

В номере:

Генеральний директор інспектує кадровиків



Сьогодні трудно переоцінити роль кадрів в роботі любого підприємства. Не являється виключенням і Українська залізниця. От слаженної і бесперебойної роботи почти 400-тисячного колектива залежить, чи багато чи мало, стабільність функціонування всієї української економіки. Все это накладає високі вимоги до роботи кадровиків. Без впровадження новітніх інформаційних технологій забезпечити ефективне і об'єктивне визначення кваліфікації персоналу, його підбір в сьогоденних умовах далеко не просто.

Стр. 4

Перезагрузка... в сфере высоких технологий железнодорожной отрасли



В первые дни после назначения на должность Генерального директора Украинизации Владимир Козак побывал в Главном информационно-вычислительном центре отрасли. И не только для ознакомления с работой его и дорожных вычислительных центров, впоследствии получившей не самую высокую оценку. Руководитель Украинизации сразу поставил перед железнодорожными программистами и в целом перед IT-специалистами конкретные задачи, решив которые отрасль сможет выйти на более совершенную ступень управления.

Стр. 6

Борис БУРДА: «Предпочитаю нижнюю полку»



В детстве наш герой выучивал наизусть много стихов. Поэтому, как теперь сам считает, и память у него развилась «более-менее приличная». Чуть позже, когда отлучал мари Меньшова, выяснилось, что молодой супруг не очень-то и нравился стоять вечерами у плиты. Право, не разводился же из-за такой ерунды! Вот и научился говорить... В общем-то, благодаря и одному, и другому, миллионы людей узнали о скромном одессите Борисе Бурде. Кто-то с нетерпением ждет очередных интеллектуальных боев с его участием, а кто-то — тщательно записывает в блокнот его кулинарные советы и рецепты...

Стр. 14

Професійне свято

Вітаємо працівників сталевих магістралей



Колонка: Александр Митрова

4 листопада — День залізничника!

Шановні колеги!

Прійміть найщиріші вітання з професійним святом — Днем залізничника та 15-ю річницею створення Української залізниці! У цей святковий день ми вітаємо всіх, хто щодня працює на благо нашої держави. Своє професійне свято багато хто з нас зустрічає в дорозі, на своїх робочих місцях: у вагонах, кабінах локомотивів, у депо. Вдень і вночі сталевими магістралями мчать поїзди, єднуючи міста і села нашої Батьківщини. В усі часи залізниця була основою економіки, живою артерією в системі життєзабезпечення країни і рух по ній ніколи не зупиняється. Без розбудови транспортної інфраструктури неможливо забезпечити нормальний ритм життя та розвиток промисловості. Життя ставить перед залізничниками нелегкі завдання: рефор-

мування галузі, оновлення рухомого складу, створення сучасних вагонів і локомотивів. Тільки спільними зусиллями ми зможемо й надалі нарощувати обсяги та розвивати прогресивні технології транспортування вантажів, впроваджувати автоматизацію процесів вантажних перевезень, сприяти розвитку транзитного потенціалу нашої держави. Ваші енергія, професійність і відданість справі сприяють успішній розбудові залізничної галузі. Всім нам сьогодні необхідно наполегливо працювати, поліпшувати економічні показники, покращувати якість обслуговування пасажирів і вантажовідправників, протоплювати європейський сервіс на вокзалах та в поїздах. Ми завжди пам'ятаємо, що віддані своїй справі люди, висококваліфіковані фахівці — наш золотий фонд. Тож створення належних умов та гідна оплата праці, забезпечення соціальних гарантій для працівників галузі — питання, які постійно перебувають у центрі уваги керівництва Української залізниці та Ради профспілок. Шановні залізничники! Святкуючи разом із вами 15-ту річницю Української залізниці, щиро бажаємо вам міцного здоров'я, натхненної плідної праці, щастя, миру, добра і благополуччя вашим родинам!

З повагою і найщирішими побажаннями
Генеральний директор Української залізниці
Володимир КОЗАК

Голова Федерації профспілок транспортників України,
Голова Ради профспілок залізничників і транспортників будівельників України
Вадим ПІКАЧОВ

Из первых уст

В шаге от будущего

За ближайшие два года железные дороги Украины будут реформированы в государственную акционерную компанию

Записки **Сергей ЗАЛЕВСКИЙ,**
главный редактор газеты «Магістраль»

Железнодорожная отрасль, как большой корабль — его не развернуть в один миг. И, тем не менее, многое зависит от капитана. За тот неперодолжительный период, который Владимир Козак руководит железными дорогами страны, в работе отрасли произошли достаточно радикальные перемены. Прежде всего, нельзя не заметить, что Украинизация отказалась от явно пиарских проектов. Так, за последние три месяца переиздана только одна торжественная лента, тогда как раньше на стальных магистралях страны это действо происходило с завидной регулярностью, причем, по самым пустяковым поводам. Восторжен-

ную риторику о том, что вскоре наши пассажирские экспрессы будут быстрее французских и японских, сменили речи о том, что при нынешнем состоянии инфраструктуры и финансовом положении в отрасли говорить о сверхскоростях — пустая трата палы в глаза. Сейчас железнодорожники взялись за улучшение эксплуатационных показателей, наведение порядка в грузовом хозяйстве, в общем, за ту черновую работу, на которой сложно делать имидж, но именно она приносит основную часть доходов стальным магистралям, из которых потом дотируется и покупка новых пассажирских вагонов, и ремонт вокзалов, и развитие отрасли в целом.

Чтобы узнать, какое будущее у самого популярного вида транспорта в Украине и какие перемены вскоре ждут отрасль,

в канун Дня железнодорожника мы обратились к Генеральному директору Украинизации Владимиру КОЗАКУ. — **Владимир Васильевич, поскольку наша беседа происходит перед тем, как все железнодорожники страны будут отмечать свой профессиональный праздник, расскажите, что для вас значит День железнодорожника и как вы его отмечаете?** — Отмечал этот праздник всегда в кругу самых близких друзей, которые так или иначе связаны с железной дорогой. Поэтому всегда находятся общие темы для обсуждения и дискуссии. Конечно же, этот праздник считаю одним из главных в календаре.

Стр. 3



фото Сергей Дриченко

Офіційний Веб-сайт Укрзалізниці по прийому звернень вантажовідправників

http://cargo.uz.gov.ua

3 метою вжиття заходів з поліпшення транспортного обслуговування, організації зворотного зв'язку з клієнтами та оперативного реагування на виникаючі проблеми з органіцією перевізного процесу Укрзалізницею впроваджено Веб-сайт по прийому звернень від вантажовідправників

Магістраль
Шановні залізничники!
Триває передплата на 2007 рік на всеукраїнську транспортну газету

- «Магістраль ділова» (газета ділових людей), де вислаєди аналітичні матеріали транспортної галузі, новітні технології, соціальні питання, поїди в Україні та за кордоном, коментарі, реклама;
- «Магістраль-експрес» (інформаційно-розважальна) містить новини залізничників, рубрики: суспільство, споживач, спорт, культура, сканворди, телецік + TV-програма.

Передплату можна оформити у найбільшому поштовоу відділенні

Передплатити індекс:
• «Магістраль ділова» + «Магістраль-експрес» для індивідуальних передплатників — 33695;
• «Магістраль ділова» + «Магістраль-експрес» для підприємств і організацій — 30672.

Тепер удвічі дешевше

Новые технологии

Сергей ГОЛОСЕВ,

«Магістраль»,
Фото Валерія КРЫЖАНОВСЬКОГО

Понимаю важность вопроса, Генеральный директор Украинизации Владимир Козак недавно лично решил познакомиться с внедрением новейших информационных технологий в работе кадровых служб. Речь, прежде всего, идет о внедрении системы АСУ «Кадры». Около часа Владимир Васильевич внимательно изучал возможности системы. Увиденным остался доволен, а также пообещал поддержку в полномасштабном внедрении.

АСУ «Кадры» — новое качество решения вопросов

Какие задачи призвана решать система? С этими вопросами обратились к начальнику Главного управления кадровой и социальной политики Украинизации Михаилу Голосеву. — Прежде всего, хочу отметить, что АСУ «Кадры» обеспечивает прозрачность кадровой работы, начиная с самого высокого управленческого звена Украинизации и заканчивая уровнем линейных структурных подразделений. При полном внедрении системы обширные персональные данные любого из 400 тыс. работников отрасли за считанные моменты могут быть доступны на экране специалистов нашего управления.

Самая система позволяет решить много задач: автоматизировать технологию приема, увольнения и перемещения персонала, формирования статистической отчетности о работе с кадрами, обеспечение унификации и единого подхода к формированию организационных структур и штатных расписаний, обеспечение полноты кадровой информации по любому набору заданных признаков, дает реальную возможность планирования карьерного роста молодых перспективных специалистов, помогает бороться с таким позорным явлением, как протекционизм при назначении на те или иные должности, наконец, контролировать работу самих служб кадров в подразделениях Украинизации.

Приведу такой пример. Года три назад на Одесской железной дороге на одну из станций назначили начальником человека, который ни дня не работал в отрасли, не имел высшего образования по железнодорожной специальности. Но в силу каких-то личных связей его все же туда назначили. Отследить при старом бумажном подходе такую ситуацию было очень тяжело, поэтому только когда получили жалобу от коллектива, руководство Украинизации вмешалось в ситуацию. АСУ «Кадры» позволяет намного оперативнее выявлять подобные факты.

Профессионализм — основное условие карьерного роста

Вобщем в недалеком будущем каждый железнодорожник будет знать, что его карьера полностью будет зависеть прежде всего от него самого, от уровня знаний и профессиональных навыков. Это очень важный момент. Этому будет способствовать система тестирования, внедряемая как отдельный элемент АСУ

Генеральный директор инспектирует кадровиков



Генеральный директор Украинизации Владимир КОЗАК (в центре) знакомится с работой АСУ «Кадры»

«Кадры». Уже на пятом курсе института мы проводим тестирование, на основании которого определяем уровень подготовки специалиста. Дальше приходит он в отдел кадров уже как молодой специалист — и опять проходит тестирование. Через год мы вновь отслеживаем уровень его профессиональных знаний по занимаемой должности. Таким образом, мы реально видим, кто как себя проявляет. В зависимости от этого помогаем раскрыться молодым кадрам, можем контролировать их продвижение по службе. А то ведь как иногда бывает — попадает хороший специалист, но непредостереженный его руководитель по причине личностных взаимоотношений начинает давать ему отрицательную оценку. А через систему контроля профессиональных знаний мы можем видеть реальную картину, выникать в суть происходящего и иметь возможность объективно разобраться и помочь при необходимости.

Обучение по программе магистров железнодорожного транспорта мы будем рекомендовать только исходя из объективных данных тестирования. Только так мы сможем реально реализовать программу создания золотого кадрового фонда Украинизации.

Еще о системе тестирования. В перспективе работники отрасли будут также периодически тестироваться. Более того, при необходимости, это можно будет осуществлять независимо от места нахождения тестируемого — важно только, чтобы рабочее место, с которого проводится тестирование, имело доступ в Интернет. При этом можно будет осуществлять контроль тестирования даже в режиме «он-лайн». Например, я знаю, что

сегодня будут оцениваться знания работников хозяйства перевозок Юго-Западной магистрали. Здесь же, у себя за компьютером, я могу видеть, как отвечают на поставленные вопросы соответствующие работники, и автоматически получать аналитические данные о результатах. Здесь ни с кем уже не договориться, ведь про своих хороших тоже не задумай. Вот система выбора вопросов — по методу случайных чисел. Никто не сможет ничего предугадать и подкастать. Но все это делается отнюдь не для того, чтобы запугать человека. Наоборот, мы таким образом заставляем его серьезно думать о своем самообразовании, постоянно повышении уровня своих профессиональных навыков и знаний.

Кроме того, также будет отслеживаться качество работы наших учебных заведений. Нередки ситуации, когда специалисты при прохождении курсов повышения квалификации, как при входном контроле знаний, так и при выходе, показывают низкие результаты. Учебные заведения пеняют, что это мы таких недобросовестных слушателей направляем. А железнодорожники говорят нам, что уровень преподавания был на курсах очень низкий. Кто прав? Ответы поможет нам дать новая система. Планируется, что при проведении анонимного анкетирования по результатам курсов их результаты будут фиксироваться и анализироваться в системе. На основании ответов посмотрим, кто с каким статусом был направлен на курсы, за какое время были оповещены члены группы — за день или за месяц. То есть увидим, как внимательно подходят кадровые работники к подбору людей. Если 75 % были оповещены за неделю, становится

ясно, что группа набиралась спонтанно. Плохо сработали кадровики на местах. Дальше у нас есть вопросы о том, удовлетворены ли слушатели курсов полученными знаниями, правильно ли была выбрана тема и как раскрыто ее учебное заведение. То есть будем иметь информацию для последующего планирования тематики курсов, выбора той или иного учебного заведения для проведения этой работы.

О подходах и принципах

Какие еще задачи перед нами, кадровиками, Генеральный директор Украинизации поставил задачу поиска перспективных кандидатов на определенные должности. Задача была: задан в системе поиск учетных данных людей с таким-то стажем, с определенным профессиональным опытом, уровнем знаний, возрастом, специальностью и т.д. Тут же мы получаем список потенциальных соискателей на эту должность. Еще раз замечу, поиск осуществляется в течение нескольких минут одним человеком. А представьте, если бы мы все это делали вручную — ушло бы несколько дней, и задействован был бы один человек. То есть мы меньшим количеством кадровых работников можем выполнить большой объем работы.

Хотел бы несколько слов сказать об истории возникновения системы. Исключительно реализация такой системы заключается в том, что Украинизация — очень специфическая организация. Шаблонный подход в построении системы здесь не пройдет. Еще в 2000 году, когда зародился замысел ее внедрения, начался поиск компаний, которые могли бы ее раз-

работать, что взять за базу, найти готовое решение или обработать свое. Да, были представлены на рынке соответствующие программы, но многие из них наши специалисты не знали. Но пришли к выводу, что они в основном предназначаются для небольших компаний с одноуровневой структурой. Здесь же ситуация намного серьезнее. Потому специально под Украинизацию была разработана оригинальная, не имеющая аналогов, система АСУ «Кадры». Она имеет удобный интерфейс для пользователей-кого-то уровня. Однако при этом имеет разные формы доступа на разных уровнях. Данные всех работников отрасли доступны только лишь специалистам Главного управления кадровой и социальной политики. Служба кадров Приднепровской дороги, например, может оперировать данными только в пределах базы своей дороги. Начальник отдела кадров локомотивного дела знает все только по своим работникам. Доступ на другие уровни ему недоступен.

Кстати, могу отметить, что нашим подходом к созданию системы управления персоналом и определенным опытом заинтересовались и российские консалтинговые компании.

О справедливости

В системе АСУ «Кадры» фиксируются данные о награждениях, поощрениях, выслугах. Включена такая опция, как заблаговременное напоминание о дне рождения, если у человека есть выслуга, то система не позволяет оформить приказ о награждении или поощрении. И, наконец, еще один момент, который я хотел бы отметить. Так вот наша система очень гибкая. Она позволяет интегрироваться в единую информационную систему, быть источником кадровой информации, используемой в других информационных системах: допустим, в системе по расчету заработной платы, учету работы локомотивных бригад и т.д. Кроме того, если будет меняться структура отрасли, без особых проблем можно использовать АСУ «Кадры» и в новых условиях.

После оценки данной информационной системы Генеральным директором Украинизации и с учетом поставленных им задач мы обрабатываем мероприятия по ускорению ее внедрения с тем, чтобы она давала реальную отдачу для повышения эффективности работы отрасли.

Знай наших!

Экстрим с тепловозом

Аркady БОБЫЛЕВ,
Татьяна КОРОЛЮК,
«Магістраль»,
Фото Сергея ДРУЧЕНКО

Как известно, лучше всего человек рисковать в экстремных ситуациях. Кто-то предпочтет отойти в сторону, чтобы не мешать «героям-воинам» другим, а кто-то, не заботясь об опасности, спокойно рисует собственную жизнь.



Составитель поездов со станции Копоты Копотопской дирекции перевозок Михаил Стеценко, оказавшись как раз в такой ситуации, выбрал второе. И, по собственному признанию, до сих пор не осознает, что же такого он сделал, из-за чего его, спустя 10 дней после того события, пригласили в Киев для вручения знака «Почетному украинцу»?

— Пришел залпом, 15 октября, на работу, узнал, что горит тепловоз пассажирского поезда, и по заданию руководства отпустил локомотив. Я не знаю, сколько времени это заняло, но тогда мне показалось, что не более двух минут. Любый другой специалист поступил бы точно так же. Да и вообще, в ту минуту пожара принимало участие много человек, — сказал нам Михаил Иванович.

Итак, 15 октября на перегоне Дубовязок-Копоты ступинички магистрали в 9:35 произошел пожар в передней части тепловоза поезда № 325 Луганск—Киев.

Первое сообщение о происшествии поступило в пожарный поезд станции Копоты от мобильного звена от.пассажиры. Огнеборцы опешили: ведь данную информацию, полученную от неопытного лица, можно воспринять как шутку. Но, что бы там ни было, они готовы к бою. И когда по служебному каналу пришло подтверждение о случившемся, пассажиры уже приготовились к выезду.

В то время, пока спасатели были в пути, решительно и смело действовала бригада локомотивного дела Основа, возглавляемая машинистом Виктором Цыбульником, а также проводником под руководством начальника поезда Луганск—Киев Аркадия Босенко. Увидев над тепловозом клубы дыма, они приняли срочные меры по остановке поезда, эвакуации людей и отцепки вагонов от локомотива.

Только благодаря оперативным и профессиональным действиям железнодорожников обошлось без жертв.

Серед кращих

Керівника відрізняє справа

Кількість заїздів відомчої освітлової охорони Південно-Західній залізниці вже 10 років омололо досвідчений керівник Олег Іванович Коліков. Своєю трудовою діяльністю у ВСУХ він розпочав у 1996 р. на посаді начальника казначейської категорії.

Всього три місяці було достатньо керівнику залізниці, щоб побачити в цій ланці керівника. У серпні 1996 р. його призначено на посаду начальника казначейської категорії.

Олег Коліков довіряє керівництву залізниці виправдав повністю. На сьогоднішній день відсутні випадки крадіжок вантажів з-під охорони (КНО-1), лише за 9 місяців поточного року попереджено 25 крадіжок майна підприємств. Затримано та штрафовано 1076 порушників правил, встановлених на локомотивному транспорті, на суму 9,6 тис. грн. Супроводжено 116930 вагонів із номінальними вантажами у складі 15362 поїздів, а також 352 вагонів на інші залізниці.

За сумлінну працю на залізниці, забезпечення охоронності перевезень вантажів і пасажирів, впровадження нової техніки і передових технологій та з нагоди приходу довіреного свята — Дня залізничника, наказом начальника залізниці Олега Колікова нагороджено знаком «За доблесну працю на Південно-Західній залізниці». Не залишилися без уваги також і його підоплічні колеги.

Наказом Генерального директора Української залізничної дирекції знаком «Відмінник всесоюзної охорони Української» начальника пожежного поїзда на станції Коростень Олександр Басистий, а меншим годинником від Генерального директора Української — начальника команди І категорії Олександр Колеско.

Володимир ХОДЦОС,
заступник начальника загону з кадрів
і соціальних питань

Династія

Вікторія ВОРОНИНА,
журналіст
Фото автора

Свята бувають різні: календарні, релігійні, сімейні, професійні. Шопенгауер і родини, в яких обидві останні категорії світ поєднуються. Діа династія Остапенків така одна — Діти залізничника. Та й не двоє, а дев'ять кілька років цієї родини неміжно присвячують життя залізничному укладу — інтер'єр і з залізничницею у візю похвалити, начальником фінансово-економічного відділу залізничної служби електронстачання Світланю ГОТЯР.

— Світлано Миколаївно, скажіть, будь ласка, як сталося, що ви продовжили династію залізничників? — У мене, чесно кажучи, це вийшло дещо спонтанно. Я звикла, що у нашій сім'ї всі залізничники. Мабуль, справді, поклік душі. Свята завжди відбувалася якраз. У 1986 році ми з татом пішли на день відкриття дверей у Київський економіко-технічний інститут (КЕМТ). Я по-наймінімуму з тремтінням. Тато сказав: «Ось моя донька». У серпні тато запитав: «Ну що, ти в школі лишилася?» А в аборта документи й віднесла їх до технікуму.

Батька якраз заділяли в село копати картоплю. По приїзді вони почули від мене: «Тепло в тебе повноправний залізничник. Я вступила!»

— Цікаво, а який у вас найясніший залізничний спогад, пов'язаний з цією професією? — Це в дитинстві батько возив мене на дитячу залізницю. Вона розташована у нас, в Києві. Через пару місяців я поїхала туди сама. Надзвичайно рада була, коли навчилася розрізняти на дільничі поїзди. Завжди, коли ми їхали в село, я практично кувалася на роздільній пункті і корівлявакзалівника на колії. Ось так, граючись, а просто-таки полюбивши залізницю. Це же

Один вибір на всю сім'ю



Династія ОСТАПЕНКІВ

один фактор, який сприяв тому, що я, не вагаючись, зробила вибір професії. І щиро скажу, не жалкую. Можливо, робота і важка, але й надзвичайно цікава.

— Люди яких фахів, крім залізничного, є у вашій родині? — Лише у одного татусового брата дружина — юрист. Вона ніколи не пов'язана із залізницею. А решта родичів — безслесарно чи побічно — всі залізничники. Дідусь був коліничником, а зараз у нас у сім'ї є і вагонники, і локомотивники, і енергетики.

— Словом, можна відкривати свою залізницю... — Так (сміється). У прапрадіда було лише колійне господарство на дільничі Ніжин—Бровари, а зараз ми вусоди пустилися корити.

Про свого пращура Мурашкіна я не знала майже нічого. Коли в дитинстві приїздила

в село, бабуся мало розповідала. Загалом привіще Остапенко — в половині мешканців села. Але нас у селі називали Мурашкінами. Лише згодом я дізналася, що це залізничники в п'ятому коліні. І мені стало цікаво, хто мої предки. Виявилось, що коріння їде глибоко. Герасим Мурашко жив у Санкт-Петербурзі, звідси його було направлено на дільничу Ніжин—Бровари. В селі Синьки його було виділено землю, де він обладнав садibu. В нього були чотири доньки, і тому привіще не перелася далі. Батько моє дідусь — Остапенко — познайомився з Оленою Мурашкою, так два роди і поєдналися.

— Як дідусь спіткав вашу родину в роки Другої світової війни? — Дідусь був у полоні. Хоча я маю що про це знати... Бабуся зараз 82 роки, і звично, вона не все пам'ятає. Знаю, що дідусь поновлював у Польщі залізницю. У

полон він потрапив у Прилуках, коли з киявською бригадою намагався вийти з оточення. Він 1919 року народження. Бабуся також потрапила у полон, під Копотом. Але навіть зараз вона не любить згадувати про це. Я знаю людей помілого віку, котрі залюбки розповідать про роки війни. За часів СРСР, приміром, ходили на свята команди тимурицьких, котрим ветерани розповідали про воєнні літаки. Мої бабуся й дідусь не з тих. Тато нещодавно мені розповів, що за 1947—1948 роки у нашій сім'ї померло четверо дітей. І зосталось четверо... Я знала, що в бабуся це були діти, але про це у нас тако-го не розповідала.

— Світлано Миколаївно, у вас дві доньки. Вони теж мріють піти слідами діда-прадіди у професійному аспекти? — Моя старша донька вже навчається у залізничному технікумі. Вона мені сказала, що «хоче спробувати». І ніхто не змушував. «Тобі ж сподобалося». Я спробую, а далі буде видно», — так прокоментувала вона свій вибір. І моєї доньки, до речі, вже завяле, що теж хоче піти у залізничники... Ось так стають залізничниками (сміється) — хто спонтанно, хто зважено. Загалом залізничник — це своєрідна маленька держава. І в ній є свої свята і традиції.

— Отож ми й підійшли до запитання про свята — День залізничника. Як відзначає його ваша велика родина? — У нас це коли відбувся був живий, День залізничника став великим святом. Усі приїздили і з дружинами, дітьми, чоловіками в село і — годі святкувати. Ініці свята, навіть дні народження, пропадали якось звично. А ось на День залізничника неодмінно всі мали

зібратися. А з нашого села багато хто працює на залізниці. Тому збиралися не лише родиною, а також собі професійними товаришом. Завжди щось цікаве розповідали, згадували.

— Ваші родичі-колеги всі мешкають в Україні, чи є за кордоном? — Зараз зв'язок з лінією Мурашків урвався, а цілком можливо, що нащадки їхні живуть у Росії. Тато Катерина Мурашко переїхала до Москви.

— А як нині створюються сім'ї залізничників та династії? Де відбуваються знайомства? — Зі своїми колегами (як працював у метрополітені — споріднена професія) і познайомилася у технікумі. Ми три роки зустрічалися, а на четвертому одружилися. І тато, і дідусь свої сім'ї створили на базі, так би мовити, навчальних закладів. Основною ланкою родобудування — це КЕМТ. До речі, старша донька теж зустрічається з хлопцем з технікуму.

Чому так стався, не знаю (сміється). Я вже навіть мамі казала, що у нас, мабуть, у крові закладено і чоловіків обирати в середовищі залізничників. Так і моє молодша моя донька теж кілька разів сказала: «Мамко, по закінченню школи піду до КЕМТу і чоловіка там собі знайду».

— Світлано Миколаївно, а чи є у вашій родині певні реліквії, що передаються від покоління до покоління? — У нас є кілька жетонів Московсько-Київської залізниці. А від Олени Герасимівни лишилася стародавня ікона. Якимось дивом вона вціліла під час війни. Бабуся її дуже оберігала. Навіть не дозволила поновити скло, яке тріснуло надолоско. Мабуль, аби антропію не втратити отой дух династії...