Якутии» был сформирован в 1977 году и направлен на строительство объектов станции Беркакит. Здесь он влился в СМП №595. Руководил коллективом Евгений Иващенко. Благодаря ему, якутские парни и девушки в совершенстве овладевали новыми профессиями. Многие из них остались в Южной Якутии – Эдуард Агекян, Елена Тартыева, Елизавета Лебедева и другие.

«МЕТРО» В ЯКУТИЮ

28 апреля 1975 года к месту прокладки тоннеля Нагорный прибыл новый отряд строителей. Основу коллектива составляли московские, ленинградские и киевские метростроевцы. С немалыми трудностями они пробили тоннель сквозь Становой хребет, открыв, таким образом, возможность дальнейшей прокладки железной дороги в Южную Якутию. Тоннель действует и сегодня.

22 июня 1975 года Совет Министров СССР утвердил технический проект строительства железной дороги Тында - Беркакит протяженностью 222 км.

2 ноября 1976 года железная дорога пришла в Якутию. 16 декабря 1976 года ее встречали в якутском поселке Нагорный. По дороге пошли первые поезда - сначала на станцию «Нагорная», а затем в Золотинку, Беркакит и в стремительно растущий город Нерюнгри.

ЭТО ПРАЗДНИК

2 ноября 1976 года на разъезде Якутский состоялся торжественный митинг, посвященный укладке «золотого» звена на территории республики. Задолго до начала митинга сюда прибыли представители руководящих органов Якутской АССР и Амурской области, многочисленные делегации подразделений «Главбамстроя», делегации из городов и поселков. Это историческое событие освещали около ста советских и иностранных журналистов из газет, радио и телевидения. Митинг транслировался по всей трассе Малого БАМа.

По склону сопки и вдоль полотна разместились тысячи празднично настроенных людей. Особую торжественность событию придавали бамовцы с алыми лентами через плечо - победители социалистического соревнования за право укладки «золотого» звена, выстроившиеся на площадке перед правительственной трибуной. Среди них бригады мостоотряда № 49 В.Н. Родина, механизированной колонны № 158 В.И. Сухомлинова, СМП-576 В.Г. Новика, СМП-578 П.П. Глухотаренко и многие другие.

На трибуне в числе почетных гостей - первые секретари Якутского и Амурского обкомов партии Г.И. Чиряев и С.С. Авраменко, начальник «Главбамстроя» К.В. Мохортов, управляющий трестом «Бамстроймеханизация» Герой Социалистического Труда Ф.В. Ходаковский. Митинг открыл первый секретарь Джелтулакского райкома партии Ю.А. Есаулков.

К границе Якутской АССР подошел путеукладчик под управлением машиниста А.Е. Ноймана, имеющего опыт укладки «серебряного» звена в Тынде в 1975 году. Монтеры пути из отряда «Якутский комсомолец», завоевавшие это почетное право, произвели укладку первого, «золотого» звена на якутской земле. Впервые

на территорию северной республики легли рельсы железной дороги, столь необходимой для экономического освоения ее природных богатств.

В честь строителей железной дороги был открыт монумент, выполненный в форме двух столбов якутской коновязи сэргэ – древнего якутского символа радушия и гостеприимства. Здесь, на вершине Станового хребта, бок о бок взметнулись в небо белоснежные колонны, олицетворяя дружбу и братство многонациональных отрядов строителей БАМа. Монумент сооружен комсомольско-молодежной бригадой СМП-577 Н.Л. Жарчинского. Почетного права открыть его были удостоены председатель Нерюнгринского горисполкома М.П. Кочнев, заместитель директора совхоза «Золотинка» С.М.Леханов, начальник Южно-Якутской комплексной экспедиции В.Т. Сорокин, начальник экспедиции «Востоккварцсамоцветы» М.Я. Харин, председатель Нагорнинского поссовета Н.А. Руденко, монтеры пути из отряда «Якутский комсомолец» Р. Байская и Е. Пшенникова.

Со строительством северной ветки в Якутию связано еще одно памятное место. По инициативе водителя МК-156 Владимира Владимировича Киселькова у разъезда Якутский был установлен «Дяди Володин камень». Он был создан из выброшенной взрывом огромной каменной глыбы и назван «камнем счастья». В.Кисельков и его помощник П. Ильюк бульдозерами «подняли» 35-тонную глыбу на возвышение, сняв 2 тонны рыхлого камня. Так родилось это творение человека и природы, став воплощением дерзновенного подвига людей, бросивших вызов этим необжитым местам и вдохнувших в них жизнь. На отшлифованной поверхности камня – названия коллективов, бригад и звеньев, строивших дорогу на север, как первая страница Якутии железнодорожной.

В продолжение торжественных мероприятий к разъезду Якутский приблизился первый поезд, сопровождаемый оленьими упряжками. Состав, который привел машинист Г.С. Гусев, вошел на рельсы, доставив строительные материалы для Южно-Якутского ТПК. Красную ленточку перед ним разрезали первый секретарь Якутского обкома КПСС Г.И. Чиряев и первый секретарь Амурского обкома КПСС С.С. Авраменко.

Выступая с трибуны митинга, Г.И. Чиряев сказал: «Сегодня сюда, на разъезд Якутский, пришел первый поезд. И это волнующее событие знаменует собой начало железнодорожного освоения Якутии. За ним мы видим в перспективе явления огромного социально-экономического и политического значения, большие преобразующие перемены в развитии производительных сил нашего края. Мы уже сегодня можем зримо представить дальнейшую перспективу строительства по просторам Якутии».

В подтверждение этих слов в день укладки «золотого» звена механизаторами МК-156 на разъезде Якутский был установлен символический указатель будущей железной дороги Беркакит-Якутск.



Укладка «золотого» звена на разъезде Якутский. Справа – командир отряда «Якутский комсомолец» А.Иванченко. 2 ноября 1976г.



Первый якутский отряд в Тынде



На мосту на станции Беленькая, июль 1974



ДВОЙНОЙ УЛОВ, или О ЧЁМ МОЛЧАЛО ГОРНОЕ ОЗЕРО

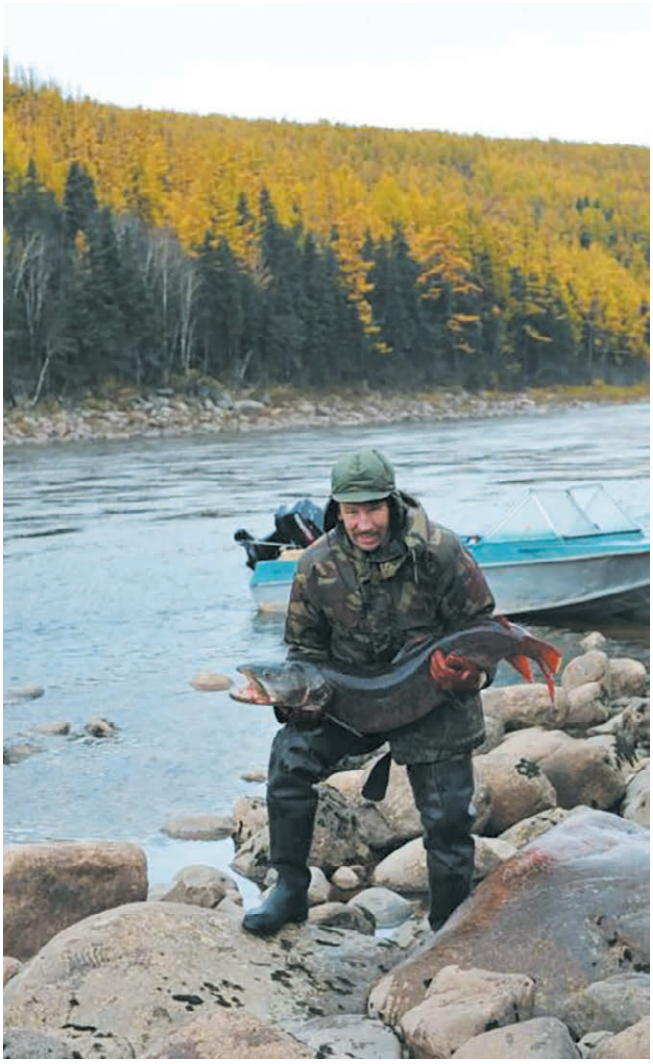


Каких только историй не наслушаешься у рыбацкого костра! Рассказывают, будто налимы на берег за добычей ползают, будто таймень утят таскает, а иные рыбаки божатся, что видели, как рак на горе свистнул. Но есть случаи, которым веришь не потому, что доказательства ищешь, а потому, что сам их пережил. Хотите верьте, хотите нет — но на один крючок мне довелось вытянуть двух щук сразу. И не где-нибудь в мути, а в хрустальной воде у самого Станового хребта.

Было это на озере со звучным именем Малое Токо. Добирались мы до него с другом Володей Плюйко и его сыном весь световой день. Двадцать километров против течения по реке Утук, пока лодка не ткнулась носом в берег, где тишина стояла такая, что слышно, как трава шелестит. Озеро, сжатое тёмными хребтами гор, дремало в зелёных берегах. Лишь чернозобая гагара в дальнем углу тоскливо кричала, и от этого безмолвие становилось ещё глубже.

Палатку раскинули мигом. Я, конечно, не удержался, для приличия щёлкнул затвором фотоаппарата, поймав в кадр отражение облаков в воде, а потом, предвкушая главное, собрал спиннинг. Первый заброс! Блесна шлёпнулась о зеркальную гладь, и в тот же миг зеркало разбилось вдребезги. Поклёвка была злой, короткой. Секунда — и на крючке бьётся небольшая щука.

Тащу её к берегу. Вода здесь — как слеза, до самого дна видно каждый камешек. И вот в этой чистоте я замечаю странное: за моей добычей, словно тени, движутся две крупные пятнистые рыбины. Они шли за ней, как волки за раненым оленем. И когда я уже почти поднял щуку на поверхность, одна из них, килограмма на че-







тыре, рванула вперёд и вцепилась в мою рыбёшку мёртвой хваткой!

Вода вскипела, окрасилась алыми полосками. Кровь смешалась с прозрачной озёрной водой — зрелище не для слабонервных. Руки мои задрожали, но я понимал: сейчас нельзя давать слабину. Леска звенела, как струна. Та, первая, пыталась уйти вглубь, а вторая, словно разъярённая волчица, тянула добычу в сторону. Но крючок на блесне был острый, а леска — крепкая.

И вот, уже у самого берега, когда до травы оставалось рукой подать, я сделал последнее усилие. Вытягиваю на песок… и вижу! На одном крючке болтаются две рыбины. Одна — моя законная, а вторая, та самая «волчица», которая от жадности не разжала пасть даже перед неминуемой гибелью.



Сидели мы потом у костра, и я никак не мог успокоиться, всё пересказывал спутникам эту историю. Володя заметил: «Ты уж больше не балуй, а то в следующий раз водное чудовище на крючке повиснет». Но я всё думал: какая же это зверская, хищная сила живёт в озёрной глубине Малого Токо. Маленькая щучка на крючке, как приманка, собрала вокруг двух крупных хищниц. Поплатилась за жадность та, что жаднее.

Щуку, что побольше, оставили на ужин. Пусть жарится на сковородке. А вторую, подранка, отпустили: нам хватит одной, а эту пусть разрывают до конца озёрные хищницы — им же тоже что-то есть надо. Но случай этот запомнится до последних моих дней. Не зря говорят: на рыбалке не только рыбу ловишь — ловишь удивление и эмоции, которые вот так, ни с того ни с сего, могут случиться на диком озере у подножия Станового хребта.

Юрий Коковин.
«Индустрия Севера».

ДАВАЙТЕ ЗНАКОМИТЬСЯ! ВОЗМОЖНО, ЗНАКОМСТВО СО МНОЙ ПРИНЕСЁТ ПОЛЬЗУ ДЛЯ ВАС И ВАШИХ БЛИЗКИХ.

Я Татьяна Семенова, действующий специалист – эксперт в сфере недвижимости с опытом работы более 10 лет. Обладаю глубокими знаниями рынка недвижимости в Санкт-Петербурге. Я помогу найти вам именно то жильё, о котором вы мечтаете.

КАК Я РАБОТАЮ:
- ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПОДХОД К КАЖДОМУ КЛИЕНТУ;
- ПОЛНОЕ СОПРОВОЖДЕНИЕ СДЕЛКИ ОТ НАЧАЛА ДО КОНЦА;
- ПОИСК ЛУЧШИХ ВАРИАНТОВ С УЧЁТОМ ВАШИХ ПОЖЕЛАНИЙ И БЮДЖЕТА.



НЕДВИЖИМОСТЬ В ПЕТЕРБУРГЕ? ЛЕГКО!

Я специалист-эксперт в сфере недвижимости на сегодняшний день с собственной клиентской базой, рекомендациями и коллегами-мощными специалистами, по совместительству моими друзьями. По праву могу называть себя семейным риелтором, поскольку работаю с целыми семьями на протяжении нескольких лет. В моём портфеле: сделки в сегменте аренды, покупка и продажа квартир на вторичном рынке недвижимости, покупка квартир в новостройках от застройщиков.

В своей деятельности постоянно обучаюсь, потому что настолько быстро всё меняется в нашей жизни - только и успевай за всем следить! И в своей практике применяю новые инструменты для работы. Сотрудничаю с ведущими банками, и помогаю своим клиентам одобрить ипотеку на подходящих для них условиях, и провести для них сделку. Есть категория клиентов, которым я могу предложить более выгодные условия для покупки недвижимости. В этом случае мои клиенты не переплачивают больших процентов банкам, и могут позволить себе жить полноценной жизнью. Для меня очень важно , что в моих силах оказать человеку помощь. Самое главное – это доверие. Ведь клиент доверяет самое ценное – свой дом.

Большое количество людей нуждаются в помощи специалистов, когда решают личные вопросы по своему жилью, иногда единственному. И как они волнуются и переживают за весь процесс сделки от начала и до конца. И очень важным является итог моей работы - эмоциональный комфорт моего клиента по итогам сделки. Их глаза, их эмоции - это дорогого стоит! И я всегда готова помочь своему клиенту, и найти рациональное решение его проблемы.

+79213581773
@tsemenova2020

ЖИЗНЬ В МУЖСКОМ МОНАСТЫРЕ: КАК ПРОХОДИТ ДЕНЬ У СЛУЖИТЕЛЕЙ ХРАМА В ЯКУТСКЕ

На небольшом закуточке сбоку от Якутского музея имени Ем. Ярославского приютилась маленькая обитель для служителей Господа. Здесь, на своей исторической земле, расположился Спасский мужской монастырь города Якутска.

Редакция заглянула на территорию и узнала, как и чем живет монастырь сейчас.

ОГЛЯДЫВАЯСЬ В ПРОШЛОЕ

Эта история началась в 1663 году, когда воевода Иван Большой Голенищев-Кутузов и избранный на должность строителя монастыря Иван Овчинников отправили челобитные на имя царя Алексея





Романова и архиепископа Сибирского и Тобольского Симеона. В своем послании они просили о строительстве в Якутске монашеской обители. После получения благословения монастырь официально был открыт. Он стал самым крупным сооружением Якутского острога и центром Православия.

В начале XX века здесь располагались духовная консистория, епархиальное попечительство, ревизионный комитет, комитет миссионерского общества, церковно-миссионерское Братство Христа Спасителя, епархиальный училищный совет, духовное училище и семинария,



Якутское отделение Палестинского общества и др.

После революции 1917 года и установления советской власти монастырь упразднили, а собственность национализировали. В здании Спасского монастырского собора в 1923-1974 годах размещался Центральный государственный архив ЯАССР, в 30-е годы проходили выставки достижений народного хозяйства.

В настоящее время от прежней обители сохранилось только каменное здание архиерейских покоев, ныне — главный корпус Якутского государственного объединенного музея истории и культуры народов Севера.

В НАШЕ ВРЕМЯ

Возродили мужской монастырь только в XXI веке. Епископ Якутский и Ленский Роман высказал об этом свое намерение в 2011 году. Монастырю вернули часть территории.

Первое время здесь был только вагончик, оформленный внутри как храм. На крышу водрузили купол.

19 апреля 2012 года освятили и забили первую сваю, а ещё через 4 месяца, 18 августа 2012 года, епископом Якутским и Ленским Романом и епископом Пятигорским и Черкесским Феофилактом был освящен первый из объектов будущего монастырского комплекса — деревянный Спасский храм.

В 2014 году завершилось строительство келейного корпуса. На первом этаже организовали классы воскресной школы, на занятиях изучают основы веры, православную культуру и традиции, историю Якутии. Открыли музей «Келья Святителя Иннокентия». На втором этаже находятся кельи монахов.

Самым важным делом братии, как и всегда, является молитва и душепопечение о прихожанах монастырского храма и паломниках обители. Ежедневно совершаются богослужения и непрестанно творится молитва о всех, кто обращается к монахам за духовной поддержкой.

Инок Амвросий

В обители постоянно проживает не более 10 человек — все мужчины. Инок Амвросий среди них считается старожильцем — он здесь с самого возрождения монастыря в 2011 году. «Эхо столицы» поговорило с мужчиной и узнало, как он обрел веру.

Инок — тот, кто дал обещание пожизненно оставаться в монастыре, служа





Богу, братии и людям. Считается первой ступенью к тому, чтобы стать монахом.

– Я родом из села Тюнгюлю Мегино-Кангаласского улуса. К Богу пришел после того, как серьезно заболел на четвертом курсе математического факультета ЯГУ. Ходил сперва в Никольский храм, потом — в Преображенский собор, а как открылся Мужской монастырь, поселился здесь. Вера помогает мне бороться с болезнью. Я и сейчас продолжаю лечение.

Родители не сразу приняли мой выбор: еще до того, как в Якутске появился свой мужской монастырь, я хотел уехать в другой город — и это не нравилось моей матери. Но когда я остался в Якутске, они поддержали меня и даже сами крестились.

Сейчас их нет в живых. Мой дом на родине пустует, я больше 10 лет не возвращался туда. Я единственный ребенок, и у меня нет семьи. Ни у кого, кто здесь живет, нет своей семьи. Буду жить здесь столько, сколько позволят.

КАК ПРОХОДИТ ДЕНЬ В МОНАСТЫРЕ

6:00 — подъем, утренние молитвы.

7:00 — открытие ворот, выполнение поручений настоятеля Никиты.

9:00 — утренняя служба, после богослужения — помощь на кухне: накрыть и убрать стол, помыть посуду, почистить овощи и пр.

После обеда — уборка трапезной.

15:00 — отдых.

16:00 — полдник: накрыть, убрать.

17:00 — вечерняя служба, после — подготовка к ужину.

Вечером выполнение поручений настоятеля.

22:00 — отбой.

У каждого обитателя монастыря свои обязанности. Амвросий помогает в трапезной, а к примеру, у инока Георгия послушание проходит в храме — он поддерживает чистоту (протирает иконы, чистит подсвечники), готовит алтарь к службе, а после литургии убирает, приносит облачение священника из ризницы, помогает в проведении богослужения и т.д.

Покинуть территорию монастыря можно с разрешения настоятеля. Амвросий обычно отлучается в больницу или в магазин за продуктами.

О ЖЕНСКОМ МОНАСТЫРЕ

– Мы не видимся с послушницами женского монастыря. Возможно, настоятели сами как-то поддерживают связь. Но раньше они готовили нам еду и просфору (небольшой круглый хлеб, используемый для причастия, состоит из двух частей, символизирующих двойную природу Христа — Божественную и человеческую). Также знаю, что вот этот шкаф



и тот второй нам передали оттуда.

Сейчас нам готовят трудницы (женщины, работающие в монастыре на добровольной основе, чтобы служить Богу).









Трудница Зинаида

Зинаида помогает монастырю пять лет — с тех пор, как вышла на пенсию. Приехала в Якутск из Белой Горы вслед за батюшкой Владимиром.

– Крещение я приняла еще в 2000-х годах. Времена были лихие, и я чувствовала, что мне надо покреститься, иначе пропаду. Носила крестик, иногда молитвы читала, но в церковь долгое время не ходила. Да у нас в поселке и храма-то не было. Был маленький молельный домик, и своя небольшая, но крепкая община. К ним я пошла только, наверно, лет через 15 после крещения. Однажды утром в воскресенье просто встала и пошла искать этот молельный дом. Помню, был февраль, на улице -54 градуса.

В Якутске работу в церковной лавке мне предложила матушка Анна, первая в Якутии схимонахиня — это высшая степень монашества. Она очень меня любила, защищала от всего, многому научила. А через два года почила.

У меня есть два выходных в неделю. В воскресные и праздничные дни мы открываем лавку очень рано — в 7 утра и закрываем где-то к 20 часам. В праздники к нам приходит очень много людей. Вот сейчас идет Светлая Пасха, и я шестые сутки на ногах.

У нас и помощницы есть. Самой старшей Лидочке 74 года. Любовь и Александра приходят помогать по субботам и воскресеньям — в будние дни они работают в городе, а выходные посвящают Богу.



В ЦЕРКОВНОЙ ЛАВКЕ

Возможно, вы не знали, но в лавке при монастыре продают не только свечки и иконки. Здесь также можно найти полуфабрикаты — рыбные и мясные котлеты, пельмени (между прочим, очень вкусные), печенья. В пасхальные дни — пасху (холодный десерт из творога с добавлением других ингредиентов), куличи и крашеные яйца. Осенью большой популярностью пользуется квашеная капуста.

Все продукты готовят здесь же, в трапезной.

Летом разбивают свой огород с помидорами, огурцами и зеленью. Сажают цветы, да так, что вся территория утопает в разноцветье. А в мае — начале июня расцветает яблоня. И прихожане устраивают семейные фотосессии.

Вера МАКАРОВА.
Материал предоставлен exo-ykt.ru



За последние два года финансовая грамотность перестала быть просто модным словом. Она превратилась в индустрию выживания. Мошенники теперь не просто крадут деньги — они вербуют своих жертв в соучастники преступлений. Как распознать угрозу, если она звучит в трубке «официальным тоном»? Что делать, если вы уже перевели деньги? И почему звонок от «родственника» в беде — это всегда проверка на прочность? На эти и другие вопросы отвечает Рита Михайловна Якушева, эксперт по финансовой грамотности, член Координационного совета Ассоциации развития финансовой грамотности.

«ВАША ВЕЖЛИВОСТЬ НЕ СТОИТ ВАШИХ СБЕРЕЖЕНИЙ»

ИНТЕРВЬЮ С ЭКСПЕРТОМ ПО ФИНАНСОВОЙ ГРАМОТНОСТИ РИТОЙ МИХАЙЛОВНОЙ ЯКУШЕВОЙ

– Рита Михайловна, давайте сразу к главному. В 2026 году мошенники изобрели что-то принципиально новое, или это всё та же «классика» в новой обертке?

– Скажу так: кардинально новой математики обмана не появилось. Но изменилась цель. Раньше финал всегда был один — получить ваши деньги наличными или переводом. Теперь к этому добавилась еще одна, очень опасная задача: заставить вас нарушить закон. Мы видим случаи, когда растерянных пенсионеров подводили к мысли, что они «помогают государству», и они портили бюллетени на выборах или пытались поджечь отделения банков, военкоматов или обманывать других -таких же жертв. Это новый уровень ответственности. Надо помнить о том, что в данном случае вы теряете не только деньги, но и рискуете свободой.

А если говорить о технологиях, то они стали умнее. Например, активное использование поддельных голосов (дипфейков) в мессенджерах пока не получило массового распространения, но уже фиксируется.

Чаще всего мошенники просто отлично копируют интонацию и стрессовый фон: крики, плач, угрозы.

И ещё, одна немаловажная деталь – мы всегда стараемся быть вежливыми, особенно с незнакомыми людьми. Но! Наша вежливость может сыграть с нами злую шутку, как это часто происходит после разговора с незнакомцами, которые по сути являются мошенниками. В настоящее время, проявить невежливость, а именно - не ответить на входящий звонок, прекратить разговор без объяснения причин, если собеседник вызывает сомнения и так далее, является необходимым навыком для формирования критического мышления, которого нам так не хватает.

– Какая категория граждан сегодня находится в зоне самого высокого риска?

– Стереотипно говорят про пенсионеров, и это правда. Но я бы добавила сюда две группы. Первая — это очень занятые люди, которые живут на автопилоте. Им звонят, говорят: «У вас истекает договор на симкарту», и они, не глядя, называют код, чтобы «не заморачиваться». Вторая — это родители. Эмоциональная связь с детьми отключает любой здравый смысл. Как только в трубке звучит «Ваш сын в полиции», человек перестает анализировать. Поэтому, если вы хотите защитить близких, начните с разговора: договоритесь, что в любой экстренной ситуации вы перезваниваете друг другу лично и не переводите деньги третьим лицам.

Но ещё появилась третья группа – это те, кто находится в ожидании. И тут абсолютно неважно ждёт ли этот человек близкого из длительной поездки, вторую половинку или в общем ждёт «чуда» от вселенной. Эта группа наиболее уязвима и, к тому же, мошенники научились моделировать свои схемы под любые жизненные ситуации.

– Давайте пройдемся по конкретным сценариям. Что сегодня самое популярное? С чего обычно начинается разговор?

– Начну с главного правила: любой звонок с незнакомого номера уже должен вызывать у вас легкое подозрение.

Самый популярный сценарий — «звонок из госучреждения». Это может быть МВД, Центробанк, Следственный комитет, ФСБ. Вам голосом, не терпящим возражений, говорят, что на ваше имя оформляют кредит или что вы стали фигурантом уголовного дела. Вас запугивают. Для убедительности мошенник может предложить вам проверить номер телефона в интернете — и вы увидите, что он действительно совпадает с номером приёмной того или иного ведомства. Тут важно понимать технологию: они используют подмену номера. Это делается элементарно через специальные сервисы.

Ваша защита: Немедленно кладите трубку. Представители госорганов никогда не звонят для обсуждения уголовных дел или финансовых операций. У них есть повестки, официальные запросы и личный прием. Если вы всё же засомневались, скажите: «Я перезвоню вам на официальный номер сайта». И положите трубку. Реальный сотрудник не станет удерживать вас на линии.

– А что делать со звонками от «мобильных операторов»? Сейчас многие сталкиваются с этим.

– Да, это бич последнего года. Звонят и говорят: «У вас заканчивается срок действия договора, если не продлить сейчас — номер уйдет другому абоненту». Для нас, где номер привязан ко всему — от Госуслуг до банков, это звучит как катастрофа. И человек, чтобы спасти номер, называет код из СМС.

Что происходит на самом деле: С помощью этого кода мошенники заходят в ваш личный кабинет у оператора, перевыпускают сим-карту на себя. В итоге ваша физическая карта перестает работать, а у них в руках оказывается доступ ко всем вашим смс-подтверждениям и банкам.

Алгоритм действий здесь только один: завершить разговор. Если беспокоитесь, возьмите другой телефон, найдите официальный номер оператора и уточните, действительно ли есть проблема. Но помните: сами операторы звонят редко, а если звонят, то никогда не просят код и не торопят.

– Есть еще схема с SMS-сообщениями и ссылками. Якобы от налоговой, от управляющей компании...

– Здесь правило простое и жесткое: «Не переходи по ссылке». Вообще. Даже если ссылка выглядит как официальная, может отличаться одной буквой или знаком. Мошенники создают сайты-двойники для сбора данных и формирования баз для обзвона. Это называется фишинг. Вы переходите, вводите логин и пароль от Госуслуг или данные карты, и они сразу уходят злоумышленникам. Так мошенники мониторят свою целевую аудиторию, если человек прошел по отправленной ему ссылке, то этот человек ответит на звонок и есть шанс его обмануть.

Особенно опасны сейчас сообщения о «перерасчете ЖКХ», о «выплатах



от Роструда» или о «штрафах ГИБДД». Прежде чем кликнуть, возьмите паузу. Откройте отдельное приложение банка или официальный сайт, проверьте информацию там. Если вам пришло СМС о штрафе, лучше проверьте наличие штрафа в Госуслугах, а не по ссылке из сообщения.

– Отдельная тема — маркетплейсы. Покупки через Ozon, Wildberries. Как там защититься?

– Это сфера, где люди теряют бдительность из-за желания сэкономить. Схема выглядит так: вы находите товар по дешевой цене, продавец пишет в личные сообщения: «Давайте оплатим вне площадки, я скину скидку, не будем платить комиссию маркетплейсу». Вы переводите деньги на карту — и продавец исчезает. Маркетплейс вам не поможет, потому что сделка прошла мимо кассы.

Вторая распространенная схема — работа с подменой карт. Вы продаёте товар, вам приходит перевод. Через минуту звонит «покупатель» и говорит: «Я ошибся, перевел вам на 1000 рублей больше, верните на карту жены». Вы возвращаете. А через день банк блокирует ваш счет, потому что тот перевод был осуществлен с украденной карты, и вы стали соучастником обналичивания.

Мое правило: Все платежи — только через сервис маркетплейса. Если ошиблись переводом — возвращаем деньги строго туда, откуда они пришли, и никуда больше.

– Рита Михайловна, сейчас в новостях часто говорят про «взлом Госуслуг». Насколько это страшно и как это происходит?

– Взлом Госуслуг — это фактически передача вашей цифровой личности в чужие руки. Имея доступ туда, мошенники могут оформить на вас микрозаймы, кредиты, получить доступ к вашей недвижимости, чтобы перепродать её.

Чаще всего взлом происходит через звонок. Звонят и говорят: «На ваше имя пытаются взять кредит, сейчас мы блокируем заявку. На ваш телефон придет код подтверждения от Госуслуг, продиктуйте его, чтобы мы сняли блокировку». Это ложь. Ни один сотрудник портала или банка не просит код из СМС для отмены кредита.

Если вы всё же попали в эту ситуацию и продиктовали код — немедленно заходите в приложение и меняйте пароль. Если доступа нет, срочно идите в МФЦ и блокируйте учетную запись. Второй важный шаг — установить на Госуслугах контрольный вопрос. Даже если мошенники получат ваш пароль и СМС, они не смогут ответить на контрольный вопрос, который знаете только вы.

– Что делать, если мошенники звонят и сами признаются, что они мошенники? Это какая-то новая тактика?

– О, это очень грязная и циничная схема, которую я называю «двойной удар». Первым звонит «инвестиционный консультант» или «сотрудник безопасности» и убеждает вас перевести деньги на «резервный счет». Вы переводите. Понимаете, что потеряли все. И вот тут начинается самое страшное.

Вам звонит второй мошенник, который представляется уже «полковником из уго-

ловного розыска» и говорит: «Мы задержали банду, которая вас обманула, но деньги арестованы. Чтобы их разблокировать, нужна страховка или комиссия — еще 50 тысяч». Жертва, уже загнанная в угол, в отчаянии берет кредит, чтобы заплатить этот «взнос». И теряет еще и его. После уже звонят сами мошенники и предлагают вернуть деньги, но за это жертва должна сделать то, что они скажут. К сожалению, многие из числа попавшихся на уловки мошенников соглашаются и становятся «курьерами», выполняют действия по указке мошенников-кураторов, даже не задумываясь о том, какие последствия их ждут.

Что делать: Как только вы поняли, что потеряли деньги, — прекратите все разговоры с неизвестными. Блокируйте карты в банке. Подавайте заявление в полицию. Не пытайтесь вернуть деньги через «посредников» — это новая ловушка. Вернуть средства может только суд или следствие, но никакие «спасители» в телефонной трубке вам не помогут.

– Если всё-таки случилось страшное: вас обманули. Каковы первые шаги, минута в минуту?

ЗАПОМНИТЕ ЭТОТ АЛГОРИТМ, ЕГО НУЖНО ЗНАТЬ НАИЗУСТЬ:

ШАГ 1
БЛОКИРОВКА КАРТ

Звоните в банк по номеру, указанному на карте, и блокируйте всё. Отменяйте последнюю операцию, если приложение позволяет.

ШАГ 2.
ГОСУСЛУГИ

Меняйте пароль и блокируйте учетку, если к ней был доступ. Если телефон разблокирован и вы получили смс, что логин был с другого устройства — срочно завершите все сессии.

ШАГ 3.
МФЦ

Если доступ потерян окончательно — срочно идите в МФЦ, чтобы восстановить контроль. Помните, что мошенники могут оформить кредиты за часы.

ШАГ 4.
ПОЛИЦИЯ

Пишите заявление. Возьмите с собой выписку из банка, номера телефонов мошенников. Чем больше доказательств (скриншоты, записи разговора), тем выше шанс, что дело сдвинется с мертвой точки. И обязательно сообщите о краже паспорта, если к нему был доступ — тогда паспорт «уходит в стоп-лист» для банков.

– Как противодействовать мошенникам на упреждающем уровне? Что вы посоветуете нашим читателям внедрить прямо сегодня?

– Давайте я дам короткий **ЧЕК-ЛИСТ «ЗОЛОТЫХ ПРАВИЛ»**.

1 Правило «Трех НЕТ»: Никому по телефону не называем ПИН-код, CVV-код карты и код из СМС. Это святая святых. В любом из этих сообщений написано: «Никому не называйте это код»!

2 Сложные пароли и двухфакторность: Включите двухфакторную аутентификацию везде, где это возможно — в соцсетях, на Госуслугах, в почте. Используйте не «пароль», а «парольную фразу» из нескольких слов — её сложнее взломать.

3 Экстренный контакт: Договоритесь с семьей о «кодовом слове». Если ваш ребенок или родитель попадет в беду, вы зададите это слово по телефону. Если собеседник его не знает — это мошенник.

4 Правило «Перезвони сам»: Звонят из банка? Положите трубку. Откройте вкладку браузера и наберите номер банка сами. Звонят из МВД? Положите трубку и наберите 02. Связь по инициативе мошенника всегда опасна.

5 На детской банковской карте и карте пожилых родственников сотрите или закрасьте черным маркером последние 4 цифры номера карты и CVV-код. Это будет наглядным примером для ваших близких. Если им позвонят мошенники и попросят назвать данные с карты, то это станет сигналом и ваши родные быстро поймут, что их хотят обмануть. Не стоит переживать – номер карты и CVV-код можно посмотреть в мобильном приложении, но ребенку или пожилому родственнику это сложно сделать. Таким образом, вы убережете своих родных от обмана.

ПОМНИТЕ ГЛАВНОЕ: ни один официальный сотрудник, если он действительно хочет вам помочь, никогда не будет торопить вас. Давление и паника — первые признаки того, что на том конце провода преступник. Берегите себя и свои нервы. Ведь восстановить деньги сложно, а душевное спокойствие — порой невозможно.

АКТУАЛЬНЫЙ СПРАВОЧНИК ЯКУТСКА: ВСЕ НУЖНЫЕ НОМЕРА



Номера экстренных, коммунальных и социальных служб Якутска — в одном материале. Сохраните этот список, чтобы всегда иметь под рукой актуальные контакты.

ЭКСТРЕННЫЕ

• **Единый номер:** 112
• **Скорая помощь:** 103
педиатр: 326355
терапевт: 326364
• **Полиция:** 102
• **Пожарные:** 101
• **Служба спасения:** 459019
• **УГРС (Газ):** 104

ПРАВООХРАНИТЕЛЬНЫЕ

• **МВД:** 422222
Киберполиция: 490490
Противодействие коррупции: 321430
• **ГАИ:** 127, 473569, 352222
гибдд.рф/request_main
• **ФСБ:** 499999
• **Следственный комитет:** 403174
• **Росгвардия:** 224119
оружейные ячейки: 223408
пульт охраны: 224811
• **ПРОКУРАТУРА:**
Якутск: 227135
РС(Я): 364594
Дежурный прокурор: 89244698848

СОЦИАЛЬНЫЕ

• **Соцзащита:** 88001000001
• **Соцпомощник (льготы, субсидии):** max.ru/zabota_yakutia_bot
• **Бесплатная юридическая помощь:** mfcsakha.ru/articles/byup
• **Помощь погорельцам и нуждающимся:** 89248703875
• **Приют для женщин с детьми в трудной жизненной ситуации:** 89248983917
• **Телефон доверия для женщин, пострадавших от насилия:** 88007000600
• **Соцпсихолог для семьи и молодёжи:** 88001003550
• **Аренда технических средств реабилитации:** 402178

КОММУНАЛЬНЫЕ

• **Свет:** 215568
ДЭК: 88002347777
dvec.ru/press
• **Водоканал:** 449154, 493404, 509453
• **ЦАДС:** 450264, 89241690200
• **Жилкомсервис:** 89248777070
• **Отопление:**
город: 215770, 89244631297
пригороды: 207434
• **Экосети:** 706602
• **Лифт:** 435515
• **Теплоэнергия:** 509001, 358533
• **Домофон:** 402078
• **Уличное освещение:** 366746
• **Якутдорстрой:** 368587, 89142738600
• **Жалобы на УК:** 300760, 300888
• **ГУП ЖКХ:** 495777

• **Агентство субсидий:** 88002225070
• **Создание советов МКД:** 89148293500
• **Номера всех управляющих компаний и ТСЖ:** t.me/inf_ykt/52

СПЕЦИАЛЬНЫЕ

• **Памятка для ветеранов боевых действий, участников СВО и их семей:** t.me/inf_ykt/88
• **Налоговая:** 88002222222
• **Судебные приставы:** 404031, 223614, 226938
• **МЧС:** 399999
• **Социальная газификация:** sg.aostng.ru
• **Отдел переселения РИА:** 508630, 89241633368
• **Об экологических нарушениях:** t.me/ecobot_yakutia_bot
• **Дальневосточный гектар:** t.me/inf_ykt/85
• **Карта жителя Якутии:** albank.ru/ru/cards/ecs-card

ТРАНСПОРТ

• **Аэропорт (справочная):** 318844, платная: 14-006
Аэропорт Маган: 406319
• **Железные дороги:** 318081
• **Автобусы (колл-центр):** 300900
Автовокзал: 364766
Диспетчерская: 361461
• **УТЕРЯННОЕ В АВТОБУСЕ:**
Городские: 424814
Пригородные: 357711

ЗАПИСЬ В ПОЛИКЛИНИКУ

Единая регистратура: 122 (доб.2), также через бота max.ru/zapismzsakha_bot и сайт er14.ru
• **Травмпункт:**
Детский: до 15:00 — 1 поликлиника, после 15:00 — Медцентр (Педиатрия, Серг. шоссе, 4): 395035, 395412, 395407
Взрослый: 432030
• **Офтальмология:** 500707 (ул. Свердлова, 17)
• **Стоматология** (ул. Свердлова, 3/2): с пн-сб 8:00–19:00, вс 9:00–15:00
Регистратура детская: 316690, 327802
Регистратура взрослая: 326575, 327901
Горячая линия: 316609
•**Минздрав РС(Я):** 88002504714, **чат:** max.ru/join/epaBxP8hTOkP9S44IHyBiYFQkgGEuza6TAKRbQv3og
• **Психотерапевтический центр:** 507899
• **Психоневрологический диспансер:** 88002221407, 507967
• **Психиатрическая помощь:** 89245602968

УТЕРЯ ЖИВОТНЫХ И ОТЛОВ

• **Приют «Помоги выжить» (ул. Очиченко, 57):** 89248700067
• **Сообщить о безнадзорных животных: чат-бот МЦУ** — 89142610698
• **Отлов собак:** 89245997660; лошадей: 89142221177, 89644244415
• **СРБЖ:** 89143016554

ДЛЯ ШКОЛЬНИКОВ И РОДИТЕЛЕЙ

• **Рособрнадзор по ЕГЭ:** 84959848919
• **Роспотребнадзор:** 88005554943
• **Росздравнадзор:** 88005509903
• **Растимдетей.рф:** 88004442232
• **Детский телефон доверия:** 88002000122, 124
• **Ребёнок в опасности:** 123
• **По личным и семейным проблемам:** 507967, 88002221407
• Опека и усыновление: 340053

УПОЛНОМОЧЕННЫЕ ПО ПРАВАМ РС(Я):

Человека: 507363
Ребёнка: 508368, 508369, 508370
Коренных малочисленных народов Севера: 507863, 507864, 507861
Предпринимателей: 507854, 507855

ОБЩИЕ

• **ЕДДС:** 322364, 444251, 444229
• **МФЦ:** 88001002216, чат-бот: max.ru/mfcsakha_max_bot
• Единый контактный центр **122**
122*1: Минздрав
122*2: Поликлиники
122*3: Военная служба
122*4: По вопросам СВО
122*5: Помощь ДНР и ЛНР
122*6: Волонтёрская и психологическая помощь
122*7: Служба занятости
• Приёмная Президента РФ: 335036, 335024

ГОРОСКОП на Октябрь



ОВЕН

В начале октября у Овнов могут осложниться отношения в семье. Возможно, кто-то из членов семьи не захочет или не сможет выполнять свои семейные обязанности и это может привести к усилению напряженности. В середине месяца вы в своем стремлении действовать самостоятельно будете часто сталкиваться с противодействием. Старайтесь вести себя более дипломатично. В спорных ситуациях с партнером по браку вам поможет друг семьи. Его объективное мнение будет важным для вас и для партнера. Этот период связан с оживлением контактов, поездок, знакомств. В поле зрения может появиться много людей, готовых с вами общаться. Также вы с помощью окружающих можете успешно решать актуальные вопросы. В конце октября будьте сосредоточены на семейных делах и заботах.



ТЕЛЕЦ

В начале октября у Тельцов может быть много забот и хлопот. Это может происходить на фоне общего ухудшения самочувствия, энергетического спада. Ваша задача — уменьшить нагрузку на свой организм. В противном случае не исключены болезни и дальнейшее усугубление ситуации в делах.В эту осеннюю пору возрастает вероятность развития инфекционных заболеваний. Одевайтесь по погоде, держите ноги в тепле. Хорошее самочувствие вам необходимо для поддержания уровня работоспособности. В этом месяце у вас могут произойти положительные подвижки в карьере. И хорошее самочувствие позволит вам успешно проявить себя. Эти дни благоприятствуют решению материальных и финансовых вопросов. Уровень доходов может вырасти. В конце октября настанет благоприятное время для анализа своих контактов с окружающими людьми.



БЛИЗНЕЦЫ

Начало октября у Близнецов может быть связано с финансовыми трудностями. Старайтесь не поддаваться на азартное желание срочно куда-то потратить деньги. Вторая проблемная тема может быть связана с романтическими отношениями. Возможны ссоры с любимым человеком из-за меркантильности. В середине месяца вы можете столкнуться с дилеммой: кому уделять больше внимания, друзьям или любимому человеку. Также это прекрасное время для творчества. Вы можете открыть для себя новое увлекательное занятие. Займитесь плотно своим развитием. Эти дни могут быть связаны с повышением вашей самооценки. Вы можете почувствовать потребность в самостоятельном принятии решений. Прекрасное время для старта бизнес-проектов, инициатором которых являетесь вы лично. В конце октября от вас требуется рациональное и экономное распределение финансовых ресурсов. Благодаря такому подходу вы сможете сократить свои расходы, а оставшиеся в бюджете деньги начать откладывать под какую-то крупную покупку в дальнейшем.



РАК

В начале октября Раки могут столкнуться с некоторыми осложнениями в семье. Это особенно актуально для молодых людей, которые пока не успели образовать своей семьи и живут вместе с родителями. На этом фоне могут возникать конфликтные ситуации. В середине месяца звезды советуют вам настроиться на перемены. Вы можете добиться положительных изменений в карьере. Чем больше изменений будет происходить в вашей фирме, тем выше ваши шансы занять более статусную и высокооплачиваемую должность. Также не исключено, что у вас поменяются приоритеты. Также вы можете почувствовать потребность в уединении. В контакте с природой и в тишине вы сможете восстановить свои силы и вновь обрести душевное равновесие. В конце октября методичный и размеренный образ жизни необходим для получения позитивного результата.



ЛЕВ

В начале октября у Львов в делах и в контактах могут возникнуть препятствия. Возможно, вы будете ограничены в свободе поведения из-за ухудшения состояния здоровья или иных тормозящих факторов. Могут возникать слухи и сплетни относительно людей, входящих в круг вашего повседневного общения. Не следует доверяться случайным попутчикам в поездах дальнего следования. В середине месяца с какими-то знакомыми ваши пути могут разойтись, а взамен вы можете обзавестись новыми знакомствами. Наиболее вероятной причиной расставаний может стать ненадежное поведение и неисполнение обещаний. Наиболее позитивная тема месяца — улучшение партнерских отношений. Усиливается взаимопонимание с партнером, вы сможете спокойно обсуждать любые острые вопросы. Хорошо посещать публичные мероприятия. Хорошее время для учебы и поездок. В конце октября может стабилизироваться семейная жизнь. Если прежде что-то вызывало ваше беспокойство, то теперь никаких проблем в семье не будет и можно спокойно наслаждаться относительной стабильностью домашнего очага. В целом это время не терпит шума и суеты.



ДЕВА

В начале октября у Дев могут усилиться разногласия с друзьями. Возможно, из-за сложного финансового положения. Кроме того, звезды категорически не советуют вам брать и давать деньги кому угодно, и особенно друзьям. Могут быть и другие причины для непонимания. В середине месяца нехватка финансовых средств может продолжаться, однако ситуация постепенно начнет улучшаться. В итоге вы сможете серьезно продвинуться в решении материальных вопросов. Также это хорошее время для приведения в порядок своего образа жизни, начала жизни по оптимальному распорядку дня. Ваше физическое состояние может значительно укрепиться. Также это время может быть связано с какими-то вашими личными достижениями. В конце октября может активизироваться ваше дружеское общение. В каком-то смысле вы можете провести своеобразную зачистку дружеских связей, оста-

вив лишь наиболее верных и ответственных друзей.



ВЕСЫ

Весы в начале октября могут испытывать трудности с самореализацией. Звезды советуют вам не ставить перед собой каких-то масштабных грандиозных задач. Это относится в первую очередь к карьере и к положению в семье. В середине месяца наиболее проблемная тема может быть связана с партнерскими отношениями. Вероятная причина осложнений зависит во многом от непредсказуемого и часто своевольного поведения партнера, который будет не склонен советоваться с вами по поводу своих инициатив. Если у вас есть общие увлечения, то направьте туда свою энергию. Также это благоприятное время для романтических отношений, совместных поездок. В вас может усилиться стремление к знаниям. Это положительно отразится на учебе. Используйте это время для всестороннего личностного развития. В конце октября рекомендуется сосредоточить внимание на своей профессиональной деятельности. Именно здесь могут происходить основные позитивные события. За хорошую работу вас могут поощрить материально.



СКОРПИОН

У Скорпионов в начале октября могут сложиться объективные трудности при взаимоотношениях с окружающими. Возможно, в этот период вы не сможете достаточно хорошо понять помыслы и истинные намерения других людей. В результате ваша репутация может пострадать от неких слухов и сплетен. Со своей стороны вы можете этому воспрепятствовать, если не станете делиться с посторонними людьми секретами из своей личной жизни. В середине месяца рекомендуется придерживаться распорядка дня и стараться вести здоровый образ жизни. Это очень важно для сохранения здоровья и высокого уровня работоспособности. Также это хорошее время для семейной жизни в целом. Усиливается интуиция, что позволяет вам считывать мысли с окружающих и предвидеть ход событий. Постепенно начнет улучшаться финансовое положение. Все это позволит вам уменьшить зависимость от финансовых обязательств, снизив бремя долгов. В конце октября время складывается благоприятно для студентов вузов. Это хорошее время для сдачи экзаменов по переаттестации, защите дипломной работы.



СТРЕЛЕЦ

У Стрельцов в начале октября нестабильные обстоятельства могут привести к необходимости корректировать свои планы в оперативном порядке. Одной из наиболее вероятных причин может стать затруднительное финансовое положение. Также будьте осмотрительнее в использовании острых предметов, инструментов — возможны травмы. В середине месяца могут произойти перемены в личной жизни. В любовной жизни динамичное и нестабильное время. Возможны резкие перепады в общении, с сильными порывами чувств и ссорами. Также это прекрасное время для контактов, новых знакомств, учебы и делового сотрудничества. Данный период может быть связан с улучшением партнерских отношений. Прежде всего, это почувствуют те, кто состоит в супружеском союзе. Вы можете чувствовать любовь партнера и его готовность брать на себя ответственность за ваши совместные дела. В конце октября если у вас были долги по кредитам, то вам представится шанс уменьшить, или вовсе снять эту зависимость от долгов. Многое из важных событий будет происходить незаметно, скрыто, неявно. И вы преуспеете в искусстве тайной дипломатии.



КОЗЕРОГ

У Козерогов начало октября может быть связано с осложнениями из-за неблагоприятных внешних обстоятельств. У вас может отсутствовать четкое понимание того, что именно сейчас лучше делать и от каких шагов разумнее воздержаться. Наиболее проблемные темы связаны с разногласиями в партнерских отношениях и в карьере. В середине месяца могут осложниться противоречия между карьерой и семейной жизнью. В карьере звезды не советуют вам строить больших планов. В семейной жизни обстановка может сложиться непредсказуемой и хаотичной. Стремление всюду успеть может привести к перенапряжению и конфликтам. Хотя в целом это вполне благополучный период для деловой активности, роста доходов и покупок. В конце октября могут стабилизироваться партнерские отношения. Романтическое знакомство может привести к стремительному сближению, хотя о прочности чувств говорить рано.



ВОДОЛЕЙ

В начале октября у Водолеев весьма непростой период. Ваш организм может быть чувствительным к простудным заболеваниям. В середине месяца информационный фон складывается весьма насыщенный. Может быть много поездок, контактов, знакомств. Старайтесь быть разборчивее в людях и проверяйте поступающую информацию на предмет достоверности. В любой ситуации принимайте окончательное решение самостоятельно. Используйте эти дни для всестороннего личностного развития и творчества. Возможно, вы откроете для себя какое-то увлекательное занятие, которому будете уделять все свободное время. Возможны романтические отношения, которые могут гармонично развиваться. Четкое планирование на каждый день — вот что требуется вам в конце октября. Немаловажным плюсом могут стать оздоровительные процедуры, утренняя гимнастика, посещение фитнеса, бассейн и сауна. Это может дать вам дополнительный импульс в плане здоровья, энергии, физической выносливости.



РЫБЫ

В начале октября у Рыб может усилиться нестабильность в романтических отношениях. Не следует проявлять излишней настойчивости, старайтесь учитывать не только свои желания, но и настрой любимого человека. В противном случае отношения могут надолго испортиться. Также может обостриться финансовое положение. Причиной этого может стать бесконтрольное расходование средств. Относительно благополучно с этим могут справиться те из вас, кто помимо основной работы имеет дополнительную подработку. Эта статья доходов может достаточно существенно вырасти, и вы сможете свести концы с концами в своем бюджете. Этот период создает благоприятные условия для семейного общения. Теплые и доброжелательные отношения в семье позволят вам успешно сотрудничать в общих делах. Не исключено, что к вам в дом приедут гости. В конце октября вы можете преуспеть в учебе и творчестве. Романтические отношения в эти дни могут казаться слегка прохладными, однако, это не означает, что любовь ушла. В данный период она проявляется в ответственности и надежности, в готовности оказать практическую помощь.

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ЯКУТИИ

РЕГУЛЯРНЫЕ ПАССАЖИРСКИЕ СООБЩЕНИЯ ОТ СТАНЦИИ НИЖНИЙ БЕСТЯХ

ЛЬГОТНЫЕ БИЛЕТЫ:

- Детям - гражданам Российской Федерации в возрасте от 10 до 18 лет - скидка 50% на проезд в поездах дальнего следования в плацкартных и общих вагонах
- Детям до 5 лет – бесплатно без предоставления места
- Детям от 5 до 10 лет – детский тариф ориентировочно 35% от стоимости взрослого билета

БЕСПЛАТНЫЙ ПРОЕЗД

- Граждане-получатели социальных услуг (пенсионеры, ветераны, инвалиды) по талонам ФСС, ПФР
- Ветераны и участники ВОВ
- Сотрудники силовых структур (МВД, ФСБ, МО)



Стоимость

Томмот
438 км
стоянка 15 мин
время в пути 9 ч 42 мин
ТАРИФ Плацкарт 1 868 руб.
Купе от 3 061 руб.

Алдан
521 км
стоянка 30 мин
время в пути 11 ч 34 мин
ТАРИФ Плацкарт 2 071 руб.
Купе от 3 443 руб.

Нерюнгри
799 км
стоянка 40 мин
время в пути 17 ч 55 мин
ТАРИФ Плацкарт 2 528 руб.
Купе от 4 299 руб.

Тында
1028 км
время в пути 23 ч 07 мин
ТАРИФ Плацкарт 3 139 руб.
Купе от 5 444 руб.

Белогорск
1798 км
стоянка 30 мин
время в пути 38 ч 14 мин
ТАРИФ Плацкарт 4 373 руб.
Купе от 7 115 руб.

проезда от ст. Нижний Бестях



Хабаровск
2456 км
стоянка 30 мин
время в пути 52 ч 41 мин
ТАРИФ Плацкарт 6 407 руб.
Купе от 10 406 руб.

Уссурийск
3110 км
стоянка 22 мин
время в пути 63 ч 54 мин
ТАРИФ Плацкарт 8 189 руб.
Купе от 13 396 руб.

* Стоимость проезда в купейном вагоне зависит от времени отправления и от загрузки вагона

Владивосток
3 222 км
время в пути 66 час 22 мин
ТАРИФ Плацкарт 8 189 руб.
Купе от 14 851 руб.

Благовещенск
1907 км
время в пути 40 ч 41 мин
ТАРИФ Плацкарт 4 969 руб.
Купе от 9 659 руб.

Чита
2 347 км
стоянка 37 мин
время в пути 52 ч 03 мин
ТАРИФ Плацкарт 6 407 руб.

Улан-Удэ
2 904 км
стоянка 30 мин
время в пути 62 ч 50 мин
ТАРИФ Плацкарт 7 743 руб.

Иркутск
3 360 км
время в пути 71 ч 05 мин
ТАРИФ Плацкарт 8 633 руб.

Грузовые перевозки – АО «АК «ЖДЯ» осуществляет грузовые перевозки с 1997 года

С 1997 года по 2025 годы всего перевезено

101,46
млн тонн грузов

За последние 5 лет с 2020 по 2025 год –

45,3
млн тонн

Показатели по перевозке грузов за 2020-2025 годы

	Объем перевозок, тыс. тонн	Грузооборот, млрд. т-км
2020	5,7	1,5
2021	7,5	1,8
2022	8,41	2,1
2023	7,67	2,1
2024	8,27	2,2
2025	7,8	2,2

За последние 5 лет перевезено грузов через станцию Нижний Бестях - **7,19** млн тонн грузов

2021 г. **1 188 973,00** тонн
2022 г. **1 380 115,00** тонн
2023 г. **1 440 070,00** тонн
2024 г. **1 618 407,00** тонн
2025 г. **1 577 000,00** тонн



Структура перевозок грузов по инфраструктуре Нерюнгри – Пассажирская – Нижний Бестях

номенклатурная группа грузов	Доля, %
Уголь	*69,2*
Нефтепродукты	*11,05*
Строительные грузы	*2,08*
Продовольствие	*1,00*
Прочие	*10,95*
Грузы в контейнерах	*5,12*
Метизы	*0,6*

Пассажирские перевозки –
осуществляются с 2004 года



С 2004 по 2025 годы всего перевезено пассажиров

3 204
тыс. человек

За последние 5 лет с 2021 по 2025 годы –

1 700,7
тыс. человек

Показатели по перевозке пассажиров за 2021 по 2025 годы



Протяженность инфраструктуры Нерюнгри – Нижний Бестях – 799 км

Нерюнгри — 368 км — Томмот — 431 км — Нижний Бестях

22 раздельных пункта, в томчисле 12 станций и 10 разъездов

3 железнодорожных вокзала: Алдан, Томмот, Нижний Бестях

- Локомотивное депо ст. Алдан
- Вагонное депо ст. Томмот
- Вагонное депо ст. Нижний Бестях
- Контейнерные площадки на ст. Алдан, Томмот, Нижний Бестях,
- Контейнерный терминал "Мархинка" (г. Якутск),
- Грузовой терминал «Столбовая» Московский узел

Показатели работы АО «АК» Железные дороги Якутии» за 2025 год

Инвентарный парк тепловозов

2025 г.

69

магистральные тепловозы: 51 секция

маневровые тепловозы: 18 секций

Парк пассажирских вагонов

2024 г.	2025 г.
58	58

Рабочий парк специальных вагонов: 255 единиц, 2025 г.

Рабочий парк путевых машин: 28 единиц, 2025 г.



СТРОИТЕЛЬСТВО ЖИЛЬЯ

2025 г.

Жилые дома в рамках программы "Переселение граждан из аварийного и ветхого жилья " г. Томмот – 4 дома

Численность



Производительность труда



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ

АКЦИОНЕРНОЙ КОМПАНИИ «ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ЯКУТИИ»

На инфраструктуре АО «АК «ЖДЯ» имеется три железнодорожных вокзала.

Все вокзалы оснащены билетными кассами, залами ожидания, камерами хранения, бесплатными туалетами. На вокзалах Томмот и Нижний Бестях имеются комнаты матери и ребенка.

Есть посты полиции.

На всех привокзальных площадях имеются стоянки для общественного транспорта и такси.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОКЗАЛ СТАНЦИИ НИЖНИЙ БЕСТЯХ

Год постройки: 2014 год
Площадь 1278 кв.м.
Вместимость: 100 человек
Расстояние до п.г.т.
Нижний Бестях – 9 км

Адрес: РС(Я) п.г.т. Нижний Бестях, Майинская трасса, 11
Режим работы: С 08.00 до 20.00
Режим работы в мае и ноябре: С 08.00 до 18.00
Обеденный перерыв: 13.00-14.00
Телефон кассы: +7 (4112) 31–80–81 доп. 7381



На привокзальной площади установлен монумент «Паровоз» в честь 100-летия ВЛКСМ

Паровоз серии «Л» №1252, был изготовлен в 1950 году на Коломенском машиностроительном заводе). Последнее место эксплуатации – станция Могзон Забайкальской железной дороги.

В честь 100-летия ВЛКСМ 5 августа 2019 года на привокзальной площади установлен памятный камень, в который заложена капсула с обращением к молодежи 50-х годов 21 века.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОКЗАЛ СТАНЦИИ ТОММОТ



Год постройки: 2004 год
Площадь 761 кв.м.
Вместимость: 50 человек
Расстояние
до города Томмота - 1 км

Адрес: РС(Я) г. Томмот
Режим работы: с 16.00-03.00
Обеденный перерыв:
с 21.00-22.00
Режим работы в мае и ноябре:
с 18.00-03.00
Обеденный перерыв:
с 21.30-22.30
Телефон кассы:
+7 (4112) 31–80–81 доп. 7450

На привокзальной площади 28 августа 2004 года установлен Монумент «Паровоз» серии Е 3884 в честь открытия пассажирского движения на железной дороге ст. Нерюнгри-пассажирская – ст. Томмот и укладки серебряного звена железнодорожной линии Томмот – Якутск».



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОКЗАЛ АЛДАН



Год постройки: 2004 год
Площадь 519 кв.м.
Вместимость: 50 человек
Расстояние до города
Алдана - 4 км

Адрес: РС(Я) г. Алдан,
ул. Железнодорожная,1
Режим работы:
с 03.30-05.30, 15.00-23.00
Обеденный перерыв:
18.00-19.00
Режим работы в мае и ноябре:
с 03.30-05.30, 16.30-23.00
Обеденный перерыв:
19.30-20.00
Телефон кассы:
+7 (4112) 31–80–81 доп. 7193

ЕДИНЫЙ БИЛЕТ В ЯКУТСК

Железнодорожная станция Нижний Бестях расположена на правом берегу реки Лена. Для перевозки пассажиров между станцией и городом Якутск действует система интермодальных перевозок по единому билету.

1 На поезде вы следуете от любой станции до ст. Нижний Бестях.

2 Далее вы едете на автобусе от вокзала до Нижнего Бестяха (пристань), где необходимо сделать пересадку на теплоход или судно на воздушной подушке, следующее в город Якутск. В зимнее время, в период действия ледовой переправы, перевозка на автобусе осуществляется непосредственно до Пункта ожидания «Намыв» без пересадки. При следовании из Якутска на вокзал и далее на поезде интермодальная перевозка осуществляется в обратном порядке.

«ЕДИНЫЙ БИЛЕТ» СОСТОИТ ИЗ ДВУХ ЧАСТЕЙ:

1) билет на поезд и 2) талон для проезда на автобусе и судне (в летний период), на автобусе (в зимний период), на автобусе и судне на воздушной подушке (в переходной период).

Оформление талонов на получение услуги по организации перевозки автомобильным и речным транспортом между Якутском и вокзалом Нижний Бестях в рамках «Единого билета» начинается за 90 суток до начала перевозки и заканчивается за 5 минут до отправления автобуса/судна. Талон можно приобрести в железнодорожных кассах, на официальном сайте ОАО «РЖД, на популярных интернет-сервисах по продаже авиа и железнодорожных билетов или в мобильном приложении «РЖД Пассажирам». Оформление Талона возможно как одновременно с билетом на поезд, так и позднее, в дополнение к ранее приобретенному билету на поезд.

Если вы не оформили Талон на проезд от Нижнего Бестяха до Якутска при покупке железнодорожного билета, то его можно оформить перед посадкой в поезд, на станции вашего отправления (при наличии там билетной кассы), в пути следования у начальника поезда, на сайте РЖД, любом интернет-сервисе по продаже авиа и железнодорожных билетов или в мобильном приложении «РЖД Пасссажирам», но не позднее чем, за 5 минут до отправления автобуса от вокзала Нижний Бестях.

Для приобретения Единого электронного билета на официальном сайте ОАО «РЖД» rzd.ru вам необходимо:

1 Выбрать маршрут и дату поездки от станции вашей посадки в поезд до станции Якутск или в обратном направлении. Нажать пиктограмму «Найти». Система выдаст ответ «Не найдено прямых маршрутов»

2 Поставить галочку в окне «Маршруты с пересадками» и нажать пиктограмму «Найти».

3 Оформить билеты. Выбор мест производится в два этапа: на поезд и на трансфер.

4 Для посадки в поезд/автобус вам нужно в Личном кабинете на сайте распечатать 2 листа (посадочных купона) на бумаге формата А4, один лист – с посадочным купоном на поезд, второй – на автобус+судно или сохранить посадочные документы в вашем мобильном телефоне.

В «Едином билете» места указаны только в вагонах поезда, в автобусе и на судах – свободная рассадка.

Служба поддержки перевозчика
АО «АК «Железные дороги Якутии»:
8 (4112) 31-80-81, доб.7381,
с 08-00 до 18-00, перерыв с 13-00 до 14-00.

ДОСТАВКА ПАССАЖИРОВ МЕЖДУ ВОКЗАЛОМ НИЖНИЙ БЕСТЯХ И Г.ЯКУТСК ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ

(ДАТЫ УКАЗАНЫ ОРИЕНТИРОВОЧНО, В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ПЕРИОДА ОТКРЫТИЯ НАВИГАЦИИ И ЛЕДОВОЙ ПЕРЕПРАВЫ)

В ЛЕТНИЙ ПЕРИОД,

с 01 июня по 14 октября: трансфер автобусом от железнодорожного вокзала Нижний Бестях до Нижнего Бестяха (пристань) с пересадкой на катер до города Якутск (204 мкр., Пункт ожидания «Намыв»).



При следовании из города на вокзал - посадка в теплоход на Пункте ожидания «Намыв» в 204 мкр.

В ПЕРЕХОДНЫЕ ПЕРИОДЫ

с 15 апреля по 31 мая и с 15 ноября по 10 декабря: трансфер автобусом от железнодорожного вокзала Нижний Бестях до Нижнего Бестяха (пристань), с пересадкой на судно на воздушной подушке до города Якутск (204-й микрорайон, Пункт ожидания «Намыв», ул. Ларионова,16В).



При следовании из города на вокзал посадка на судно на воздушной подушке в 204-м микрорайоне с пересадкой на автобус на пристани в Нижнем Бестяхе.



В ЗИМНИЙ ПЕРИОД

с 11 декабря по 14 апреля: трансфер автобусом от железнодорожного вокзала Нижний Бестях до города Якутск 204 мкр., Пункт ожидания «Намыв», ул. Ларионова, 16В.

При следовании из города на вокзал посадка в автобус в 204 мкр., Пункт ожидания «Намыв», ул. Ларионова, 16В

ТАРИФЫ НА ТРАНСФЕР

(ДАТЫ УКАЗАНЫ ОРИЕНТИРОВОЧНО, В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ПЕРИОДА ОТКРЫТИЯ НАВИГАЦИИ И ЛЕДОВОЙ ПЕРЕПРАВЫ)

МАРШРУТ	ТАРИФ
Нижний Бестях – Якутск (204 мкр., Пунк ожидания «Намыв», ул. Ларионова, 16В) – в летний период с 01 июня по 14 октября	800 руб.
Нижний Бестях – Якутск (204 мкр., Пунк ожидания «Намыв», ул. Ларионова, 16В) – в период от закрытия судоходства до открытия ледовой переправы и наоборот с 15 апреля по 31 мая и с 15 ноября по 10 декабря	2200 руб.
Нижний Бестях – Якутск (204 мкр., Пунк ожидания «Намыв», ул. Ларионова, 16В) – в зимний период с 11 декабря по 14 апреля	1200 руб.

Проезд от вокзала до поселка Нижний Бестях (и от поселка до вокзала) – 550 рублей.

РАСПИСАНИЕ ТРАНСФЕРА

№584 «Нижний Бестях – Якутск»

Станция	Время (местное)
Нижний Бестях	Отправление в 10:35
Нижний Бестях Поселок	10:53 – 10:55
Якутск (все пункты прибытия)	Прибытие в 12:05

Время в пути 1ч. 30 мин.(ориентировочно)

№583 «Якутск - Нижний Бестях»

Станция	Время (местное)
Якутск(все пункты отправления)	Отправление в 14:00
Нижний Бестях Поселок	15:17 – 15:19
Нижний Бестях	Прибытие в 15:40

Время в пути 1ч. 40мин. (ориентировочно)

Адреса пунктов посадки

- Посадка в поезд: Железнодорожный вокзал станции Нижний Бестях, ул.Железнодорожников, 21.
- **Посадка в Якутске (круглогодично) :** г. Якутск, 204 мкр., ул.Ларионова, 16 В, Пункт ожидания «Намыв».

ВОЗВРАТ «ЕДИНОГО БИЛЕТА»

Возврат Талона на трансфер может производится отдельно от билета на поезд не позднее, чем за 3 часа до момента отправления автобуса/катера. При возврате неиспользованного Талона с пассажира удерживается сбор за операцию возврата в размере 40 руб. 80 коп.

Возврат железнодорожных билетов осуществляется в соответствии с Правилами перевозки пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом.

ЕДИНЫЙ БИЛЕТ В ЯКУТСК

Утверждены приказом Минтранса России от 5 сентября 2022 г. N 352

ПРАВИЛА ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ, БАГАЖА, ГРУЗОБАГАЖА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Оформление перевозки пассажиров в поездах дальнего следования.



К документам, удостоверяющим личность, на основании которых осуществляется оформление проездного документа (билета) на поезд дальнего следования, относятся:

1) паспорт гражданина Российской Федерации, удостоверяющий личность гражданина Российской Федерации на территории Российской Федерации (далее - паспорт гражданина Российской Федерации);

2) паспорт гражданина Российской Федерации, удостоверяющий личность гражданина Российской Федерации за пределами территории Российской Федерации;

3) дипломатический паспорт;

4) служебный паспорт;

5) паспорт гражданина СССР, удостоверяющий личность гражданина Российской Федерации;

6) паспорт иностранного гражданина;

7) временное удостоверение личности гражданина Российской Федерации;

8) свидетельство о рождении лица, не достигшего возраста 14 лет;

9) удостоверение личности военнослужащего Российской Федерации;

10) удостоверение личности моряка;

11) военный билет военнослужащих и курсантов военных образовательных организаций;

12) справка об освобождении из мест лишения свободы;

13) документ, удостоверяющий личность осужденного;

14) вид на жительство иностранного гражданина или лица без гражданства;

15) заключение об установлении личности иностранного гражданина или лица без гражданства;

16) свидетельство о возвращении из стран СНГ;

17) справка о следовании иностранного гражданина (лица без гражданства) в посольство страны государства своей гражданской принадлежности (прежнего постоянного проживания);

18) справка для следования в дипломатическое представительство иностранного государства в Российской Федерации;

19) временное удостоверение личности лица без гражданства в Российской Федерации;

20) иной документ, установленный федеральным законом или признаваемый в соответствии с международным договором Российской Федерации в качестве документа, удостоверяющего личность иностранного гражданина и (или) лица без гражданства.



При оформлении проездных документов (билетов) на поезда дальнего следования пассажир из числа маломобильных информирует перевозчика об ограничении своей жизнедеятельности с целью организации его перевозки.



• При проезде в поезде дальнего следования пассажир имеет право провозить бесплатно 1 ребенка в возрасте не старше 5 лет, если он не занимает отдельное место, а также детей в возрасте от 5 до 10 лет с оплатой в соответствии с тарифом на перевозку детей.

• На ребенка в возрасте не старше 5 лет, проезжающего со взрослым в поезде дальнего следования, если он не занимает отдельное место, оформляется проездной документ (билет). <2

• Если ребенок в возрасте не старше 5 лет при проезде в поезде дальнего следования занимает отдельное место, то на него оформляется проездной документ (билет) по тарифу на перевозку детей в установленном Правилами порядке.

• Если в день отправления поезда ребенку

исполняется 5 лет, то на него оформляется проездной документ (билет) без взимания платы, если ребенок не занимает отдельное место.

• Проезд детей в возрасте до 10 лет в поездах дальнего следования без сопровождения взрослых не допускается, за исключением случаев проезда учащихся, пользующихся железнодорожным транспортом для посещения общеобразовательных организаций

Посадка пассажиров в поезд дальнего следования и условия проезда



• При посадке в поезд дальнего следования пассажир обязан предъявить оформленный проездной документ (билет) и документ, удостоверяющий личность, на основании которого оформлен проездной документ (билет).

• Пассажир допускается к проезду в поезде дальнего следования при наличии ошибки в фамилии, имени, отчестве, серии и номере документа, удостоверяющего личность, указанных в проездном документе (билете), включая перестановку местами соседних букв, или перестановку соседних цифр, или лишнюю вставленную букву, или лишнюю вставленную цифру, или пропущенную букву, или пропущенную цифру. При этом допускается не более одной ошибки в фамилии, или имени, или отчестве пассажира, и не более одной ошибки в серии или номере документа, удостоверяющего личность пассажира, указанных в проездном документе (билете).

• При посадке пассажира в вагон поезда дальнего следования проверяются соответствие веса, габаритов ручной клади пассажира установленным нормам, а также квитанция "багаж на руках" в случаях, предусмотренных Правилами.

• Если при посадке в поезд дальнего следования паспорт гражданина Российской Федерации, на основании которого оформлен проездной документ (билет), сдан для замены или утерян, то пассажир допускается для проезда в поезде дальнего следования при предъявлении временного удостоверения личности гражданина Российской Федерации после внесения перевозчиком изменений в персональные данные, указанные в проездном документе (билете).

• Если при посадке в поезд дальнего следования паспорт, на основании которого оформлен проездной документ (билет), заменен, то пассажир допускается для проезда в поезде дальнего следования при предъявлении паспорта с отметкой о ранее выданном паспорте, на основании сведений о котором оформлен проездной документ (билет).

• Если в персональных данных пассажира, указанных в проездном документе (билете), содержится более двух ошибок или более одной ошибки в фамилии, или имени, или отчестве пассажира, или серии, или номере документа, то пассажир допускается к проезду в поезде дальнего следования при наличии у перевозчика технической возможности внесения изменений в персональные данные, указанные в проездном документе (билете).

• При внесении изменений в персональные данные пассажира ему оформляется новый проездной документ (билет) без взимания стоимости проезда.

• Посадка пассажиров производится в вагон, указанный в проездном документе (билете). Менее чем за 5 минут до отправления поезда дальнего следования с начальной станции маршрута следования и на промежуточных станциях посадка пассажиров допускается в любой вагон поезда с последующим переходом в вагон, указанный в проездном документе (билете).

• Каждый пассажир при наличии проездного документа (билета) занимает место, указанное в его проездном документе (билете), при проезде в поезде дальнего следования и пригородного сообщения с указанием мест.

• По требованию проводника вагона поездов дальнего следования пассажир, проезжающий на нижней полке, обязан предоставить место у столика пассажиру, проезжающему на верхней полке, для приема пищи. Время для приема пищи составляет в утренние часы (с 7:00 до 10:00) и вечерние часы (с 19:00 до 21:00) не более 30 минут, в обеденное время (12:00 до 15:00) не более 1 часа.



• При проезде в поезде дальнего следования в вагоне с местами для лежания пассажир по своему желанию и за отдельную плату обеспечивается комплектом постельного белья, если стоимость комплекта постельного белья не включена в стоимость проезда.

• Проводники вагонов доставляют комплекты постельного белья на места пассажиров.

! Запрещается пользование постельными принадлежностями без постельного белья.

Остановка пассажира в пути следования при проезде в поезде дальнего следования



• Пассажир имеет право при проезде в поезде дальнего следования делать остановку в пути следования с продлением срока действия проездного документа (билета) не более чем на 10 суток.

• Для остановки в пути следования пассажир должен предъявить свой проездной документ (билет) в билетной кассе на станции остановки для проставления на нем отметки об остановке в течение 3 часов с момента прибытия на станцию поезда, с которым он следовал.

• При возобновлении поездки пассажир оплачивает стоимость плацкарты, иные платежи, возникающие при изменении условий проезда, и сбор за переоформление проездного документа (билета).

• При отсутствии после остановки пассажира отметки об остановке на проездном документе (билете) такой проездной документ (билет) считается недействительным.

• Возобновление поездки после остановки в пути следования производится в поезд и вагон того перевозчика, в который был оформлен первоначальный проездной документ (билет).

• Пассажиры, имеющие право льготного или бесплатного проезда и следующие с пересадками, при намерении сделать остановку в пункте пересадки должны в течение 24 часов с момента прибытия поезда на станцию проставить соответствующую отметку у перевозчика на проездном документе (билете), оформленном от первоначального пункта отправления.

Прекращение поездки, перевозки



Пассажир может быть удален из поезда:
а) работниками органов внутренних дел, если при посадке в поезд или в пути следования пассажир нарушает правила проезда, общественный порядок и мешает спокойствию других пассажиров. При этом средства в размере стоимости проезда за непроследованное расстояние и стоимости перевозки багажа не возвращаются;
б) работниками перевозчика, на которых в установленном порядке возложено осуществление контроля за наличием у пассажиров проездных документов (билетов), в случае если пассажир проезжает без проездного документа (билета) или по недействительному проездному документу (билету) и отказывается оплатить стоимость проезда в порядке, определяемом правилами перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа.

! При удалении пассажира из поезда удаляются его ручная кладь, багаж.

Особенности перевозок пассажиров с использованием электронного проездного документа (билета).



• Оформление безденежных или льготных электронных проездных документов (билетов) осуществляется при условии обеспечения подтверждения пассажиром при оформлении электронного проездного документа (билета) права на льготу.

• Пассажир осуществляет посадку в поезд дальнего следования по предъявлении документа, удостоверяющего личность пассажира, на основании которого был оформлен электронный проездной документ (билет).

• Информация об электронном проездном документе (билете) хранится у проводника вагона поезда дальнего следования на период проезда пассажира.

• Сформированный электронный проездной документ (билет) после перечисления денежных средств сервис-провайдером для оплаты поездки пассажира отображается на электронных устройствах пассажира с использованием системы отображения QR-кода. Электронный проездной документ (билет) направляется пассажиру в электронном виде посредством цифровых технологий передачи данных или формируется в приложении на электронном устройстве (по выбору пассажира при оформлении проездного документа).

Перевозка ручной клади



• Пассажир в поездах дальнего следования имеет право бесплатно провозить с собой на 1 проездной документ (билет), кроме мелких вещей, ручную кладь весом не более 36 кг, размер которой по сумме 3 измерений не превышает 180 см.

• Пассажир в поезде пригородного сообщения имеет право бесплатно провозить с собой на 1 проездной документ (билет), кроме мелких вещей, ручную кладь весом не более 36 кг, размер которой по сумме 3 измерений не превышает 180 см.

• Вещи пассажиров, перевозимые ими при себе, независимо от их рода и вида упаковки (далее - ручная кладь) должны быть помещены пассажирами в пассажирских вагонах на местах, предназначенных для размещения ручной клади, исходя из конструктивных особенностей вагона.

• Ручная кладь размещается пассажиром таким образом, чтобы не мешать проезду других пассажиров.

• Не допускается размещение ручной клади в проходах между сиденьями, в коридорах и тамбурах вагонов.

• Преимущественное право для использования в поездах дальнего следования нижнего места для размещения ручной клади имеет пассажир, проезжающий на нижней полке, а верхнего места - пассажир, проезжающий на верхней полке. При этом если конструктивными особенностями вагона предусмотрено только нижнее (верхнее) место для размещения ручной клади, то пассажиры, вне зависимости от занимаемого места, имеют равные права на использование нижнего (верхнего) места для размещения ручной клади.

• При проезде в поездах дальнего следования пассажир вправе дополнительно к установленной норме провезти с собой ручную кладь весом до 50 кг на один проездной документ (билет), дополнительно купленный за полную стоимость по тарифу на перевозку взрослого пассажира. При оплате пассажиром дополнительных мест за полную стоимость норма провоза ручной клади рассчитывается по количеству оформленных им проездных документов (билетов).

• Без взимания дополнительной платы во всех вагонах (кроме жестких вагонов с местами для сидения (общих вагонов), вагонов в моторвагонном подвижном составе с местами для сидения) поездов дальнего следования допускается перевозка пассажирами в качестве ручной клади не более одной пары лыж (сноуборда), размер которых по сумме трех измерений превышает 180 см.

• За каждый перевозимый за дополнительную плату предмет в поезде дальнего следования взимается плата по тарифу багажа весом в 30 кг. Оформление такой перевозки производится в билетной кассе по квитанции "багаж на руках".

• Если перевозка предметов осуществляется на дополнительно купленный проездной документ (билет), то дополнительная плата по тарифу багажа весом в 30 кг не взимается.

• Пассажирам с детьми и инвалидам, имеющим ограниченную способность к передвижению, разрешается провозить при себе в поездах сверх установленной нормы провоза ручной клади без взимания платы соответственно детскую и инвалидную коляски, а также иные необходимые для их передвижения технические средства реабилитации.

• Перевозка огнестрельного оружия и боеприпасов к нему, транспортируемых физическими и юридическими лицами в качестве ручной клади, осуществляется в соответствии с требованиями Федерального закона от 13 декабря 1996 г. N 150-ФЗ "Об оружии".

Перевозка мелких домашних (комнатных) животных, собак и птиц в качестве ручной клади.



• Перевозка в поездах дальнего следования мелких домашних животных, собак, кошек и птиц допускается сверх установленной нормы провоза ручной клади, при этом на одном месте допускается перевозка не более двух мелких домашних животных, собак, кошек или не более двух птиц на один оформленный проездной документ (билет). Информация о вагонах поездов дальнего следования, в которых допускается перевозка мелких домашних животных, собак, кошек и птиц, а также перечень мелких домашних животных, собак, кошек и птиц, которые допускаются к перевозке, устанавливаются правилами перевозчика и доводится до сведения пассажиров.

• За перевозку в поездах дальнего следования мелких домашних животных, собак, кошек и птиц взимается плата. Размер платы устанавливается правилами перевозчика.

• Мелкие домашние животные, кошки, собаки (кроме крупных, служебных собак и собак-проводников), за исключением случая провоза мелких собак и птицы перевозятся в ящиках, корзинах, клетках, контейнерах и помещаются на местах, предназначенных для размещения ручной клади, таким образом, чтобы исключить возможность нанесения такими животными, собаками, кошками или птицами вреда пассажирам, работникам и имуществу перевозчика. Размер такого места ручной клади по сумме трех измерений не должен превышать 180 см.

• В поездах дальнего следования мелкие собаки, не помещенные в ящики, корзины, клетки, контейнеры, перевозятся в порядке, предусмотренном для перевозки крупных и служебных собак.

• При перевозке мелких домашних животных, собак и птиц их владельцы или сопровождающие должны обеспечить соблюдение санитарно-гигиенического режима в вагоне.

• В поездах дальнего следования перевозка крупных и служебных собак производится в отдельном купе под наблюдением их владельцев или сопровождающих с оплатой полной стоимости всех незанятых мест по тарифу на перевозку взрослого пассажира без дополнительной оплаты за их провоз, при этом общее количество проезжающих в купе собак и их владельцев или сопровождающих не должно превышать количества мест в купе. Крупные и служебные собаки должны быть в намордниках и с поводком и находиться на полу купе, в котором они перевозятся.

• Собак-проводников инвалиды провозят с собой в вагонах всех типов при наличии документа, подтверждающего ее специальное обучение. Плата за перевозку собак-проводников не взимается, и перевозочные документы не оформляются. Собака-проводник должна иметь ошейник и намордник и находиться у ног пассажира, которого она сопровождает.

• Перевозка в поездах дальнего следования и пригородного сообщения мелких домашних животных, собак, кошек и птиц осуществляется с учетом требований ветеринарных правил.

SakhaTime
ИНФОРМАЦИОННОЕ АГЕНТСТВО

Мы работаем
24 часа в сутки
sakhatime.ru

ВСЕ НОВОСТИ ЯКУТИИ И РОССИИ

ПОЛИТИКА
КУЛЬТУРА
ШОУ-БИЗНЕС
КРИМИНАЛ
СПОРТ
АНАЛИТИКА

ПОДРОБНОСТИ

Ассоциация строителей АЯМ в Якутске работает по новому адресу



Офис: г. Якутск, 202-й микрорайон, корпус 18/3, этаж 4, офис 404.
тел. +7-4112-3-2222-6.
Деловой центр АО АК «ЖДЯ»
(вход со стороны ул. Хабарова).

Как подружиться с электричеством

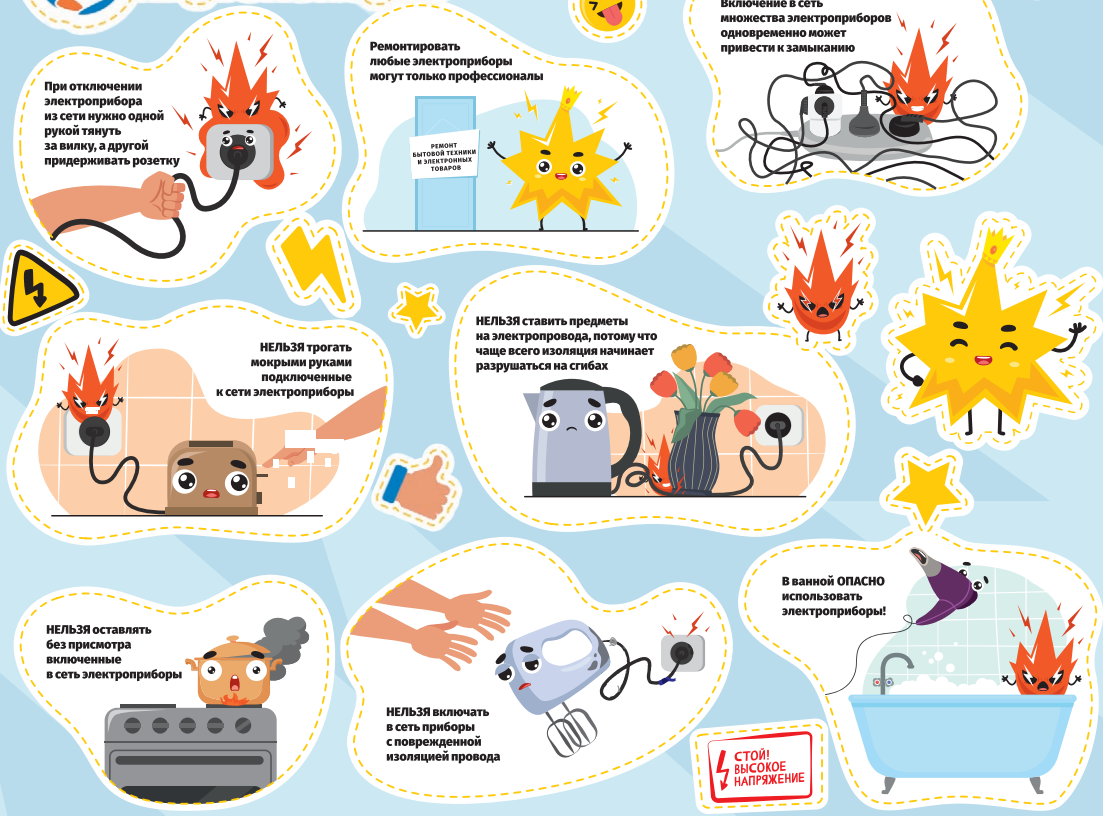
Электрическая энергия — это наш верный помощник в быту. Уж это-то электричество играет важную роль играет в нашей жизни.

Но главное, — нужно суметь подружиться с электричеством, иначе оно станет не добрым другом, а злейшим врагом.

Чтобы приручить электричество и не бояться за свою безопасность, нужно хорошенько запомнить основные правила и всегда без исключения следовать им.

- Нельзя трогать электроприборы мокрыми руками и использовать их рядом с водой.
- Нельзя пользоваться поврежденными электроприборами и пытаться самостоятельно их починить.
- Нельзя брать электроприборы с собой в ванную комнату.
- Нельзя дотрагиваться одновременно до электроприборов и других металлических предметов, например водопроводных труб или радиаторов отопления.
- Нельзя тянуть за провод, вытаскивая электроприбор из сети. Всегда нужно аккуратно придерживать одной рукой вилку, а другой розетку.
- Нельзя ничего забрасывать на провод ЛЭП, запускать вблизи них воздушных змеев или квадрокоптеры и закидывать удочки.
- Нельзя играть на крышах и в разрушенных зданиях, ведь там под напряжением может быть неизолированная электропроводка
- Нельзя выносить на улицу включенные в сеть электроприборы.
- Нельзя открывать распределительные щитки в подъездах, проникать в трансформаторные будки и энергообъекты, даже если двери открыты.
- Нельзя играть, рыбачить и разводить костры вблизи линии электропередачи и приближаться к проводам оборванным, провисшим и даже целым.

Якутскэнерго



ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ЯКУТИИ

Акционерная компания «Железные дороги Якутии»

Сервис доступен в поездах
№317/318 «Нижний Бестях – Благовещенск» и
№327/328 «Нижний Бестях – Тында».

ПРЕДОПЛАЧЕННОЕ ПИТАНИЕ

Доступны четыре типа рациона питания «Курица», «Говядина», «Свинина» и «Рыба».

В каждый рацион входит салат, горячее с гарниром, печенье, хлеб, булочка, чай, кофе со сливками, сахар, кетчуп и горчица.



Заказывая предоплаченное питание, пассажир гарантированно получает выбранный рацион с доставкой в купе к назначенному им времени и полноценно может питаться в течение всей поездки.

№327 « НИЖНИЙ БЕСТЯХ - ТЫНДА»

Прибытие	Стоянка	Отправление	Станция	Прибытие	Стоянка	Отправление
		17:00	Нижний Бестях	10:20		
22:01	00:20	22:21	Кюргелях	05:15	00:15	05:30
01:46	00:06	01:52	Болотный			
03:06	00:05	03:11	Томмот	00:29	00:05	00:34
04:10	00:02	04:12	Куранах	23:28	00:02	23:30
04:50	00:30	05:20	Алдан	22:28	00:20	22:48
05:39	00:01	05:40	Косаревский	22:08	00:01	22:09
06:01	00:01	06:02	Селигдар	21:48	00:01	21:49
06:43	00:01	06:44	Большой Нимныр	21:03	00:01	21:04
07:49	00:01	07:50	Таежная	19:58	00:01	19:59
09:03	00:01	09:04	Хатыми	18:42	00:01	18:43
09:50	00:01	09:51	Чульбасс	17:54	00:01	17:55
10:10	00:03	10:13	Чульман	17:32	00:02	17:34
10:55	00:40	11:35	Нерюнгри-Пассажирская	16:10	00:40	16:50
11:49	00:03	11:52	Беркакит	15:54	00:03	15:57
			Окурдан	14:55	00:01	14:56
12:59	00:01	13:00	Золотинка	14:30	00:02	14:32
13:27	00:01	13:28	Аям	14:01	00:02	14:03
			Нагорная - Якутская	13:30	00:02	13:32
			Якутский	13:13	00:01	13:14
			Рихард - Зорге	12:50	00:01	12:51
14:46	00:01	14:47	Могот	12:22	00:01	12:23
16:06			Тында			10:56

№328 «ТЫНДА - НИЖНИЙ БЕСТЯХ»

РАСПИСАНИЕ ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ НА 2026 ГОД №327/328 НИЖНИЙ БЕСТЯХ – ТЫНДА

Месяц	Отправление из Нижнего Бестяха -в 17:00 Время в пути - 23 час 06 мин	Отправление из Тынды -в 10:56 Время в пути - 23 час 24 мин
Январь	По четным числам	По нечетным числам
Февраль	По нечетным числам	По четным числам
Март	По нечетным числам	По четным числам
Апрель	По четным числам	По нечетным числам
Май	По четным числам	По нечетным числам
Июнь	По нечетным числам	По четным числам
Июль	По нечетным числам	По четным числам
Август	По четным числам	По нечетным числам
Сентябрь	По нечетным числам	По четным числам
Октябрь	По нечетным числам	По четным числам
Ноябрь	По четным числам	По нечетным числам
Декабрь	По нечетным числам	По нечетным числам

№317 «НИЖНИЙ БЕСТЯХ - БЛАГОВЕЩЕНСК

Прибытие	Стоянка	Отправление
		17:00
22:01	00:20	22:21
01:46	00:06	01:52
03:06	00:05	03:11
04:10	00:02	04:12
04:50	00:30	05:20
05:39	00:01	05:40
06:01	00:01	06:02
06:43	00:01	06:44
07:49	00:01	07:50
09:03	00:01	09:04
09:50	00:01	09:51
10:10	00:03	10:13
10:55	00:40	11:35
11:49	00:03	11:52
12:59	00:01	13:00
13:27	00:01	13:28
14:46	00:01	14:47
16:06	01:10	17:16
17:48	00:01	17:49
18:27	00:01	18:28
18:59	00:01	19:00
19:38	00:01	19:39
20:00	00:01	20:01
20:25	00:02	20:27
21:04	00:01	21:05
22:10	00:30	22:40
01:49	00:15	02:04
03:06	00:02	03:08
05:12	00:02	05:14
05:55	00:01	05:56
06:32	00:02	06:34
07:24	00:30	07:54
10:01		

Станция
Нижний Бестях
Кюргелях
Болотный
Томмот
Куранах
Алдан
Косаревский
Селигдар
Большой Нимныр
Таежная
Хатыми
Чульбасс
Чульман
Нерюнгри-Пассажирская
Беркакит
Окурдан
Золотинка
Аям
Нагорная - Якутская
Якутский
Рихард - Зорге
Могот
Тында
Сети
Беленькая
Заболотное
Аносовская
Пурикан
Муртыгит
Штурм
Сковородино
Магдагачи
Тыгда
Шимановская
Ледяная
Свободный
Белогорск
Благовещенск

№318 «БЛАГОВЕЩЕНСК - НИЖНИЙ БЕСТЯХ»

Прибытие	Стоянка	Отправление
10:20		
05:15	00:15	05:30
00:29	00:05	00:34
23:28	00:02	23:30
22:28	00:20	22:48
22:08	00:01	22:09
21:48	00:01	21:49
21:03	00:01	21:04
19:58	00:01	19:59
18:42	00:01	18:43
17:54	00:01	17:55
17:32	00:02	17:34
16:10	00:40	16:50
15:54	00:03	15:57
14:55	00:01	14:56
14:30	00:02	14:32
14:01	00:02	14:03
13:30	00:02	13.32
13:13	00:01	13.14
12:50	00:01	12.51
12:22	00:01	12.23
10:07	00:49	10:56
09:34	00:01	09.35
08:55	00:01	08.56
08:24	00:02	08.26
07:44	00:01	07.45
07:20	00:01	07.21
06:54	00:02	06.56
06:14	00:01	06.15
04:16	00:55	05:11
00:37	00:15	00:52
23:29	00:02	23:31
21:15	00:02	21:17
20:28	00:01	20:29
19:48	00:02	19:50
18:30	00:30	19:00
		16:30

РАСПИСАНИЕ ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ НА 2026 ГОД
№317/318 НИЖНИЙ БЕСТЯХ – БЛАГОВЕЩЕНСК

Месяц	Отправление из Нижнего Бестяха в 17:00 Время в пути - 1 сут 17 час 01 мин	Отправление из Благовещенскав 16:30 Время в пути - 1 сут 17 час 50 мин
Январь	По нечетным числам	По нечетным числам
Февраль	По четным числам	По четным числам
Март	По четным числам	По четным числам
Апрель	По нечетным числам	По нечетным числам
Май	По нечетным числам	По нечетным числам
Июнь	По четным числам	По четным числам
Июль	По четным числам	По четным числам
Август	По нечетным числам	По нечетным числам
Сентябрь	По четным числам	По четным числам
Октябрь	По четным числам	По четным числам
Ноябрь	По нечетным числам	По нечетным числам
Декабрь	По нечетным числам	По нечетным числам

РАСПИСАНИЕ КУРСИРОВАНИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ И ВАГОНОВ БЕСПЕРЕСАДОЧНОГО СООБЩЕНИЯ НА 2026 ГОД

«НИЖНИЙ БЕСТЯХ - БЛАГОВЕЩЕНСК»

Месяц	Отправление из Нижнего Бестяха поезд №317/327	Отправление из Благовещенска поезд №318/081
Январь	Ежедневно	Ежедневно
Февраль	Ежедневно	Ежедневно
Март	Ежедневно	Ежедневно
Апрель	Ежедневно	Ежедневно
Май	Ежедневно	Ежедневно
Июнь	Ежедневно	Ежедневно
Июль	Ежедневно	Ежедневно
Август	Ежедневно	Ежедневно
Сентябрь	Ежедневно	Ежедневно
Октябрь	Ежедневно	Ежедневно
Ноябрь	Ежедневно	Ежедневно
Декабрь	Ежедневно	Ежедневно

Стоимость билета
в плацкартном вагоне 4 969 руб.
Стоимость в купейном вагоне от 9 659 руб.

НИЖНИЙ БЕСТЯХ – ИРКУТСК

Месяц	Отправление из Нижнего Бестяха поезд №317/327	Отправление из Иркутска поезд №010
Январь	Ежедневно	Ежедневно
Февраль	Ежедневно	Ежедневно
Март	Ежедневно	Ежедневно
Апрель	Ежедневно	Ежедневно
Май	Ежедневно	Ежедневно
Июнь	Ежедневно	Ежедневно
Июль	Ежедневно	Ежедневно
Август	Ежедневно	Ежедневно
Сентябрь	Ежедневно	Ежедневно
Октябрь	Ежедневно	Ежедневно
Ноябрь	Ежедневно	Ежедневно
Декабрь	Ежедневно	Ежедневно

Стоимость билета
в плацкартном вагоне
8 633 руб.

НИЖНИЙ БЕСТЯХ – ВЛАДИВОСТОК

Месяц	Отправление из Нижнего Бестяха поезд №327,317	Отправление из Владивостока поезд №27
Январь	Ежедневно	Ежедневно
Февраль	Ежедневно	Ежедневно
Март	Ежедневно	Ежедневно
Апрель	Ежедневно	Ежедневно
Май	Ежедневно	Ежедневно
Июнь	Ежедневно	Ежедневно
Июль	Ежедневно	Ежедневно
Август	Ежедневно	Ежедневно
Сентябрь	Ежедневно	Ежедневно
Октябрь	Ежедневно	Ежедневно
Ноябрь	Ежедневно	Ежедневно
Декабрь	Ежедневно	Ежедневно

Стоимость билета
в плацкартном вагоне 8 189 руб.
в купейном вагоне 14 851 руб.

ТРАНСФЕР ПАССАЖИРОВ ПО МАРШРУТУ Г. ЯКУТСК – Ж.Д. ВОКЗАЛ НИЖНИЙ БЕСТЯХ

Поезд №584 «Нижний Бестях –Якутск»	
Ж.д. вокзал Нижний Бестях	Отправление – 10:35
Нижний Бестях-2 (поселок)	Прибытие – 10:53 Отправление – 10:55
Якутск	Прибытие – 12:05 (ориентировочное время)

Поезд №583 «Якутск - Нижний Бестях»	
Якутск	Отправление – 14:00
Нижний Бестях-2 (поселок)	Прибытие – 15:17 Отправление – 15:19
Ж.д. вокзал Нижний Бестях	Прибытие – 15.40 (ориентировочное время)

АДРЕСА ПУНКТОВ ПОСАДКИ

Период курсирования	Пункт отправления из Якутска, Время отправления - 14.00	Стоимость, руб
Летний период с 01 июня по 14 октября	**204-й микрорайон** Пункт ожидания «Намыв», ул. Ларионова, 16В	**800,00** (теплоход+автобус)
Переходный период с 16 апреля по 31 мая с 15 октября по 30 ноября		**2200,00** (СВП+автобус)
Зимний период с 01 декабря по 15 апреля		**1200, 00** (автобус)

Корпоративный журнал
«Под стук колес» Акционерной компании
«Железные дороги Якутии» 6+

№5 сентябрь-октябрь 2026 г.

Над номером работали:
Главный редактор и издатель:
Городецкий Юрий Владимирович
Шеф-редактор
Людмила Ефремова
Верстка
Кувшинова Алена
Над номером работали:
Вера Макарова
Юрий Коковин
Аламжи Будаев
Ольга Жукова
Анна Вайс
Фото: Пресс-служба АО АК «ЖДЯ»

Размещение рекламы:
8-914-2-702-867
Адрес редакции:
677000 г. Якутск,
ул.Пояркова, 8, оф.22.
Тел.:8-914-2-702-867.
Ly2007@list.ru
Заказчик:
АО «АК «Железные дороги Якутии».
678900, Республика Саха (Якутия),
г. Алдан, ул. Маяковского, д. 14.
Объем: 80 страниц.
Распространяется бесплатно.

Подписано в печать 31.08.2026
Формат: _____
Бумага мелованная глянцевая, плотностью 115 г/кв.м. Печать офсетная
Заказ №2697.

Отпечатано с готовых оригинал-макетов
ООО «Компания Дани-Алмас»
г. Якутск, ул. Билибина 10А 36-92-91

Дата выхода: 7.09.2026 г.

Учредитель и издатель журнала не несут ответственности за соджержание рекламных материалов.



АКЦИОНЕРНАЯ КОМПАНИЯ «ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ЯКУТИИ»



БЫСТРЕЕ В ЯКУТИЮ НЕ БЫВАЕТ!

Москва

УСКОРЕННЫЕ КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПОЕЗДА
Маршрут: Москва – Якутск
Срок: 12-15 суток (гарантированно!)
Отправление: 2- 3 раза в неделю
Ключевая выгода: Теперь грузы приходят в 2 раза быстрее!



Новосибирск

СКВОЗНЫЕ ПОВАГОННЫЕ ОТПРАВКИ
Маршрут: Новосибирск – Якутск
Срок: 10-12 суток
Ключевая выгода: Полный комплекс «от двери до двери»



Минск

НОВЫЙ МАРШРУТ ИЗ БЕЛАРУСИ
Маршрут: Минск – Якутск
Срок: 20 суток
Ключевая выгода: Прямые поставки белорусских товаров для якутских потребителей

МОСКВА, НОВОСИБИРСК, МИНСК – ДОСТАВЛЯЕМ ВАШИ ГРУЗЫ В ЯКУТИЮ БЫСТРО И ВЫГОДНО



НАДЕЖНЫЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ ДЛЯ ВАШЕГО БИЗНЕСА В ЯКУТИИ

Экономьте свое время и средства с Железными дорогами Якутии!
Не упустите возможность!
Оформляйте заказ на перевозку прямо сейчас!

Иллюстрации: Васильева Марина и взяты из открытых источников сети Интернет

8 800 550 06 20 (БЕСПЛАТНО ПО ВСЕЙ РОССИИ)

8 925 222 38 34 (Москва, Грузовой терминал Столбовая)
+7 (4112) 31-80-81, доб. 7407 (Представительство в г. Новосибирск)
+(375) 29-537 -96-98 (Представительство в г. Минске)
+7 (4112) 31-80-81, доб. 7407 (Представительство в г. Якутске)

Реклама



РЕЖИМ РАБОТЫ
БИЛЕТНЫХ КАСС

Томмот
+7 (4112) 31-80-81, доб. 7450
Время работы: 16:00 - 03:00;
обеденный перерыв: 21:00 - 22:00.
Режим работы в мае и ноябре: 18:00 – 03:00;
обеденный перерыв: 21:30 – 22:30
Республика Саха (Якутия), г. Томмот, Железнодорожный вокзал

Алдан
+7 (4112) 31-80-81, доб. 7193
Время работы: 03:30 - 05:30, 15:00 - 23:00;
обеденный перерыв:18:00 - 19:00.
Режим работы в мае и ноябре:
03:30 - 05:30, 16:30 – 23:00;
обеденный перерыв: 19:30 – 20:00.
Республика Саха (Якутия), г. Алдан, ул. Железнодорожная, 1, Железнодорожный вокзал

Нижний Бестях
+7 (4112) 31-80-81, доб. 7381
Время работы: 08:00 - 20:00;
обеденный перерыв: 13:00 - 14:00.
Режим работы в мае и ноябре: 08:00 – 18:00;
обеденный перерыв: 13:00 – 14:00.
Республика Саха (Якутия), п. Нижний Бестях, Майинская трасса, 11, Железнодорожный вокзал

Якутск
+7 (4112) 31-80-81, доб. 8909
Время работы: 08:30 - 20:30;
обеденный перерыв: 14:00 - 15:00.
Режим работы в мае и ноябре: 09:00 – 19:00;
обеденный перерыв: 14:00 – 15:00.
Республика Саха (Якутия), г. Якутск, 202 микрорайон, корпус 18/3, 1 этаж, Деловой центр «ЖДЯ»

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ЯКУТИИ

АО «АК «ЖДЯ»

Головной офис в г. Алдане
678900, РС(Я), г. Алдан, ул. Маяковского, 14
Тел./факс: +7(41145) 6-50-00 доб. 1, 8(4112) 31-80-81
info@rw-y.ru

Представительство в г. Якутске
677000, Россия, РС(Я), г. Якутск, пр. Ленина, 4/2
Тел./факс: +8(4112) 31-80-81 доб. 7405
info_yakutsk@rw-y.ru

Представительство в Москве
107078, Россия, г. Москва, Мясницкий проезд, 3, стр. 1
Тел./факс: +8(495) 624-85-91
mospred@bk.ru