

17 апреля

Единый день  
монтера  
пути!



Голос профсоюзного  
масштаба

В преддверии 121-й годовщины образования РОСПРОФЖЕЛ стартовал проект «Карта профсоюзной солидарности».

Стр. 03

Космическое  
путешествие

Команда «РЖД Дискавери» посетила заброшенную радиолокационную станцию, напрямую связанную с покорением космоса.

Стр. 07



ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

# Сигнал

Издается с 02.08.1994

№ 12 (1260)

16-22 апреля  
2026 года



# Единство сильнее стихии

## Поддержка

Мария Своеволина,  
Дорпрофжел на СКЖД  
Ростов-на-Дону

**Начались выплаты материальной помощи РОСПРОФЖЕЛ членам профсоюза, пострадавшим от наводнения в Дагестане и Чечне. В кратчайшие сроки организована масштабная работа по поддержке людей, оказавшихся в сложной жизненной ситуации.**

Материальная выплата для каждого пострадавшего составит 20 тыс. руб. из Фонда социальной поддержки для членов профсоюза. В организацию разных видов помощи пострадавшим оперативно включились Дорпрофжел на СКЖД, первичные профсоюзные организации, волонтеры.

Одними из первых инициативу проявили руководитель Грозненского регионального отделения Дорпрофжел на СКЖД Джамиля Мусаева и председатель первичной профсоюзной организации аппарата дирекции управления движением Антонина Коврижных — волонтер, заместитель председателя комиссии по работе среди женщин. Понимая всю серьезность ситуации, они оперативно обратились к профсоюзному активу с предложением организовать системную помощь жителям затопленных районов на платформе «Поможем вместе». Железнодорожники перечисляют средства в поддержку пострадавших.

В ряд районов отправлен значительный запас бутилированной воды, медицинские препараты, посуда, пледы, тонометры и глюкометры, портативные аккумуляторы.

В каждом регионе СКЖД уже развернуты пункты сбора гуманитарной помощи. Работники магистрали и неравнодушные жители активно откликаются на призыв о помощи. В пункты, расположенные в Ростове-на-Дону, Краснодаре, Туапсе и Минеральных Водах, ежедневно поступают предметы первой необходимости: одежда, средства гигиены, вода и медикаменты.

«Профсоюзный актив и председатели ППО Махачкалинского региона тесно взаимодействуют с волонтерами, оказывая всестороннюю помощь работникам — членам профсоюза, пострадавшим от стихии. Стараемся отозваться на каждую



Фото: <https://www.itv.ru/news/>

Пострадавшим активно помогают РОСПРОФЖЕЛ, волонтеры из Ростова-на-Дону, Краснодара, Туапсе и Минеральных Вод

просьбу, совместно с коллегами приобретаем и передаем нуждающимся остро необходимые вещи. Так из Краснодарского и Ростовского регионов нам отправили тонометры, а из Минераловодского — глюкометры. В такие моменты особенно важно чувствовать, что ты не один», — отметил руководитель Махачкалинского регионального отделения Дорпрофжел на СКЖД Нурудин Феталиев.

Железнодорожники двух республик помогают друг другу справиться с последствиями стихийного бедствия. Хотя Чеченская Республика также частично пострадала от последствий непогоды, представители Грозненского регионального отделения протянули руку помощи соседнему региону. Совместно с советом молодежи организована работа по сбору гу-

манитарной помощи. В Дагестан отправились 11 ящиков с предметами первой необходимости, а также бутилированная вода.

«В такие сложные времена очень важно не забывать о братьях наших меньших, они тоже очень нуждаются в нашей помощи», — говорит Джамиля Мусаева. С ее помощью из пострадавшего хосписа для животных в Хасавюрте удалось эвакуировать несколько животных, которых поселили в приюте города Грозный.

Сплоченность и готовность прийти на помощь в трудную минуту не случайны. Махачкалинский и Грозненский регионы на протяжении длительного времени сохраняют 100-процентное профсоюзное членство. Это наглядно свидетельствует о высоком уровне доверия, единстве и взаимной поддержке внутри коллекти-

вов. Председатели всех ППО предприятий тесно взаимодействуют с волонтерами.

Перечислить средства можно на платформе благотворительного фонда «Почет». Деньги пойдут на адресную помощь и закупку необходимых вещей для пострадавших железнодорожников.





Документ

# Поиск оптимальных гарантий

Тимофей Жуков,  
корр. «Сигнала»

**РОСПРОФЖЕЛ, ОАО «РЖД» и работники компании открыто обсудили волнующие темы социальной защиты, безопасности труда накануне окончательного подведения итогов коллективного договора за 2025 год. В шестой раз встреча прошла в формате социального диалога.**

Состоялись сразу два крупных стола «Социальная политика и оплата труда», «Выполнение коллективного договора при организации технологического и перевозочного процесса». К каждому из заседаний были подключены 574 студии и отдельные точки по всем полигонам железных дорог. В обсуждении в режиме онлайн приняли участие руководители департаментов, председатели первичек, председатели Дорпрофжел, заместители начальников железных дорог по кадровым и социальным вопросам.

В работе круглого стола «Социальная политика и оплата труда» участвовали председатель РОСПРОФЖЕЛ Дмитрий Шаханов и заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Сергей Саратов.

«Сегодняшняя наша встреча — это один из этапов каскадного подведения итогов, начиная со структурных подразделений и заканчивая правлением ОАО «РЖД», — подчеркнул Сергей Саратов. — В I квартале на сети прошли региональные форумы социальной ответственности, на которых был озвучан главный итог — обязательства компании по коллективному договору за 2025 год выполнены».

Расходы на реализацию коллективного договора увеличились на 3,8% по сравнению с 2024 годом. Объем «социального пакета» вырос: для действующих работников — на 6,7%, для неработающих пенсионеров — на 23%. Окончательные итоги будут утверждены на совместном заседании правления ОАО «РЖД» и профсоюзного комитета первичной профсоюзной организации ОАО «Российские железные дороги» РОСПРОФЖЕЛ.

«В целом обязательства коллективного договора на всех уровнях признаны выполненными, реализация коллективного договора позволяет нам сохранять социальную стабильность в коллективах, — отметил председатель РОСПРОФЖЕЛ Дмитрий Шаханов. — Мы отдаем отчет тому, что компания работает в непростых условиях. Но, тем не менее, сегодня мы ждем от руководителей компании конкретных обязательств по каждому из названных блоков — срокам, цифрам и механизмам».

В мероприятиях на региональном уровне приняли уча-



Фото Александра Саверкина

стие более 13,5 тыс. человек. Форумы, заседания и конференции прошли на железных дорогах и центральных дирекциях. По-прежнему актуальны такие темы, как оплата и мотивация труда, применение отдельных компенсационных инструментов, социальная сфера, обеспечение условий и охраны труда. Все поступившие вопросы — на контроле профсоюза. Организация вахтового метода работы — новый акцент в текущем году.

«Тема оплаты труда — абсолютный лидер по числу обращений, — напомнил лидер профсоюза. — Это вопросы конкурентоспособности заработной платы, размеров зональных надбавок, в том числе дифференцированного подхода к оплате труда специалистов, руководителей и рабочих».

Несколько десятков вопросов с сети поступило по поводу индексации уровня командировочных расходов. «С 1 марта 2026 года проведена индексацияточных локомотивным бригадам и всем работникам ОАО «РЖД» при направлении их в служебную командировку на 5,6%», — рассказал в ходе форума начальник департамента по организации, оплате и мотивации труда (ЦЗТ) Владимир Никитин.

По инициативе ряда магистралей обсуждался вопрос введения и оптимизации вахтового метода. В 2022 году положение РЖД по вахтовому методу было актуализировано и значительно расширено. Теперь вахту могут применять почти все категории работников. Предусмотрен авиaperелет к месту работы, обеспечивается трехразовое горячее питание. Организовано медицинское сопровождение.

«Коллективы положительно отреагировали на изменения. Количество предприятий, использующих вахтовый метод, увеличилось в три раза. Сейчас около полутора тысяч человек работают по вахтовому методу на полигонах Западно-Сибирской, Восточно-Сибирской, Мо-

сковской, Северо-Кавказской, Забайкальской и Дальневосточной железных дорог. Инициатором введения вахтового метода в каждом подразделении выступает руководитель филиала», — сказал Владимир Никитин.

Сергей Саратов, подводя итог обсуждению, подчеркнул, что компания открыта к диалогу и заинтересована в том, чтобы у работников было как можно меньше непонятных моментов.

«Сейчас выходит большое количество нормативных документов — особенно в условиях меняющейся внешней среды. Только за последний год их количество существенно выросло. Признаем: для рядового сотрудника сложно отслеживать все изменения. Мы настроены на системные разъяснения всех новых норм и решений», — подчеркнул Сергей Саратов.

«Профсоюз всегда находится рядом с работодателем: поддерживает, конструктивно взаимодействует, при необходимости — корректирует. Но в целом это устойчивое социальное партнерство. Все вопросы, которые не были озвучены в ходе сегодняшнего выступления, мы обязательно учли — они уже взяты на контроль после анализа на региональных форумах, прошедших в рамках подготовки к встрече. По каждому из них будет дана обратная связь через наши каналы. То же самое касается обращений, поступивших через QR-код: на каждый из них мы оперативно подготовим и направим ответы», — подчеркнул Дмитрий Шаханов.

## Фокус на безопасности и условиях труда

Теме условий и охраны труда был посвящен круглый стол «Выполнение коллективного договора при организации технологического и перевозочного процесса». В работе форума приняли участие первый заместитель председателя РОСПРОФЖЕЛ Сергей Тюменев и заместитель генерального директора

— главный инженер ОАО «РЖД» Валерий Танаев.

По данным Валерия Танаева, в прошлом году были улучшены условия труда для более чем 200 тыс. человек. В предыдущем году эта цифра была в схожих параметрах — 213 тыс. человек. Тренд стабильности показателей понятен.

«На более чем 700 рабочих местах для локомотивных бригад снижено воздействие вредных производственных факторов, — рассказал Валерий Танаев. — В том числе в результате приобретения новых локомотивов. Отдельно отмечу проект «Дальневосточная дорога — полигон опережающего развития», по которому реализовано 230 мероприятий, связанных с улучшением условий труда для 11 тыс. сотрудников».

«Компанией проводится значительная работа по созданию надлежащих санитарно-бытовых условий, реализации программ по улучшению условий и охраны труда, — отметил Сергей Тюменев. — Работники обеспечены спецодеждой и спецодеждой, организована стирка и химчистка».

Профилактическая работа позволила снизить производственный травматизм, в том числе со смертельным исходом. Вместе с тем остаются темы, требующие безотлагательного решения.

Участники форума детально рассмотрели вопросы организации технологических и перевозочных процессов, оценку соблюдения которых связали с общим уровнем безопасности.

Руководители подразделений холдинга довели информацию, рассказали о выполнении решений предыдущего круглого стола. В частности, о принимаемых мерах по обеспечению дистанций пути технически исправным автотранспортом для своевременной доставки работников на объекты ремонта, об установке системы резервирования горячего водоснабжения в домах и комнатах отдыха локомотивных бригад на случаи планового отключения централизованного водоснабжения.

Не остались без внимания и социальные аспекты: обсудили текущее состояние санитарно-бытовых условий для железнодорожников и пути их улучшения.

«Все принятые решения будут оформлены протоколом. Мы видим, что вопросы требуют системного последовательного решения разного уровня и направления, — сказал, подводя итоги форума, Валерий Танаев. — Слова благодарности нашим социальным партнерам из РОСПРОФЖЕЛ. Их поддержка и помощь позволили нам обеспечить высокий уровень трудовых гарантий работников».

«Со стороны профсоюза поблагодарим компанию за возможность оперативно получить ответы на злободневные вопросы, — добавил Сергей Тюменев. — Мы все обязательно разберем. По каждому определим сроки и механизмы решения».

## 199 вопросов работников распределились по следующим тематическим блокам





## Инициатива

# Голос профсоюзного масштаба

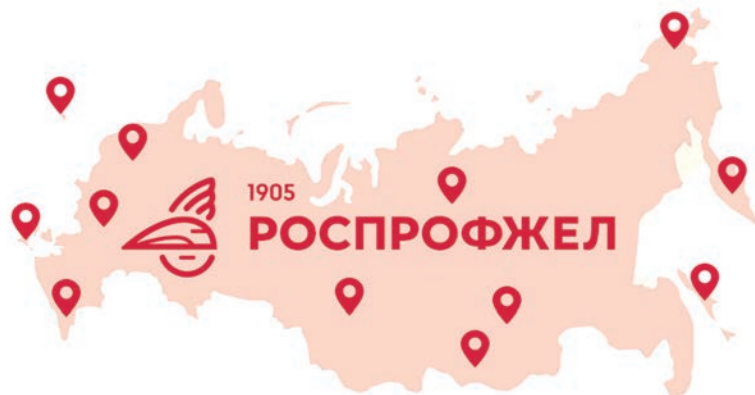
Тимофей Жуков,  
корр. «Сигнала»

В преддверии 121-й годовщины образования РОСПРОФЖЕЛ стартовал проект «Карта профсоюзной солидарности».

«Проект инициирован молодежью Дорпрофжел Московского метрополитена в рамках «Дня единых действий», — рассказала «Сигналу» старший эксперт сектора молодежной политики аппарата ЦК профсоюза Ирина Сашко. — Интерактивная карта создается в конструкторе сервиса «Яндекс.Карты». Цель — визуализировать географию и масштаб профсоюзного движения».

Чтобы стать частью проекта, необходимо с 16 по 19 апреля зайти в Личный кабинет члена РОСПРОФЖЕЛ в раздел «Мои активности» → «Мероприятия» → «День единых действий «Карта профсоюзной солидарности». Далее необходимо заполнить форму, указав свои географические координаты — широту и долготу. Их можно найти в любом картографическом сервисе. Затем личное сообщение любого содержания. Это могут быть пожелания или слова благодарности профсоюзу. Таким образом, участники оставляют координаты и выражение поддержки,

## Карта профсоюзной солидарности



формируя общую «карту единства».

Анализ поступивших данных и техническая интеграция в сервис «Яндекс.Карты» пройдет с 19 по 20 апреля. Официальный запуск и публикация «Карты профсоюзной солидарности» по отдельной ссылке состоится 21 апреля — в день рождения РОСПРОФЖЕЛ.

По словам Ирины Сашко, проект призван продемонстрировать силу, сплоченность профсоюзного сообщества. «Это не просто карта — это живое доказательство того, что мы едины, независимо от расстояний. Каждая метка — голос члена профсоюза, его бла-

годарность и пожелания организации», — отмечает она.

В проекте могут принять участие члены профсоюза: студенты железнодорожных учебных заведений, работники структурных подразделений ОАО «РЖД», сотрудники региональных дирекций. По замыслу инициаторов проекта, чем больше участников — тем масштабнее и выразительнее получится итоговая карта.

«Карта профсоюзной солидарности» — уникальная идея сделать профсоюзную активность заметной, продемонстрировать ее объединяющую силу в коллективах.

## Условия труда

# Лето напоминает о контроле

Вадим Кожуховский,  
Дорпрофжел на КбШЖД,  
Самара

Более 60 турных вагонов и 25 вагонов (модулей) сопровождения планирует задействовать в летних работах Куйбышевская дирекция по ремонту пути ОАО «РЖД». В настоящее время завершаются их осмотры, устраняются выявленные недостатки. В проверках участвует профсоюзная техническая инспекция труда.

Особое внимание уделено работоспособности систем жизнеобеспечения и оснащения вагонов всем необходимым. В преддверии сезона на объектах провели косметический ремонт, обновили кухонные и обеденные зоны, душевые. Проведена ревизия коммуникаций, насосных установок для подачи воды и водонагревателей.

«Приобретено 170 матрасов. Передвижные бытовые объекты экипированы холодильниками, стиральными машинами, микроволновками, чайниками, посудой, постельным бельем. Во многих есть телевизоры. Значительную часть бытовой техники в разные годы приобрели профкомы», — рассказывает председатель профсоюзной организации дирекции Татьяна Прокаева.

Пять вагонов Путьевой машинной станции 148 из Раевки при поддержке профкома оснащены усилителями сигнала сотовой связи и современными телевизионными антеннами.

Технический инспектор труда в Самарском филиале Дорпрофжел на Куйбышевской железной дороге Александр Шейкин осмотрел группу вагонов путевых машинных станций № 38 (Новообразцовое) и 208 (Кинель).

«Руководителям предприятий направлены представления об устранении неисправностей и замечаний. В частности, по ремонту систем отопления в нескольких вагонах, необходимости пополнить медицинские аптечки», — поделился инспектор.

Проверено состояние передвижного бытового парка и в ПМС-151 (Пенза-2). Из 18 служебно-технических вагонов и модулей технического сопровождения и обслуживания комиссия приняла 17. Один вагон будет осмотрен повторно после устранения замечаний.

На профсоюзный контроль взято обеспечение работников питьевой водой. В первом квартале поставлено 25 тыс. литров в бутылках по 5 и 18,9 литров. В ближайшее время ожидается подписание договора на поставку воды до конца года, сообщила Татьяна Прокаева.

## ПРОФСОЮЗ ВСЕГДА С ТОБОЙ!

Открой возможности Личного кабинета члена РОСПРОФЖЕЛ



### Ваши права и защита

- Узнать о льготах и гарантиях, закрепленных в коллективном договоре
- Обратиться к техническому или правовому инспекторам труда профсоюза
- Рассчитать стоимость страховки от потери профпригодности



### Активная позиция

- Сообщить о нарушении в сфере охраны труда и безопасности движения поездов
- Стать уполномоченным по охране труда
- Стать общественным инспектором по безопасности движения поездов



### Программа лояльности РОСПРОФЖЕЛ

- Узнать о компаниях — партнерах программы в вашем регионе
- Воспользоваться скидками и акциями партнеров



### Обратная связь

- Оставить отзыв о путевке или экскурсии
- Пройти опрос
- Сказать спасибо за работу



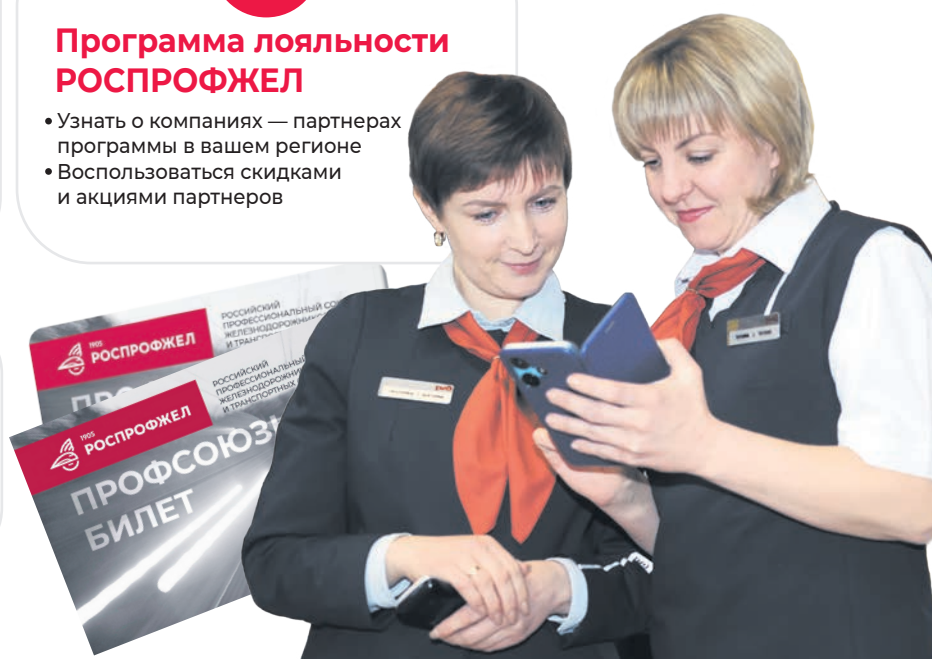
### Новости и события

- Ознакомиться с PDF-версией профсоюзной газеты «Сигнал»
- Узнать о мероприятиях своей ППО и подать заявку на участие



### Связь с профсоюзом

- Отправить обращение или задать вопрос председателю профсоюзной организации любого уровня
- Связаться с председателем молодежного совета



Техническая поддержка личного кабинета в МАКС



Техническая поддержка личного кабинета в «Телеграм»



Личный кабинет члена РОСПРОФЖЕЛ



Приложение «Личный кабинет» в AppStore



Приложение «Личный кабинет» в RuStore



# Испытание на прочность

Династия

## Движение — секрет молодости

Екатерина Белова,  
Дорпрофжел на ДВЖД  
Хабаровск

**Потомственный железнодорожник Виталий Кравченко 55 лет отдал любимому делу. Прошел путь от дорожного мастера до начальника отдела пути, был ревизором по безопасности движения поездов, руководил путеизмерительным вагоном. И до сих пор, несмотря на почетный возраст, он рядом с железной дорогой.**

Его семья, в которой было трое сыновей, жила на станции Лазо. Мама работала стрелочницей, отец — составителем поездов.

«Отец в составе железнодорожных войск дошел до Бреста в Великую Отечественную войну, а потом в Маньчжурии воевал, — вспоминает Виталий Кравченко. — Солдат, среди которых был и отец, в теплушках отправляли на фронт из Владивостока, поезд в пути остановился на станции Лазо, так мы и увиделись. После Победы его командировали в Хасанский район. Я приезжал

к отцу на все лето. Помню, как на паровозе мы добирались на станцию Посыет. Я бежал на море купаться, а батя в порт — поезда обрабатывать».

После окончания школы Виталий принял решение стать железнодорожником. В 1960 году устроился бригадиром пути Владивостокской дистанции. Потом его как дипломированного инженера перевели в технический отдел.

«Захожу в кабинет, а там одни девушки, среди которых была, как оказалось потом, и моя будущая жена, — рассказывает путеец, — Женщины мне помогли быстро разобраться с документами. А в те годы технический паспорт дистанции был толще, чем «Капитал» Карла Маркса. Вся информация собиралась и заносилась вручную. Однако через некоторое время меня вновь потянуло на путь. Так я стал дорожным мастером. Мой участок — от Моргородка до Санаторной — 12 км, и практически на каждом километре по 500–800 негодных шпал. Но мы образцово держали путь, чтобы не допустить на

главном ходу происшествий».

Самым счастливым периодом ныне почетный железнодорожник Виталий Макарович считает работу в Ружинской дистанции пути: «Наш участок от Лесозаводска до Бикина — 180 км в одну сторону. Это была, пожалуй, одна из самых протяженных дистанций пути в России. Я фактически жил на работе. Спал на стульях, чтобы по звонку немедленно отправиться в любую точку. Практически каждый день по 30–50 км проходил по перегонам. Здесь суровый климат. Минус сорок — зимой и плюс сорок — летом. Ноги в кровь стирал. Зато знал все о каждом отрезке пути».

Именно движение считает своим секретом молодости и ясности ума Виталий Кравченко.

«Единственную мечту я так и не исполнил: пешком не прошел от Владивостока до Москвы, — шутит ветеран часто. — Хотя по путевой привычке долгие годы предпочитал ходить до дачи из дома, а это почти 8 км. Иногда пугаю знакомых кассиров, когда покупаю билет в одну сторону. Приучил к мысли, что все могу».

Фото из личного архива Виталия Кравченко



Люди профсоюза

## Простой рецепт результативности

Ирина Токарева,  
Дорпрофжел на СвЖД  
Екатеринбург

**Евгений Баранов работает на железной дороге уже 34 года. Почти половина трудового пути прошла в Сургутской дистанции пути. Сейчас он председатель ППО со стажем. Он уверен, что только недоверие коллектива может помешать первичке стать настоящим организатором масс.**

Председательский опыт Евгения Баранова стартовал необычно. Его супруга, возглавляла ППО непродолжительное время, но решила, что это «не ее». Сам Евгений имел возможность погрузиться в профсоюзную «кухню». И на выборах коллектив доверил управление первичкой ему. Но тогда она насчитывала на 80 членов профсоюза меньше, чем сегодня.

«Почему люди уходили? Человеческий фактор и недоверие, — пожимает плечами Евгений. — Сегодня членами профсоюза не являются лишь девять работников дистанции. Секрет высокого профсоюзного членства лежит на поверхности, но встречается нечасто. Это четко выстроенное социальное партнерство».



Фото Дорпрофжел на СвЖД

По его словам, многое зависит от руководителя предприятия. Прежде их больше интересовали производственные показатели. «Нынешний руководитель, пришедший пять лет назад, оказался из другого теста, — уточняет Евгений Баранов. — Сегодня мы ездим на собрания вместе. А дистанция у нас огромная — 300 км по суровым северным станциям:

Куть-Ях, Путь-Ях, Салым... У нас настоящее социальное партнерство: он советуется с профсоюзом, а профсоюз помогает ему удерживать людей, поддерживать психологический климат».

Профсоюзную работу председателя первички Евгений Баранов сравнивает с кислородом. Пока он есть, все дышат, совершенно не замечая его. Но попро-

буйте перекрыть «кран», сразу начнутся проблемы и поиски виноватых. Сейчас, по его словам, коллектив дышит полной грудью. Даже в суровых северных условиях. Настоящий профсоюз — это не взносы и отчеты. Когда в ответ на чужую беду ты просто берешь и делаешь.

«У нас есть яркий пример. Два года назад пришел отец се-

мейства, выражение его глаз не передать словами, — вспоминает Евгений Баранов. — Диагноз дочери Василики звучал как приговор — рак. Китайские врачи давали шанс, но цена вопроса очень высока — 3,8 млн руб. И время на поиск всего три дня. Родители были уничтожены горем, они не могли заниматься деньгами. Этим занялся я».

Он начал с родного коллектива, где люди отказывались от подарков ко Дню железнодорожника в пользу девочки. Вышел на связь с председателями других железнодорожных структур узла и дороги в целом. Ходил и по организациям города. И люди вместе собрали нужную сумму. Этот случай Евгений Баранов считает самым наглядным примером того, как профсоюз умеет сплотить коллектив.

Коллектив выбирает приоритеты расходования средств ППО. Например, вместо шумных корпоративов коллеги попросили билеты в бассейн. «Мы решили, что это здорово. Ведь это укрепление здоровья и одновременно про сплочение коллектива через совместную деятельность. И коллеги действительно ездят в бассейн по 20 км после работы «всей толпой».



Более 70 тыс. работников в пятницу 17 апреля во второй раз отметят Единый день монтеров пути. В любую погоду они обеспечивают движение на действующих магистралях, прокладывают новые линии. Их труд заслуженно удостоили памятным праздником.

# Герои труда могут быть сценаристами



Если бы о путейцах снимали фильм, то какой жанр стоило выбрать и почему? Кто из актеров лучше всего подошел бы на главную роль?



**Леонид Лопатин,**  
монтер пути  
Сургутской дистанции  
пути:

— Из всех жанров для фильма о монтерах пути лучше всего подойдет комедия. И вовсе не потому, что работа легкая или несложная. Просто каждый день на линии происходит такое количество разных ситуаций, что сценаристам даже не придется ничего выдумывать. Это жизнь со своими странностями, человеческими слабостями и неурядицами. Никакой пафосный боевик или тяжелая драма не передадут той правды, с которой мы сталкиваемся каждый день.

А выбор на главную роль очевиден — Сергей Бурунов, который обладает уникальной способностью быть одновременно глубоким, искренним и по-настоящему народным. В его исполнении образ монтера пути получился бы живым, узнаваемым и без карикатурности, с той самой внутренней усмешкой над превратностями профессии, которая так помогает нам оставаться на путях.



**Станислав Демьянченко,**  
монтер пути 4 разряда  
Силферопольской  
дистанции пути

**Крымской железной дороги**  
— Если бы о путейцах снимали фильм, то это, несомненно, была бы трагикомедия с Беном Аффлеком в главной роли.

Работа монтера пути — это вечный бой с гравитацией, рельсами и собственным начальством. Каждый день начинается с оптимизма: «Сегодня точно уложимся в норму!» — думаешь ты, глядя на бесконечный рельс. Но тут же реальность вносит свои коррективы: то шпала попала с характером, то костыль решил «уйти в отпуск», а начальство в нереальные цели.

Трагедия в том, что ты всегда один на один с железной дорогой. Солнце палит, ветер срывает кепку, а начальник требует «чтобы было идеально», хотя сам ни разу не держал в руках лом. Комедия в том, как ты умудряешься за пять минут до проверки спрятать все недоделки под слоем щебня и

сделать вид, что так и было задумано.

А еще — коллеги. Один вечно поет песни 80-х, другой рассказывает анекдоты, которые слышал еще от деда, а третий постоянно теряет рукавицы и клянется, что «их украли железнодорожные гномы».

В итоге спина болит, руки в мозолях, но душа поет. Потому что знаешь: без тебя поезд не поедет. И это, пожалуй, единственная причина, почему ты снова выходишь на смену.



**Роман Вольхин,**  
монтер пути  
Валуйской дистанции  
пути:

— Психологический триллер. Почему? Потому что наш главный враг не мороз, не снег и не паводок, а человеческий фактор. Мы сами. Одна маленькая ошибка может стоить очень дорого.

Потому что самое страшное — внутри нас: усталость, самоуверенность, потеря бдительности. И победить это можно только одним — железной дисциплиной и тем, что мы друг друга прикрываем.

Какой актер смог бы это сыграть? Евгений Миронов. Он играет не героя с плаката, а живого человека, который боится, сомневается, но все равно делает свое дело.



**Елена Луцева,**  
сигналист Валуйской  
дистанции пути:

— Я бы выбрала мелодраму, красивую историю любви на фоне Байкало-Амурской магистрали.

Представьте: бесконечная тайга, закаты над рельсами, мороз под сорок, а в маленьком вагончике — молодежь, гитара, горячий чай из кружки и двое, которые смотрят друг на друга при свете лампы.

Это кино про молодость, про стройку века, про то, как люди влюбляются там, где, казалось бы, нет ничего. Про тех, кто остался, кто поверил и кто связал свою жизнь с дорогой навсегда. Почему мелодрама? Потому что она поднимает престиж профессии. Зритель увидит не просто тяжелую работу, а романтику, страсть, выбор — все то, что делает историю живой и близкой каждому.

Главную роль я бы отдала Ивану Янковскому. Он современный, дерзкий, фактурный — и в спецовке выглядит так, будто родился на рельсах. Он умеет быть и уязвимым, и сильным, именно таким я вижу героя-путейца, который строит не просто дорогу, а свою судьбу.



**Роман Бондарев,**  
начальник первого  
эксплуатационного  
участка Таганрогской  
дистанции

**инфраструктуры:**

— Динамичный фантастический боевик с Сергеем Безруковым в главной роли — он умеет передать внутреннюю силу, сдержанность и глубину простого человека. Сюжет развивался бы в современном мире, где железнодорожный транспорт становится критически важным для социальной и экономической стабильности, особенно в условиях растущей конкуренции с авиакомпаниями.

Каждая сцена полна напряжения и драйва, путейцы преодолевают препятствия, испытывают на прочность свои знания и навыки, обеспечивая безопасность и комфорт пассажиров. Финальная кульминация — открытие нового высокоскоростного маршрута, которое символизирует надежду на светлое будущее и объединение людей. Фильм стал бы вдохновляющим рассказом о том, как важна работа монтеров пути, подчеркивая их роль в формировании устойчивой транспортной системы, способной справиться с вызовами современного мира.



**Михаил Перезва,**  
монтер пути  
Новосибирской  
дистанции пути имени  
П.Т. Семешко:

— Трагикомедия. Наша жизнь полна ярких моментов, как смешных, так и грустных. Мы сталкиваемся с трудностями, но всегда находим способ посмеяться над собой и поддержать друг друга. Это как сказка, где за каждым поворотом ждут новые приключения. Я думаю, что Юрий Стоянов идеально подойдет для этой роли. Его харизма и умение передавать эмоции помогут показать все нюансы жизни монтера пути: от тяжелых будней до веселых моментов в компании коллег.



**Валерий Шворак,**  
монтер Куровской  
дистанции пути:

— Боевик. Где главный герой — монтер пути, который ежедневно побеждает трудности, непогоду. Рельс длиной 25 метров весит почти полторы тонны. Шпала — 80–90 кг. Щебень, который нужно перекидать, чтобы выправить путь, исчисляется кубометрами. Монтер пути за смену проходит не меньше 15 км, причем не по асфальту, а по балласту, где нога проваливается. И каждый третий шаг — с грузом в руках. А зимой добавится уборка снега со стрелочных переводов: метель за ночь наметает сугробы.

Погода как главный враг. У монтера нет «нерабочих дней из-за непогоды». В +35° С рельс нагревается так, что через подошву сапога жжет ногу. В -30° С металл становится хрупким, болты примерзают, и любой ветер превращается в нож. Дождь? Работа продолжается. Гроза? Если ты на перегоне за пять километров, ливень заливает глаза, а надо проверить зазоры. Это не героизм ради камеры, это каждодневная рутина.

Актер — однозначно Сергей Безруков, который может сыграть и трудолюбивого путевого рабочего, и начальника дистанции пути.



**Сергей Лапынин,**  
монтер пути  
Голутвинской  
дистанции пути:

— Получился бы захватывающий боевик с элементами драмы и доброй иронией. В центре истории — бригада путейцев, для которых каждый день — это маленький подвиг, чаще всего незаметный для окружающих.

В их работе есть все: адреналин борьбы с непогодой, гонка со временем и километрами, а еще — настоящая мужская дружба и чувство ответственности за тех, кто доверяет им свою жизнь.

На роль опытного бригадира, который знает каждый участок, идеально бы подошел Сергей Безруков. В его глазах — и мудрость, и ирония, и стальная воля. А его молодого напарника, полного энергии и азарта, мог бы сыграть Александр Петров.

Такой фильм смог бы изнутри показать нашу профессию, где путейцы — незаметные, но все-таки главные герои.



**Александр Козлов,**  
мастер участка  
земляного полотна  
Брянской дистанции  
пути:

— Если снимать фильм о путейцах, подойдет жанр триллера. Он вызывает у человека тревожное ожидание, беспокойство. Почему? На каждом утреннем селекторном совещании абсолютно непонятно что делать. Выправлять, рихтовать, красить, белить, смазывать, обтачивать, пилить, строгать, устанавливать, чистить, подбивать, перебирать, косить, посыпать, пополнять, заправлять, выменивать. При этом ты можешь быть лишен премии, если вдруг что-то не успел, поэтому тревожное ожидание ежедневно присутствует у монтера пути. Главную роль мог бы сыграть Том Харди. Персонаж — Веню. Почему Веню? Кто смотрел — тот поймет! Каждый монтер

пути — Веню, не каждый Веню — монтер пути!



**Евгений Камбаратов,**  
монтер пути  
Магнитогорской  
дистанции пути,  
профгруппорг:

— Драма с элементами комедии. Драма, потому что работа физическая, комедия, потому что монтеры пути молодцы — юмор в работе помогает. Всегда выходят с выполненной задачей. Чего бы это ни стоило. Актеры: Станислав Бондаренко, Павел Прилучный, Бату Хасиков, Никита Кологрицкий, Ян Цапник. В роли сигналиста — Марина Митрофанова и Юлия Паршута.



**Антон Ореховский,**  
монтер пути  
Валуйской дистанции  
пути:

— Самый комедийный сюжет для путейца — командировка, особенно первая. Обычный парень, который шпалы кладет с закрытыми глазами, по приказу начальника едет помогать коллегам за тысячи километров — и попадает не в то место или не в то время. Дальше — комедия в духе «Приключений итальянцев в России»: герой мечется по городу, встречает растерянных коллег, а в финале все выясняют, что объект — в соседнем поселке, куда электричка ходит раз в сутки. В награду — отгулы, премия или крепкая дружба и история для планерок.

Главную роль сыграл бы Александр Паль — он отлично передает образ растерянного, но обаятельного парня. А строгого мастера — Сергей Гармаш с фразой: «Ты кто такой? Я другого ждал».



**Игорь Коваль,**  
монтер пути,  
уполномоченный по  
охране труда  
Таганрогской  
дистанции инфраструктуры:

— «Рельсы, шпалы и... жизнь» — комедийная драма о жизни монтера пути. Жанр позволяет показать профессию многогранно: юмор рождается из бытовых ситуаций и курьезов на путях, а драма подчеркивает высокую ответственность — ошибка может стоить жизни. Фильм раскроет трудности профессии: тяжелый труд, непогода, недооценка обществом — и внутренний конфликт героя между долгом и мечтами. На главную роль подойдут: Федор Добронравов — его харизма и «народность» сделают героя близким зрителю, и Юрий Стоянов — мастер иронии с глубиной для драматических сцен; его герой мог бы стать «философом путей», размышляющим о жизни среди рельсов и шпал.



Лидер

# Незапертая дверь

Ирина Павлова,  
внеш. корр. «Сигнала»

В конце прошлого года председателю профсоюзной организации Тульского центра организации работы железнодорожных станций Ирине Давыдовой поступила коллективная жалоба от работников станции Ясная Поляна о неоплате часов за работу в выходные дни и сверхурочную в ноябре прошлого года. Она провела проверку, которая подтвердила факты, изложенные в жалобе, и направила обращение работодателю. В результате девяти работникам станции Ясная Поляна были выплачены денежные средства за неоплаченные часы переработки и работу в ночное время на общую сумму более 100 тыс. руб.

Такие случаи бывают нечасто. Однако профсоюзный лидер постоянно контролирует данный вопрос. «Учет рабочего времени, — поясняет Ирина Давыдова, — ведется, к сожалению, не всегда точно. Отсюда и возникают недоплаты. Если не доплатили за четыре часа переработки, это можно как-то отрегулировать. А если, как в случае со станцией Ясная Поляна, счет идет на десятки часов, это уже ЧП. Так что приходится регулярно выезжать с проверками».

Центр объединяет 55 станций, расположенных в Калужской, Тульской и Рязанской областях. На учете в первичке состоят также работники Тульской детской железной дороги, Тульского агентства фирменного транспортного обслуживания и восстановительных поездов Тульский и Узловский. На местах созданы 44 профгруппы. С профгруппами и 17 уполномоченными по охране труда Ирина постоянно на связи, так что в курсе

всех возникающих проблем — где-то перебои с горячей водой, где-то потек бойлер, где-то не работает отопление — и оперативно их решает.

Всего за те 10 месяцев, что прошли с 27 июня 2025 года, как Давыдову избрали председателем ППО, профсоюзным комитетом было рассмотрено порядка 70 обращений. И на все поставленные в них задачи нашлись решения.

Опыт работы на железной дороге у Давыдовой больше 20 лет. В сентябре 2005 года после окончания Российского государственного торгово-экономического университета по специальности «Экономика» она пришла в вагонно-ремонтное депо Тула ведущим экономистом. В 2021 году ее пригласили в Центр на должность начальника отдела экономики и финансов.

Здесь Ирине пришлось тесно общаться с коллегами, поскольку было много обращений по поводу оплаты труда.

«Именно тогда я убедилась, — вспоминает Ирина, — что обстановка в коллективе и психологический климат напрямую связаны с удовлетворенностью оплатой труда. И мне приходилось беседовать с людьми, объяснять им, как формируется заработная плата, премия, оплата за переработки. А коллеги разные бывают и, чтобы меня поняли, чтобы не ушли обиженными, я искала и находила общий язык с каждым из тех, кто ко мне обращался. И это у меня стало получаться».

Ирине нравилось общаться с людьми, видеть результаты своей работы. Она была членом комиссии по трудовым спорам, где представляла сторону работодателя, а профком — сторону работников. И хотя эти позиции кажутся иной раз непримиримыми, профсоюз и работодатель, тру-

дясь в социальном партнерстве, практически всегда стараются находить такое решение, которое устраивало бы всех. «Мне это нравилось, — признает Ирина, — и я стала ближе общаться с профсоюзным комитетом, который в тот момент возглавлял наш председатель Александр Галкин. Мы подолгу беседовали с ним о профсоюзной работе, о проблемах, которые нам приходилось вместе решать. Так я сделала первые шаги на пути к выборной профсоюзной должности. И когда Александр Юрьевич собрался на пенсию, он предложил рассмотреть возможность выставить мою кандидатуру на выборы. Я согласилась. Стала изучать нормативную документацию нашей профсоюзной организации, готовиться к выборам».

Выборы были альтернативные, так как несколько самовыдвиженцев тоже выставили свои кандидатуры. Но большинство членов профсоюза поддержали Ирину, потому что ее хорошо знали на станциях и не раз обращались за консультациями по поводу начислений в расчетных листах.

Первое время было, конечно, трудновато: все же новая роль в коллективе и другая ответственность. Но очень помогал, да и сейчас помогает Александр Юрьевич, которого Ирина считает своим учителем и наставником в профсоюзной работе.

Если зайти на страничку ДЦС-4 в МАКСе, то можно убедиться, какой широкий спектр вопросов сегодня там обсуждается. Тут и изменения в коллективном договоре, и новые локальные нормативные акты, и изменения в ТК РФ. Если у кого есть вопросы — Ирина всегда на связи.

За 10 месяцев, что Давыдова возглавляет профсоюзную пер-



Фото Владислава Куликова

вичку, на 10 человек выросло профсоюзное членство. На сегодня ППО объединяет 899 работников ДЦС-4 из 920 штатных сотрудников.

Третий коллектива работников — люди молодые. Многие из них зарегистрировались на модуле «Время молодых. Работники — 2026». 24 апреля будет проходить региональный этап. Ирина уверена, что благодаря их активной жизненной позиции, высокому профессионализму они пройдут и на дорожный этап.

Осенью профком организовал для членов профсоюза поездку с детьми в Москву, в Океанариум на ВДНХ, на весну запланированы две экскурсии в Коломну и в парк птиц в Калуге. А недавно футбольная команда Центра победила в региональном чемпиона-

те. Трое даже вошли в состав сборной команды региона по мини-футболу на кубке МЖД, которая в финале заняла первое место. В январе проводили лыжные гонки, в которых, несмотря на 25-градусный мороз, участвовали сотрудники вместе с детьми. И все это, конечно же, объединяет людей.

«К каждому человеку нужен индивидуальный подход, — рассуждает Ирина. — Люди постоянно идут к нам. Кто-то — с жалобой, кто-то — за советом. Кому-то нужен новогодний подарок для ребенка и билет на елку, кому-то — билеты в театр, экскурсии, которые мы организуем, возможность заниматься спортом. А кто-то нуждается в простом человеческом участии, когда на душе тяжело. Дверь профкома всегда открыта».

Дистанция

# Доказательство правильного выбора

Алина Емельянова,  
Дорпрофжел на ДВЖД  
Тында

Анастасия Аторина чуть больше года выходит в рейсы на Байкало-Амурской магистрали. Она стала первой в истории дальневосточной тяги девушкой — помощником машиниста в пассажирском движении. О выбранной профессии Настя ни разу не пожалела, а даже наоборот, еще больше прикипела к работе душой. А самое главное доказала своим трудом скептикам, что быть помощником машиниста — это не только мужское дело.

Анастасия Аторина отправилась в свою первую самостоя-

тельную поездку в декабре 2024 года. И прошлый Новый год она уже встретила не за праздничным семейным столом, а в дороге.

«Это была впервые необычная встреча Нового года. Помню, под бой курантов мы въезжали на станцию Беркамит, — вспоминает наша героиня. — Чтобы ощутить праздник, с собой в поездку мы взяли оливье и мандарины, а также обменялись с машинистом подарочками».

Анастасия работает с Александром Исаевым, который и поехал с ней тогда в первую ее поездку. У них в эксплуатационном локомотивном депо Тында сложился отличный рабочий тандем. За год у них никогда не

Фото из личного архива Анастасии Аториной



возникало серьезных конфликтов.

«С первого нашего рейса благодарна Александру за то, что

душевно принял в свою «команду», сразу же поддерживал, подбадривал, помогал. Мы нашли баланс в работе», — говорит Анастасия.

В первое время в домах отдыха локомотивных бригад ей часто встречались удивленные взгляды коллег, а где-то, даже спустя год, до сих пор изумляются. «В начале мне говорили, не женское это дело, — вспоминает она с улыбкой. — Но я не опускала руки, никого не слушала. Решила во что бы то ни стало идти вперед, и доказать себе и окружающим, что я смогу. А сегодня уже и другие машинисты зовут в свою бригаду работать. Но мне совсем не хочется менять своего командира правого крыла локомотива».

Теперь сложно отличить от своих коллег-локомотивщиков: уверенная походка, спецодежда «как положено» и рабочая сумка на плече. Но девушка все равно должна оставаться девушкой, поэтому с собой всегда минимальный набор в косметичке. В домах отдыха — отдельная комната, где можно расслабиться, хорошо набраться сил перед следующей поездкой.

В декабре прошлого года Анастасию Аторину отметили за добросовестную работу благодарностью генерального директора — председателя правления ОАО «РЖД» Олега Белозёрова. Заслуженную награду бамовской железнодорожнице глава компании вручил лично в Москве.





Двадцать команд Южно-Уральской железной дороги приняли участие в турнире по настольному теннису



Работники Московско-Смоленского регионального обособленного подразделения Дорпрофжел на МЖД провели акцию «Профсоюзный витамин»



Мастер-класс по изготовлению пасхальной подставки организовал для работников профком Куйбышевского центра «Желдоручет»



В рамках недели здорового образа жизни Северобайкальский филиал Дорпрофжел на ВСЖД провел спортивно-развлекательное мероприятие «Весна и спорт»



На Западно-Сибирской магистрали состоялся турнир по настольному теннису и дартсу среди членов профсоюза локомотивных депо Кузбасского региона



Состоялся турнир по мини-футболу на кубок руководителя Астраханского отделения Дорпрофжел на Приволжской железной дороге