

## Свадебное расписание

Свадьба в День железнодорожника приводит к крепким и счастливым семьям.

Стр. 02

## Год перемен и открытий

Железнодорожники рассказали, чем запомнился им этот «железнодорожный» год.

Стр. 06

## Мне очень повезло с профессией

Леонид Бучек может часами рассказывать, как менялся облик станций за годы его трудовой биографии.

Стр. 07



# Сигнал

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

Издается с 02.08.1994

№ 26 (1230)

31 июля — 6 августа  
2025 года

t.me/rosprofzhel\_rzd



https://rutube.ru/channel/43704213/



vk.com/rosprofzhel\_main



rosprofzhel.ru



Фото Павла Хрулёва



### Официально

**Уважаемые коллеги! Дорогие ветераны!**  
**Поздравляем вас с Днем железнодорожника!**

Железные дороги уже почти два столетия служат символом единства нашей необъятной Родины, прогресса и движения вперед, играют ключевую стратегическую роль в жизни государства, а боевые и трудовые подвиги тружеников стальных магистралей стали неотъемлемой частью его великой истории.

Текущий год – год 80-летия Великой Победы – не случайно объявлен в России Годом защитника Отечества, а в ОАО «РЖД» – Годом железнодорожной славы.

Мы гордимся нашими товарищами, которые сегодня на передовой в рамках проведения специальной военной операции и в чрезвычайных ситуациях на трудовой вахте проявляют свои лучшие профессиональные и человеческие качества, подают настоящий пример мужества, силы духа и беззаветной любви к Отчизне.

Впереди у нас масштабные проекты, имеющие исключительное значение для нашей страны: участие в строительстве сети высокоскоростных магистралей и разработке подвижного состава для них, модернизация и комплексное развитие инфраструктуры, цифровая трансформация, развитие беспилотного движения и квантовых коммуникаций, обеспечение технологической независимости отрасли.

Уверены, что российские железнодорожники, как всегда, достойно справятся со всеми поставленными задачами.

Уважаемые коллеги! От всей души благодарим всех вас за ответственное отношение к делу, за готовность добиваться высоких результатов, за стойкость и сплоченность перед лицом современных угроз.

Особые слова признательности адресуем нашим ветеранам – хранителям традиций и профессиональной мудрости. Своим трудом вы создали надежный фундамент для сегодняшних успехов компании и после выхода на заслуженный отдых продолжаете передавать молодому поколению свои знания и бесценный опыт.

Дорогие друзья! Пусть нас с вами всегда поддерживают героические примеры наших предшественников и современников, патриотизм и вера в Отечество, любовь близких. Вместе мы с честью преодолеем любые вызовы и обязательно добьемся новых побед!

С праздником! С Днем железнодорожника!

**Генеральный директор –  
председатель правления ОАО «РЖД»  
О.В. Белозёров**

**Председатель РОСПРОФЖЕЛ  
Д.С. Шаханов**

**Председатель Центрального  
совета ветеранов войны и труда  
железнодорожного транспорта  
Н.А. Никифоров**





Семья

# Свадебное расписание

Мирон Добрынин,  
Дорпрофжел на ЮУЖД  
Челябинск

Свадьба в День железнодорожника. Символично? Однозначно! И в первую очередь для тех, кто трудится на стальной магистрали. Александр Блинов — машинист пассажирского движения в эксплуатационном локомотивном депо Челябинск. Его супруга Анастасия до недавнего времени также работала на Южно-Уральской магистрали. При этом она из железнодорожной династии. 3 августа 2012-го, в профессиональный праздник тружеников стальных магистралей, они скрепили отношения узами брака и с тех пор бережно хранят семейное тепло.

Александр с уверенностью называет знакомство со своей супругой судьбой. А иначе и не скажешь, ведь изначально молодых людей разделяли тысячи километров. Парень появился на свет в городе Омутнинске Кировской области. Папа работал на одном из местных заводов в железнодорожном цехе машинистом маневрового движения. Он часто брал сына на предприятие, заводил в кабину тепловоза ТГМ4.

«Естественно, огромная техника вызывала лишь восторг, — улыбается Александр. — Я всегда поражался, с какой легкостью, как мне тогда казалось, мой папа передвигает по территории предприятия целые составы. Хотелось точно так же нажимать на кнопки,



Фото из личного архива

разговаривать с коллегами по радиосвязи. Но так уж вышло, что поначалу я устроился на предприятие сварщиком. Не понравилось, и через полгода все-таки решил попытать счастье в составителях в железнодорожном цехе. Еще не машинист, как отец, но хотя бы что-то близкое. Для этого нужно было получить образование».

Парню пошли навстречу и направили учиться в Челябинск. Срок обучения — полгода. Новые знания давались легко. И вот, спустя несколько месяцев, на одном из сайтов знакомств Александр встретил девушку по имени Анастасия. Абсолютно случайно она также оказалась связана с железной дорогой — получала образование в Уральском государственном

университете путей сообщения. Параллельно трудилась оператором на пригородном вокзале в Челябинске. Именно здесь и договорились встретиться молодые люди.

«Можно сколько угодно говорить, что такого не бывает, но это была именно любовь с первого взгляда, — улыбается Александр. — Ну по крайней мере я точно влюбился по уши, как мальчишка».

«Он мне тоже очень понравился, — смеется Анастасия. — Красивый, статный, а еще не стеснялся. Или, по крайней мере, делал вид, что не смущается».

Молодые люди погуляли по городу и обнаружили, что у них множество общих тем. Анастасия рассказывает, что вся ее семья

посвятила себя Южно-Уральской железной дороге. Бабушка заведовала домом отдыха в локомотивном депо Челябинск, дедушка трудился здесь же, в токарном цехе. Мама и папа работали в Дирекции восстановительных пожарных поездов, как она называлась в те годы. Кроме того, отец был машинистом, водил пассажирские поезда. Затем стал машинистом-инструктором.

«Кстати, железная дорога уже давно играет роль свахи в нашей семье, — говорит Анастасия. — В свое время мои родители, а также бабушка с дедушкой тоже познакомились благодаря магистрали».

Спустя пару месяцев после начала отношений Александр вернулся в родной город на практику. Именно тогда молодые люди поняли, что друг без друга просто не могут. Решив, что тысяча разделяющих их километров — это помеха, ребята пришли к выводу: надо ее обязательно устранить. Александр сдал экзамены, а потом вернулся предприятию деньги за обучение и переехал к девушке в Челябинск. Здесь решил прислушаться к будущему тестю и выучился на помощника машиниста. Весной 2012-го подали документы в ЗАГС, а когда рассказали об этом родителям, то абсолютно случайно выяснилось, что дата торжества — 3 августа и именно на этот день выпал профессиональный праздник железнодорожников.

«Наверное, это просто была судьба, так и должно было случиться», — смеются наши собеседники.

Кстати, в день рождения своей семьи они даже фотографировались среди паровозов — в Музее железнодорожной техники.

С тех пор прошло 13 лет. Сегодня Александр уже не помощник, а машинист. Водит пассажирские поезда в Екатеринбург, Уфу и Карталы. У пары родился сын Иван. Мальчик еще точно не знает, кем станет, когда вырастет. Не исключено, что также железнодорожником. По крайней мере, он уже давно хочет подняться в кабину отцовского локомотива. И Александр в ближайшее время планирует исполнить его желание.

На вопрос, тяжело ли быть супругой машиниста, Анастасия отвечает коротко — нет.

«Я же прекрасно помню, как мама помогала папе собраться в поездку, окружала его заботой, когда он высыпался после возвращения в Челябинск, — улыбается она. — Поэтому я отлично понимала, что буду также помогать супругу. Конечно, каждый раз немного волнуюсь, когда он уезжает. Но при этом отлично знаю, что все будет хорошо. Он у меня очень ответственный, ведь везет в вагонах сотни пассажиров. Ну а мы с сыном Ваней стараемся ему во всем помогать».

В чем секрет семейного счастья? На этот вопрос семья Блиновых отвечает однозначно — в понимании, безусловном доверии и бережном отношении друг к другу. Придерживаясь этого несложного, но важного «рецепта» можно сохранить крепкие отношения и теплый домашний очаг.

История

# Праздник на рельсах

Ирина Павлова,  
внеш. корр. «Сигнала»

Ежегодно в первое воскресенье августа железнодорожники отмечают свой профессиональный праздник. Появился он в России еще в позапрошлом веке — с тех пор, как в 1837 году открылось движение по первой магистрали. Отмечали его в разные даты, и назывался он по-разному, но содержание от этого не менялось.

В XIX веке праздник отмечали 30 октября, в годовщину прибытия первого поезда на станцию Царское Село. Но осенью в России идут дожди, небо затянуто облаками — не лучшее время для веселых гуляний. Массовым праздник стал почти 30 лет спустя, при министре путей сообщения Михаиле Хилкове. К тому времени сеть железных дорог и сообщество причастных к ней работников — путейцев, обходчиков, станционных смотрителей, машинистов, инженеров — расширились и продолжали расширяться. К концу XIX века по росту

рельсовых путей сообщения Россия занимала лидирующую позицию в мире. Железные дороги соединяли не только столицы, но и города Средней Азии и Урала, Кавказа и Дальнего Востока.

25 июня 1896 года, в день столетия императора Николая I, при котором появилась в России железная дорога, Михаил Хилков издал приказ об учреждении ежегодного праздника для всех центральных и местных учреждений железных дорог России. С тех пор 25 июня железнодорожники стали широко отмечать свой праздник. На вокзалах организовывали товарищеские обеды, на городских улицах и на лоне природы — массовые гулянья, на открытых городских верандах играли духовые оркестры.

В буре революционных событий 1917 года и последовавшей за ними Гражданской войны о празднике, казалось бы, забыли. Но не навсегда. 30 июля 1935 года в Кремле состоялась встреча руководителей советского правительства с передовиками-железнодорожниками: стрелочниками, диспетчерами, машиниста-

ми, дежурными по станции, начальниками дистанций, участков и депо, руководителями служб и магистралей.

Правительство понимало, что нужно поддерживать на должном уровне авторитет железнодорожников. Действительно, высокая скорость, ощущение продуманного риска — все это привлекало, создавало притягательный ореол вокруг профессий машиниста, путейца, конструктора локомотивов, инженеров-мостовиков, строителей железных дорог. Они были героями мальчишеских мечтаний. В газетах писали о героях стальных магистралей.

Есть герои — нужны и праздники. Железнодорожники не раз обращались и к министру путей сообщения (им на тот момент был Каганович), и Всесоюзному старосте Калинину, и даже к Сталину с просьбой возродить профессиональный праздник, объединяющий всех железнодорожников — машинистов и ремонтников, инженеров и кочегаров, путевых обходчиков и строителей мостов.

На той памятной встрече в Кремле приняли решение: празднику быть. 29 июля 1936 года вышел экстренный выпуск газеты «Гудок» с постановлением Правительства СССР «О праздновании Дня железнодорожного транспорта Советского Союза» — так первоначально назывался этот праздник.

Четыре года его отмечали 29 июля, а в 1940 году празднование перенесли на первое воскресенье августа. День железнодорожного транспорта Советского Союза отмечали широко и громко. На всю страну по радио транслировались концерты и праздничные поздравления, проходили парады физкультурников общества «Локомотив», награждали отличившихся трудовыми успехами железнодорожников, а ближе к вечеру по всей стране шумели веселые застолья даже на самых отдаленных железнодорожных станциях.

Потом была Великая Отечественная война и Победа, невозможная без напряженной работы железных магистралей и самоотверженного труда железно-

дорожников. Вернулась мирная жизнь, вернулся и праздник.

В середине 1980-х годов было окончательно утверждено лаконичное и емкое название праздника — День железнодорожника. Но традиции его не изменились. В канун профессионального праздника отрасль подводит итоги по внедрению современных технологий и новой техники, повышению эффективности труда и безопасности железнодорожного транспорта, железнодорожники отчитываются о своих успехах, награждают лучших и чествуют ветеранов.

С образованием компании «РЖД» традиции не изменились, а лишь появились новые. И в этом году по всей стране пройдет спортивно-музыкальный праздник «Достигая цели!». Главным событием этого мероприятия станет благотворительный забег. Все собранные средства от его проведения передадут на лечение тяжелобольным детям. Тепло и по-семейному отметят профессиональный праздник работники Крымской железной дороги и Железных дорог Новороссии.





## Конкурс

# Охрана труда укрепляется чемпионами

Ирина Токарева,  
Дорпрофжел на СвЖД  
Екатеринбург

В программе чемпионата профессионалов ОАО «РЖД» дебютировала конкурсная площадка «Общественный контроль за охраной труда», организованная РОСПРОФЖЕЛ. Участники показали мастерство в формировании личных планов работы, обеспечении пожарной безопасности, расследовании несчастных случаев, поиске нарушений, использовании средств защиты и даже в практическом спасении пострадавших.

Чемпионат стартовал в Екатеринбурге 22 июля. Первый соревновательный день начался с обязательного инструктажа по технике безопасности, после — основная часть соревнований.

«Пусть победит сильнейший, но главное — чтобы каждый участник получил бесценный опыт и яркие впечатления», — напутствовал уполномоченных по охране труда руководитель технической инспекции труда — главный технический инспектор профсоюза Андрей Лазарев.

Большую часть заданий участники выполняли за компьютерами, а модули «Использование средств индивидуальной защиты» и «Оказание первой помощи» — на интерактивных тренажерах.

«Мы сделали важный шаг в укреплении культуры безопасности на железной дороге, — уверен председатель Дорпрофжел на СвЖД Анатолий Гарашенко. — Это не просто соревнование — это возможность показать ключевую роль профсоюзов в защите прав работников, обменяться



Участники и организаторы конкурсной площадки «Общественный контроль за охраной труда» уверены, что опыт, полученный на чемпионате, поможет сделать труд железнодорожников безопасным

лучшими практиками контроля за условиями труда. Безопасность персонала — абсолютный приоритет для профсоюза и компании. Наши уполномоченные по охране труда — это дополнительная возможность контроля на предприятии. Их профессионализм спасает жизни. И теперь у них есть площадка для демонстрации своего мастерства».

Подготовку к соревнованиям многие участники начали еще весной. «Когда узнал, что буду представлять дорогу на чемпионате профессионалов, испытал гордость, но было и волнение», — признался представитель Забайкальской железной дороги Артем Веретельников.

По словам представителя Северной железной дороги Сергея Сизикова, все материалы и потенциальные задания знакомы, «сталкиваемся с этими ситуациями каждый день. Правильно говорят, что инструкции по охране труда написаны кровью людей. Все соперники достойны, все грамотные».

За ходом конкурса следили эксперты — технические инспек-

торы труда от каждого Дорпрофжел, а каждый участник получал оценку от трех экспертов.

По условиям соревнований предварительные результаты держались в строжайшем секрете — ни участники, ни эксперты до последнего момента не знали, кто окажется в тройке лидеров. Это добавило интриги: каждый из финалистов верил в свою победу, но итоги решили только фактические баллы, профессионализм и холодный расчет.

И вот долгожданный момент настал. Победителем стал уполномоченный по охране труда, дежурный по станции Холмск Дальневосточной железной дороги Сергей Горланов. Он второй раз поднимается на пьедестал чести чемпионата профессионалов: два года назад также занял первое место в соревнованиях по своей специальности — дежурный по станции. Серебро завоевала уполномоченный по охране труда, электромеханик Кировского регионального центра связи Нижегородской дирекции связи Горьковской магистрали Мария Юферева, продемон-

стрировавшая не только глубокие знания, но и исключительную внимательность к деталям. Бронза у уполномоченного по охране труда, машиниста электровазона эксплуатационного локомотивного депо Абакан-II Ивана Скворцова с Красноярской железной дороги.

Главное — каждый из финалистов доказал: охрана труда в РЖД в надежных руках. Чемпионат закончился, а новая конкурсная площадка подтвердила, что

у нее значительный потенциал. Она — не просто эксперимент, а важный шаг к новым стандартам безопасности и охраны труда. И те, кто поднялся на пьедестал, — лидеры, на которых равняется вся отрасль.

«Участники продемонстрировали глубокие знания нормативов, риск-ориентированного подхода и методов контроля за соблюдением требований охраны труда, — отметила эксперт от Свердловской железной дороги Наталья Ларионова. — Такие компетенции критически важны для ОАО «РЖД», где от работы уполномоченных по охране труда напрямую зависит жизнь и здоровье сотрудников, а также безаварийная эксплуатация инфраструктуры».

На встрече с конкурсантами председатель РОСПРОФЖЕЛ Дмитрий Шаханов предложил расширить профсоюзный модуль количеством конкурсных направлений: «Мы можем добавить направления по безопасности движения и правозащитной работы. Возможно, коллеги предложат и другие идеи».



## Слово победителям и организаторам

**Сергей Горланов,**  
дежурный по станции  
Холмск:

— Первое место на таком престижном чемпионате — это огромная честь! У меня была основательная подготовка, особенно тщательно и усиленно я начал готовиться за месяц до чемпионата. Хорошо, что не озвучивали результаты на протяжении всего соревновательного времени. Это добавляло интриги и создавало атмосферу ожидания. Спасибо РЖД и профсоюзу за возможность проявить себя, жюри — за справедливую оценку, а коллегам — за мощную конкуренцию.

**Мария Юферева,**  
электромеханик Кировского  
регионального центра  
связи Нижегородской  
дирекции связи:

— Занять второе место — это и большая честь, и ответственность. Благодарю своих наставников,

коллег и всех, кто поддерживал меня на этом пути. Конкуренция была серьезной, и я искренне рада за победителя — такие соревнования мотивируют развиваться дальше. Уверена, что этот опыт поможет мне еще больше способствовать развитию охраны труда в железнодорожной отрасли.

**Иван Скворцов,**  
машинист электровазона  
эксплуатационного локомотивного депо Абакан-II:

— Работаю машинистом, и, если честно, времени на подготовку у меня было не так много. Конечно, я читал инструкции и старался как-то готовиться. Но когда услышал среди лауреатов свою фамилию, это было очень неожиданно! Некоторые ребята приехали с огнем в глазах, они были очень заряженные. Я на них смотрел и понимал, что они настроены серьезно. Знаете, мне было удобно, что не озвучивали результаты на

протяжении всех пяти дней. Это добавляло не только интриги, но и мотивации. Каждый день нам говорили: «Вы — победители, вы уже здесь, все отлично!» С первого дня зарядили таким образом, что я чувствовал себя победителем.

**Дмитрий Шаханов,**  
председатель  
РОСПРОФЖЕЛ:

— Я вижу, как из маленькой идеи вырос такой огромный масштабный проект. Опыт, который получают участники и эксперты соревнований, помогает выполнить главную задачу: сделать труд железнодорожников безопасным. Тем не менее, с точки зрения чемпионата профессионалов мы находимся в самом начале пути.

**Алексей Налетов,**  
заместитель председа-  
теля РОСПРОФЖЕЛ:

— Этот чемпионат — настоящий праздник профессиона-

лизма. Представлены разнообразные площадки: от управления подвижным составом до цифровых технологий.

Для компании «РЖД» это уже второй конкурс, а вот мы как организаторы участвуем в нем со своим направлением впервые.

Уверен, что знакомство с опытом коллег, обмен лучшими практиками и новые идеи помогут нам сделать нашу площадку еще более интересной и привлекательной для участников.

Участие в таких состязаниях — это не только проверка навыков уполномоченных лиц по охране, но и возможность показать, как мы решаем реальные задачи профсоюзного контроля. Каждый конкурсант может заявить о себе как о высококлассном специалисте, а отрасль и профсоюз получают мощный импульс к развитию.

**Андрей Лазарев,**  
руководитель техниче-  
ской инспекции труда  
— главный технический  
инспектор профсоюза:

— Очень рад, что мы оказались первыми в своем направлении. В целом в других больших организациях профсоюзный контроль за охраной труда еще не вышел на уровень масштабного соревнования. И мы первые, это приятно.

Но, как у всех первых, у нас возникают вопросы организационного характера. Например, можно экспертам дать больше времени на проведение оценки. Могу констатировать, что участники укладываются в отведенное время. А вот экспертам, как оказалось, можно было бы время добавить. Потому что у них достаточно сложная миссия: точно определить выполнение задач конкурсантами. Мы сделаем соответствующие выводы на будущее.



Медик

# От санитарки до орденоносца

Тимофей Жуков,  
корр. «Сигнала»

Владимир Путин удостоил государственной наградой орден Пирогова — железнодорожного медика Марину Кузнецову — заведующую неврологическим отделением клинической больницы «РЖД-Медицина» Барнаула.

Кандидат медицинских наук, невролог высшей категории Марина Кузнецова пришла в медицину более 25 лет назад после окончания Алтайского государственного медицинского института.

«Я из медицинской семьи: родители врачи. Мама — невролог, папа — хирург. Все детство и юность провела в больнице, все время с родителями: и на вечернем дежурстве, и после школы забежишь. Поэтому два доктора в семье, молодые специалисты стали для меня примером при выборе будущей профессии», — рассказала «Сигналу» Марина Петровна.

Студенты-медики всегда подрабатывали в больницах, и Марина тоже получала первые представления о профессии, работая сначала санитаркой, потом медсестрой. «С детства нравится помогать людям, снимать боль и давать веру в завтрашний день. У меня очень добрая профессия. Пожалуй, другое занятие я для себя и представить не могу», — говорит она.

С 2005 года она возглавляет неврологическое отделение клинической больницы «РЖД-Медицина» Барнаула. «Эффектив-



Фото из личного архива Марины Кузнецовой

ный руководитель, обладающий высоким профессионализмом и значительным организаторским потенциалом», — так отзываются о Кузнецовой коллеги.

Марина Кузнецова — инициатор создания на базе отделения больницы Дорожного вертеброневрологического центра. Внедрила комплексную индивидуальную программу лечения больных с вертеброгенной патологией и нейропатической болью. Это позволило сократить сроки госпитализации с 13–14 дней до 10–11 дней. Ежегодно в отделении пролечивается до 2 тыс. пациентов, в том числе с Запдно-Сибирской железной дороги.

Чтобы помочь железнодорожникам, столкнувшимся с болевым синдромом, и облегчить их состояние, в неврологическом отделении клиники открыли «кабинет боли». По словам Кузнецовой, сюда можно прийти на консультацию, если понадобится, то пройти обследование и самое главное — получить помощь в избавлении от боли.

«Именно эта категория больных составляет большую часть пациентов врачей-неврологов», — рассказывает заведующий отделением. — Патология суставов у людей старше 40 лет встречается в 50% случаев, а после 70 лет — у 90% населения. И самая

## Справка

Вертеброневрология — медицинская дисциплина, посвященная изучению и лечению заболеваний позвоночника и нервной системы, а также изучению взаимосвязей между ними. Ее задача — выявить причину патологии и назначить эффективный курс лечения. Специалист работает на стыке неврологии, ортопедии и рефлексотерапии.

большая проблема, когда человек не получает должного лечения и боль переходит в хроническую. Тогда бороться с ней становится сложно. Наша больница имеет большой опыт в лечении таких пациентов. И мы понимаем, что можем помочь этим людям».

Барнаульцы называют клиническую больницу «РЖД-Медицина» просто — железнодорожная. В этом году клинике исполнилось 110 лет. За целый век с лишним медучреждение заработало высокий кредит доверия у горожан. Лечиться в железнодорожной — значит, точно будешь здоров и доволен лечением.

Высокую репутацию медицинского учреждения создают врачи. Как руководитель отделения Марина Кузнецова большое внимание уделяет подготовке врачебных и сестринских кадров. «Все врачи отделения прошли курсы повышения квалификации в центральных вузах России, в ведущих неврологических клиниках. У всех — высшая квалификационная категория», — рассказала «Сигналу» заместитель главного врача по орга-

низационно-методической работе Елена Акатова.

«Марина Петровна — очень целеустремленный, нацеленный всегда на правильный результат сотрудник, — рассказал о коллеге главврач клинической больницы «РЖД-Медицина» Барнаула Андрей Иощенко. — Она помнит про каждого пациента, лечившегося в отделении под ее руководством. Она развивает методики лечения. Сотрудничает с кафедрой Алтайского государственного медицинского университета в плане внедрения современных методов диагностики и лечения. Возглавляет на протяжении многих лет отделение вместе с командой врачей единомышленников».

По словам Марины Кузнецовой, только командной профессиональной работой можно добиться успеха и доверия людей.

«В повседневной работе о наградах не думаешь, просто делаешь то, что должен. Хочу отметить, что это награда всего нашего коллектива за наш ежедневный труд, — подчеркивает она. — Вместе мы делаем общее дело на благо государства, любимой магистрали и жителей».

Точка зрения

Представители династий рассказали о традициях празднования Дня железнодорожника.



Елена Яновская, начальник железнодорожной станции Феодосия Крымской железной дороги:

— Династия Павловых насчитывает **185 лет** общего железнодорожного стажа (четыре по-

коления). Мама Людмила Кирева и дедушка Николай Павлов также работали начальниками станции Феодосия.

Празднование Дня железнодорожника — неизменная традиция нашей семьи. Когда был жив дедушка, это был сбор всей семьи в гостевых домиках поселка Курортное на черноморском побережье, обязательно приглашались друзья-железнодорожники.

Подготовка вкусного стола лежала на плечах бабушки. Она обязательно фаршировала перец, делала икру из баклажанов и жарила кабачки. А вот покупка огромного арбуза была ответственностью дедушки.

Застолье сопровождалось распеванием песен, общением до поздней ночи, купанием в море. Было очень весело и дружно. Мы, хоть и были детьми, но всегда любили этот праздник, так как это был повод собраться всей семьей и весело провести время. У дедушки горели глаза от счастья, так как он понимал —

такими встречами мы становимся ближе к очевидному выбору профессии.

Сегодня День железнодорожника в нашей семье проходит скромнее: мы посещаем кладбище, где захоронены основатели нашей династии, обязательно возлагаем цветы. Хоть и на могиле, но все равно делюсь с дедушкой всем, что происходит на работе и уверена — слышит. А вечером в кругу семьи и друзей, конечно же, традиционный стол с фаршированным перцем, икрой из баклажанов, жареными кабачками и огромным арбузом, за покупку которого отвечают мужчины нашей семьи — будущие железнодорожники.

Александр Плющ, стропальщик Восстановительного поезда № 618 на станции Верхнезейск ДВЖД, председатель ППО ВП-618:

— Я — представитель железнодорожной династии се-

мьи Плющ в третьем поколении. Общий наш семейный стаж — **115 лет**.

Основателем династии был мой дед Плющ Александр Константинович, который трудился машинистом паровоза на Южно-Донецкой железной дороге. Его сын и мой отец Плющ



Виктор Александрович работал машинистом тепловоза на Авдеевском коксохимическом заводе.

Я предан железной дороге уже 35 лет. И продолжает нашу династию мой сын Илья Плющ — машинист тепловоза на станции Новый Ургал. В прошлом году он ушел в зону специальной военной операции.

Какие традиции празднования Дня железнодорожника существуют у нашей династии? Так как моих деда и отца уже нет рядом, у меня на протяжении многих лет сложилась своя традиция. И связана она с музыкой. Ежегодно на День железнодорожника выступаю на различных концертных площадках, где исполняю композиции собственного сочинения. И посвящены они в основном БАМу и труду на железной дороге. Среди них такие песни, как «Соблюдай безопасность», «Восстановительные поезда», «Всем, кто работает на железной дороге».

## Профессиональный праздник





Забота

# «Это счастье — слышать слова «мама» и «папа»

Елена Сушкова,  
корр. «Железные дороги Новороссии»

Искренне любить, без слов понимать и всегда поддерживать друг друга. На этих жизненных принципах строится железнодорожная семья Любови Поповой и Александра Валгузова, которые открыли свое сердце и двери дома для восьмерых приемных детей. Они поделились секретами счастливой семейной жизни.

Дежурная по станции Бункерная Донецкого филиала ФГУП «Железные дороги Новороссии» Любовь Попова и составитель поездов Александр Валгузов вместе уже более 10 лет. Вместе их свела железная дорога. Любовь поступила на станцию Бункерная в 1994 году дежурной стрелочного поста. Александр через год устроился составителем поездов. Долгое время будущие супруги общались исключительно как коллеги, но со временем их рабочие отношения переросли в крепкую любовь.

«В народе говорят: за мужем — как за каменной стеной. Вот и Саша для меня — надежная опора, — признается Любовь Попова. — Но понимание этого пришлось не сразу. По работе мы с Сашей общались много лет. Он всем старался помочь: носил башмаки, закреплял вагоны, чистил от снега стрелки. Мы вместе ездили на технические занятия, но особого внимания друг на друга не обращали. Я часто слышала, как девочки из других смен очень тепло о нем отзывались, заметила, какой он добрый, внимательный, вежливый. Когда Саша стал оказывать



Фото из архива «Железные дороги Новороссии»

мне знаки внимания, я поняла — вот она, моя судьба».

В 2010 году Любовь и Александр расписались, а вскоре решили, что хотят взять под опеку ребенка.

Дело в том, что на протяжении нескольких лет Любовь Попова помогала детям.

«Однажды, листая ленту в «Одноклассниках», я натолкнулась на страницу волонтеров, которые оказывают помощь детским домам и приемным семьям, — вспоминает она. — Написала. Стала ездить вместе с ними. На тот момент мой сын от первого брака Сережа повзрослел, у меня было много свободного времени».

Любовь помогала воспитанникам детских домов Донецка и Макеевки. Посещала учреждения для детей с ограниченными возможностями и ВИЧ-инфицированных. С собой нередко брала сына.

«Мы организовывали для детей концерты, утренники, приво-

зили игрушки, сладости и фрукты. Я помогала воспитателям в уходе за малышами: купала их, собирала на прогулки, заплетала косички, ведь детей много и на это нужно время, — рассказывает Любовь. — Каждая поездка была непростой — ведь дети пережили сложные жизненные ситуации, и всем им была необходима забота и ласка. Ко всем сотрудникам и посетителям детского дома они обращались «мама» и «папа». Когда мы приехали в детский дом с сыном, на тот момент ему было 14 лет, дети сразу окружили его и спрашивали: «Ты мой папа? Ты заберешь меня домой?» Невозможно было смотреть на это без слез. Ну, а после этого не спалось, в голове проносились истории этих детей, сердце болело».

После каждой поездки Любовь делилась с мужем эмоциями и впечатлениями.

«Мой муж — взрослый мужчина, но даже ему было нелегко слу-

шать о том, что я видела, — признается Любовь Попова. — А однажды, когда после очередной поездки я долго плакала ночью, муж предложил взять в нашу семью ребенка.

Тогда супруги и не подозревали, что этот ответственный поступок откроет двери в мир, наполненный радостью, заботой, любовью, и в результате подарит им большую крепкую семью. Первые приемные дети, Виолетта и Андрей, появились в их жизни 15 лет назад.

«Ветту и Андрея нам подарила судьба, — улыбается женщина. — Их планировали передать под опеку в другую семью, но потенциальные опекуны позвонили и сказали, что пока не могут забрать детей, так как муж попал в больницу. По закону, если все документы уже оформлены, то в течение 10 дней ребенка необходимо забрать из учреждения. Нам позволила волонтер и рассказала, что

есть маленькая девочка, которую нужно срочно забрать из приюта. Мы не знали, что у Виолетты есть брат, который учится в интернате. Я позвонила мужу, все рассказала, он не задумываясь ответил: «Где один, там и два, брата с сестрой разлучать нельзя». Так в нашей семье появились Виолетта четырех с половиной лет и девятилетний Андрей. Как старший брат, он сразу же взял на себя ответственность за младшую сестру и продолжает заботиться о ней по сей день».

С годами в доме становилось все больше детей. В 2013 году семья пополнилась двумя братьями — шестилетним Артуром и восьмилетним Владом. Через пять лет появилась четырехлетняя Аня, а в 2021-м — пятилетняя Полина. В 2022 году их сердца открылись для тринадцатилетней Кати, а в 2023-м они приняли в семью пятнадцатилетнюю Настю.

«Все наши дети — родные и любимые. Конечно, все они разные по характеру, и к каждому нужно находить подход, обязательно дарить «обнимашки» и ласку, ведь они в этом очень нуждаются, — говорит Любовь. — Но при этом мы испытываем самое большое счастье — слышим от них слова «мама» и «папа». Это значит, что они нам доверяют, любят нас так же сильно, как и мы их. Наш сын Сережа был очень рад, когда у него появилось много братьев и сестер. Он всегда мечтал об этом. И теперь мы — одна большая семья».

Любовь признается, что главное в воспитании, — это любовь и понимание. Именно эти чувства помогают создавать крепкую связь, поддерживать атмосферу тепла и заботы.

## с семейным акцентом



Оксана Шабалова, начальник административно-хозяйственного сектора Волховстревского центра организации работы железнодорожных станций Октябрьской дирекции управления движением.

— Наша династия насчитывает пять поколений и более **760 лет** трудового стажа. Ее родоначальником был путевой рабочий, обходчик Кировской (ныне Октябрьской) железной дороги Петр Алексеевич Шабалов.

Каждый год всей семьей мы собираемся у старейшины семьи

— Лидии Сергеевны Ивановой, вспоминаем всех наших родных и близких железнодорожников, смешные истории, которые происходили на работе — нам есть чем поделиться друг с другом. Играем в настольную игру — русское лото.

Основные специальности династии: машинист паровоза, тепловоза, электровоза и помощник машиниста тепловоза.

**Олег Ширмахер, заместитель начальника Брянск-Льговской станции пути по кадрам и социальным вопросам МЖД:**

— Общий стаж нашей трудовой династии составляет **325 лет**. Ее основали прадеды, которые начали трудиться на транспорте еще в XIX веке: Ширмахер Эдуард Генрихович, Голенкевич Петр Иванович, Кузюрин Георгий Петрович и Гайгеров Петр Семенович.

Но нас объединяет не толь-

ко трудовой стаж. Общий осознанный профсоюзный стаж нашей семьи — более 200 лет! С момента основания РОСПРОФЖЕЛ, мои родственники были активными его членами. А сегодня моя супруга Ирина возглавляет первичку станции Брянск-Льговский, а я являюсь членом профкома ППО хозяйства пути Брянск-Унечского направления.

Для нас день железнодорожника — семейный праздник. Мы непременно приезжаем на дачу к родителям, моя мама Ольга Петровна — врач-онколог трудилась в железнодорожной больнице Брянска, а отец Евгений Альбертович работал механиком автономно-рефрижераторных вагонов, старшим осмотрщиком вагонов, позже — старшим инспектором по сохранности вагонного парка Брянского отделения Московской железной дороги.

За праздничным столом старшее поколение делится

своими воспоминаниями, а мы с супругой рассказываем, чем живет дорога сейчас. В нашей семье всегда ценилась преемственность поколений, где профессионализм, преданность делу и любовь к профессии передаются как главные семейные ценности.



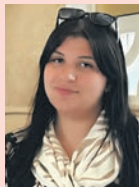




Год перемен и открытий



Чем запомнился этот «железнодорожный» год?



**Юлия Купреева, проводник вагонного участка Брянск Московского филиала АО «Федеральная пассажирская компания»:**

— Мой «железнодорожный» год был полон прекрасных событий. Благодаря работе я познакомилась со своим будущим мужем — мы трудились в одной поездной бригаде, а в апреле 2025 года произошло самое восхитительное событие в моей жизни — наша свадьба.

В июле я впервые посетила другую страну — Объединенные Арабские Эмираты. Я безмерно благодарна своей работе за счастливую и интересную жизнь.



**Андрей Курганов, председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Кинель КбшЖД:**

— Запомнился долгожданым событием, которое принесло добрую весть для всех машинистов-инструкторов Куйбышевской железной дороги, а их в общей сложности почти 150.

В мае во всех наших эксплуатационных локомотивных депо состоялись процедуры внеплановой специальной оценки условий труда, инициированные профсоюзной стороной и специалистами по охране труда. Измерения подтвердили воздействие на машинистов-инструкторов вредного фактора «напряженность трудового процесса».

Решением комиссии условиям труда данных работников присвоен класс 3.1 (вредные), что предполагает право досрочного выхода на пенсию (в 55 лет) и дополнительные выплаты в размере 4% от оклада.

Стоит отметить, что раньше на машинистов-инструкторов эти льготы распространялись неизбежно, ведь они не только задействованы в интенсивном процессе обучения и контроля, но и сами совершают поездки. Тем не менее, в 2014 году изменились законодательные нормы, и класс условий труда этих работников был снижен до второго уровня — допустимые.

Потребовалось 10 лет, чтобы восстановить справедливость. Благодарим за участие руководство Куйбышевской дирекции тяги.



**Светлана Карпова, распределитель работ Чуноярской дистанции пути КрЖД:**

— 2024 год был объявлен нашим президентом Годом семьи. Профком Чуноярской дистанции пути не остался в стороне — мы провели чествование многодетных семей, их у нас семь, с вручением ценных подарков. Мероприятие прошло очень трогательно. Еще одно запоминающееся событие уходящего «железнодорожного» года — «Поезд Деда Мороза», который курсировал по маршруту Чунояр — Новобирюсинская — Решоты. Организовали мы его совместно с администрацией дистанции пути. Детки получали подарки, общались друг с другом, пели, веселились с Бабой-Ягой, Домовенком Кузей, Снежной королевой, Дедом Морозом и Снегурочкой. Было радостно чувствовать себя частью такого события.

Что касается личного, то самое знаменательное событие для меня — профсоюзный экскурсионный тур «Незабываемый Байкал». Я давно мечтала увидеть это глубочайшее озеро, почувствовать его, и поэтому путешествие стало для меня очень значимым.



**Никита Лукутин, монтер пути Московско-Киевской дистанции пути МЖД:**

— На железной дороге в должности монтера пути Московско-Киевской дистанции пути на станции Бекасово-1 работаю с 2019 года. Мне повезло попасть под руководство опытных наставников — дорожного мастера Евгения Гринева и бригадира Александра Шуршалова.

Каждый день начинался с проверки инструментов: кувалды, лома, лапы для выдергивания костылей. Работу выполняли разнообразную: от замены шпал до перешивки путей вне зависимости от погодных условий. Бывали и экстренные случаи, такие как срочная замена дефектных рельсов.

Прошедший «железнодорожный» год запомнился мне тем, что мы начали использовать более современное и качественное оборудование: путевые шаблоны, гидравлические приборы, рельсошлифовальный станок. Также за этот год я повысил свою квалификацию и впервые участвовал в монтаже нового участка пути.

Особо ценю в работе бригадира и коллег, готовых всегда помочь, подсказать и научить, как правильно выполнить производственные задачи. Железная дорога стала для меня не просто работой, а призванием. Впереди — дальнейшее обучение и карьерный рост.

Движенцы

# На краю Транссиба

Екатерина Белова,  
Дорпрофжел на ДВЖД  
Мыс Астафьева

Если в Находке взять за точку отсчета две знаменитые горы Брат и Сестра и проехать по дуге вдоль залива, то спидометр автомобиля накрутит добрых 60 км, прежде чем можно добраться до внеклассной станции Мыс Астафьева. Ее отделили от Москвы 9400 км: именно здесь, а не во Владивостоке, как принято официально считать, сходятся последние рельсы Транссибирской магистрали.

На станции с лучезарной улыбкой, будто стюардесса авиалайнера, а не заместитель начальника внеклассной станции, где искры летят от напряженной работы, нас встречает Кристина Маметьева. Сразу включиться в разговор не получается. Отвлекают бесконечные звонки, вопросы: «А что у нас с выгрузкой по фронтам, а что с погрузкой?» А тут еще комиссия руководителей пожаловала — проверить станцию и заодно представить нового начальника Павла Колотия. Они с Кристиной когда-то начинали на припортовой станции Находка-Восточная — он дежурным, а она оператором при нем. Прошло время, оба профессионально выросли. И вот сейчас, спустя 10 лет, судьба снова дала им шанс поработать в крепком тандеме.

«Наша станция, построенная в 1965 году, — стратегически важное звено Дальневосточной магистрали. Она заточена на работу со стивидорами, самые крупные из которых «Находкинский торговый морской порт», «Терминал Астафьева», «Аттис Энтерпрайз». Клиенты сосредоточены в основном на работе с углем и металлом, а на нас возложена ответственность за переработку и подачу вагонов», — рассказывает Кристина Маметьева.

...Так, за разговором «на бегу» мы с Кристиной, наконец, находим уединение в маленьком пустующем кабинете. За открытым окном протяжно, будто приветствуют друг друга старые знакомые, гудят локомотивы.

«Сегодня перерабатывающая способность стивидоров составляет порядка 700 вагонов в сутки, а станция технологически не дотягивает до этого уровня (среднесуточная выгрузка около 400 вагонов), хотя рекорды бывают — недавно взяли планку в 550 вагонов, — рассказывает она. — Кроме этого, в последнее время на станции, кроме выгрузки, началась погрузка — по 50–60 вагонов ежедневно, в основном глинозем. Активизировались и контейнерные маршруты. Контейнеры приходят с моря, в среднем станция отправляет один такой поезд в сутки».

Однако развернуться как следует движенцам мешают инфраструктурные ограничения: станция Мыс Астафьева географиче-



Кристина Маметьева на фоне многочисленных наград, врученных коллективу станции за победы в отраслевых соревнованиях

ски зажата между морем и городом.

«Совместно с клиентами, готовыми вложиться в развитие станции, в настоящий момент рассматривается вариант реконструкции, — говорит Кристина. — Это удлинение путей, укладка дополнительных стрелочных переводов и строительство второго соединительного пути, идущего к Мысу Астафьева от соседней станции Крабовая (сейчас здесь действует «однопутка»). Но этот шаг потребует серьезных вложений — необходимо будет сносить часть сопки».

С конца прошлого года на станции Мыс Астафьева началась работа и по организации единого диспетчерского центра, который позволит в ближайшей перспективе собрать в одном месте движенцев (маневрового диспетчера) и поставителей портов.

«В условиях растущих объемов и инфраструктурных ограничений именно на эффективность маневров делается большая ставка, — уточняет заместитель начальника станции. — Центр фокусирования оперативной деятельности порта и станции в режиме онлайн поможет, не тратя время на телефонные звонки, ускорить работу на причалах и в парках станции».

Кристина Маметьева постоянно вникает в сложные вопросы, которые подбрасывает жизнь движенцам, ищет решения по выстраиванию грамотной логистики, находит точки соприкосновения со стивидорами. Но как говорит девушка, ее работа — это, прежде всего командное взаимодействие.

«Кого-то вдохновляешь, кого-то подталкиваешь, мотивируешь. Из этих звеньев, собственно, и складывается конечный результат», — улыбается она.

Сюда, на Мыс Астафьева, Кристина Маметьева пришла в 2019 году дежурной по станции, а спустя год ей предложили должность заместителя начальника. И вот с тех пор каждый день как новый вызов. Но жизнь в предлагаемых обстоятельствах оказалась по душе.

«Мне в должности руководителя очень помогает опыт управ-

ления движением: могу легко выстраивать конфигурации «на поле», ориентироваться быстро в маневрах — куда лучше принять поезд или подать разборку, — продолжает она. — Но при этом всегда говорю: я на своем месте, не хочу быть начальником станции, дома хочу ночевать. Шутка, конечно, но доля правды в этом есть. Это больше мужская ответственность».

Кристина рассказывает, что на железную дорогу попала случайно: когда выбирала дело, которому хотела посвятить жизнь, интуитивно поняла — точку опоры даст именно профессия движенца. Двенадцать лет назад после окончания сначала Уссурийского железнодорожного техникума, а потом и Дальневосточного университета путей сообщения устроилась оператором сортировочной горки на станции Находка-Восточная, в 2016-м стала дежурной по станции Тихоокеанская, а спустя два года села за пульт управления станции Мыс Астафьева. Между делом сходилась в декретный отпуск.

«Познакомилась с мужем, когда была дежурной на Тихоокеанской, а он в депо Партизанск работал на вывозном локомотиве, — улыбаясь, рассказывает Кристина. — Когда молодая девушка появляется на станции, у машинистов возникает много причин, чтобы зайти в дежурку. Так один из них в мое сердечко и запал. Мы с 2016 года вместе. Сын подрастает. Он, как и мы с мужем, тоже обожает железную дорогу и поезда».

На мой вопрос: «Неужели руководящая должность не изменила ваш характер, не добавила «железа»?» Кристина твердо отвечает: «Нет. Все коллеги — родные для меня. Есть моменты, когда и поругать могу за дело, но рубить шашкой сгоряча — не в моих правилах. Очень люблю свой коллектив, а у нас трудится 70 человек. Мы — одна семья. Несмотря на трудности, вызовы, самоотверженно работаем, постоянно занимая призовые места в отраслевых соревнованиях. Так в ритме внеклассной станции и крутится мое колесо жизни, и менять его направление я не хочу...»



Интервью

# Мне очень повезло с профессией

Почти 40 лет отдал железнодорожному транспорту начальник участка производства МЦД-1 Московской дирекции пассажирских обустройств Леонид Бучек. Он может часами рассказывать, как менялся облик станций за годы его трудовой биографии, которая в марте отмечена государственной наградой — медалью «За развитие железных дорог».



Фото из личного архива Леонида Бучека

— Леонид Анатольевич, вы сегодня представляете, что жизненный путь мог сложиться совсем иначе? Ведь могли избрать иную профессию?

— Отчасти это правда. Учился в Ленинградском высшем военном училище. Но вскоре решил продолжить образование по специальности путейца, поступил в ЛИИЖТ. И ни разу не пожалел. По окончании института в 1988 году получил направление в Бологовскую дистанцию пути Октябрьской железной дороги. Прошел путь от мастера до руководителя дистанции пути. Затем возглавлявший ранее предприятие Анатолий Иванов перешел на Московскую дорогу и позвал с собой. А в 2000-м поступило новое предложение — в аппарат главного ревизора по безопасности движения МЖД.

В ревизорском аппарате трудился 19 лет, долгое время был заместителем начальника главного ревизора по безопасности движения МЖД по Московско-Курскому региону. И почти шесть лет — в Московской дирекции пассажирских обустройств.

— Из вашего опыта работы на железной дороге насколько ревизорская работа сложна и чем отличается от нынешней?

— Ревизор в первую очередь думает о безопасности, для него главное — выполнение законодательства, нормативных документов, контроль. Конечно, работа спокойная, многое случилось. Иногда по несколько суток на работе приходилось находиться. Если, например, где-то насыпь размывало.

Чувство ответственности появилось с первых дней моей карьеры. Так уж случилось, что в первый же месяц работы на дистанции произошло крушение фирменного поезда «Аврора», самого скоростного в те годы. Именно тогда я понял высокую цену ответственности на железной дороге.

На МЦД-1 же больше хозяйственная деятельность, надо все держать в поле зрения, поддерживать в рабочем состоянии, беречь, что построено. Есть свои особые задачи. Главное, надо научиться их решать и уметь работать с людьми.

Мне повезло с профессией. Я своими глазами увидел, как меняется железная дорога. В 90-е путь лежал на деревянных шпалах, а теперь его «переобули», на Московской дороге всюду бетонное основание, щебень вместо асбеста

и песка. Мое поколение встретило новые путевые машины, пришла совершенно другая техника. А подвижной состав невозможно сравнить с тем, что был раньше. Людям стало удобнее и комфортнее, скорости выросли, время в пути сократилось. МЦД и МЦК — это совершенно другой облик железной дороги. И, оглядываясь назад, наше поколение видит в изменениях плоды своего труда.

— В вашем ведении, участок на МЦД-1 от Москвы до Лобни. Один из самых напряженных на линии. Кроме пригородных поездов «Иволга» здесь курсируют аэроэкспрессы до Шереметьево. Как удается управлять таким «беспокойным» хозяйством?

— Движение здесь интенсивное с интервалом 4-5 минут. Для сравнения: раньше были дневные перерывы по часу и больше. Помню в мои первые годы работы на дороге платформы с лесенками и двумя скамейками, деревянной кассой. А теперь у нас двух- и трехэтажные сооружения. Например, на станциях Тимирязевская, Окружная, Лианозово, Долгопрудный, Новодачная. И скоро будет действовать транспортно-пересадочный узел на Петровско-Разумовской, где можно будет сделать пересадку на 1-й и 3-й диаметры, две линии метро и, конечно, на наземный транспорт.

В пересадочных комплексах и лифты, и эскалаторы, а самое главное в нашем климате, теплые переходы для пассажиров. На моих глазах совершенно преобразилась железная дорога!

Еще одна важная особенность. Пассажиры привыкли к комфорту, а с помощью интернета и смартфона любая ситуация у всех на виду. Поэтому надо быть готовым, предвидеть, уметь немедленно реагировать. Для этого в Дирекции создана сильная команда. Мы объединяем работу дежурных по залу, контролеров, лифтеров, работников транспортной безопасности, различных обслуживающих и подрядных организаций. Для оперативного реагирования на нештатные ситуации действуют дежурные в четыре смены, которые держат под контролем все сооружения на железной дороге. В сложных ситуациях в любое время суток они ставят в известность руководителей.

Беседовал Павел Мирошников

## Год перемен и открытий



**Анна Кулиш, ведущий специалист отдела организации производственных подразделений Восточно-Сибирского филиала ООО «ЛокоТех-Сервис»:**

— Этот год принес мне немало приятных сюрпризов. Сначала посчастливилось побывать на молодежном слете компании «ЛокоТех» в Москве. Программа включала мастер-классы, дискуссии и воркшопы.

Особо ценным стало признание моего вклада в профсоюзную работу — я получила путевку на двоих в Архипо-Осиповку. Честно говоря, сначала не поверила своему счастью, отметили мою работу — организацию мероприятий и помощь коллегам.

Путешествие получилось незабываемым. Дорога до курорта проходила через Минеральные Воды с пересадкой в 12 часов. Воспользовавшись временем, я отправилась в Кисловодск. Часовой переезд на маршрутке — и я уже гуляла по знаменитому курортному городу, наслаждаясь архитектурой, уютными улочками и горным воздухом.

Успела посетить Курортный парк и попробовать нарзан из местных источников. А после нас с мужем разместили в пяти минутах от пляжа. Каждое утро начиналось с купания в прохладном море, а вечера — с прогулок по набережной.

В последний день, наблюдая закат, я поняла: такие моменты запоминаются не из-за роскоши отелей, а благодаря чувству благодарности — за море, горы и возможность такого путешествия. Теперь, когда коллеги спрашивают о пользе профсоюзной работы, я с улыбкой отвечаю: «Конечно, стоит участвовать! Никогда не знаешь, какие возможности откроются».

Архипо-Осиповка навсегда останется в моем сердце как место, куда хочется вернуться.



**Кирилл Юдин, помощник машиниста эксплуатационного локомотивного депо Чита ЗабЖД:**

— Этот «железнодорожный» год запомнился мне многим. Я — помощник машиниста, и каждая поездка — как новый вызов. Я вышел на новые маршруты, узнал много нового, техника стала умнее, а работа — ответственнее. Были и трудные моменты: зимой, когда случилась неисправность в вагоне, при этом была метель, шел вдоль состава поезда к вагону почти вслепую, но, несмотря на трудности, справился.

Этот год стал для меня годом роста, новых знаний и настоящей гордости за профессию. Завел очень много

знакомств, начал понимать, насколько железнодорожная сфера широка для познания и развития личности.



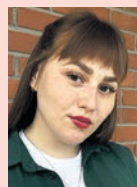
**Роман Любенков, помощник машиниста эксплуатационного локомотивного депо станции Вихоревка ВСЖД:**

— В этом году я всерьез занялся молодежной политикой, и у меня накопилось немало достижений. Прежде всего, новые впечатления подарил День молодежи. Мне довелось участвовать в организации мероприятия, представляя молодежь ОАО «РЖД».

Ярким событием стал профсоюзный модуль «Время молодых. Работники» — уникальная возможность поделиться опытом, укрепить связи с коллегами и приобрести новые навыки. А дальше — Международный фестиваль молодежи Дорпрофжел на ВСЖД на Байкале, который проводился в стиле шоу «Остаться в живых», и только сплотившись в команде можно было пройти все испытания. Участие в этих мероприятиях зарядило и поспособствовало появлению свежих идей. Например, так родилась инициатива по созданию музейного экспоната из кабины электровоза для сохранения исторического наследия.

И, наконец, выборы этого года, где меня избрали председателем Совета молодежи депо Вихоревка.

Этот год изменил мои взгляды на многие вещи. Я рад работе в самой лучшей команде и благодарен коллегам, которые всегда рядом.



**Юлия Коптяева, приемосдатчик груза и багажа Архангельского центра организации работы железнодорожных станций:**

— Не могу говорить про прошедший «железнодорожный» год без эмоций! Во-первых, я профессионально выросла, во-вторых, неожиданно открыла в себе «новые-старые» таланты. В нашем регионе накануне Дня Победы проходил конкурс «Созвездие талантов», организованный Архангельской территориальной организацией Дорпрофжел на СЖД. Я решила поучаствовать и выступила в номинации «Художественное слово» с произведением Мусы Джалиля «Чулочки». Заняла первое место. Для меня это была возможность показать свои способности на большой сцене и вспомнить школьные годы, когда увлекалась творчеством.

Сейчас в свободное время продумываю сценарии, снимаю и монтирую ролики. А еще в рамках дорожного этапа «Время молодых. Работники» я попробовала себя в роли соведущей на проекте «Северные

ПРОНовости». В рабочие будни мы занимаемся серьезными вещами, а такие творческие победы очень мотивируют!



**Маргарита Алексеева, ведущий специалист по охране труда эксплуатационного локомотивного депо**

**Санкт-Петербург-Финляндский ОЖД:**

— Одним из самых запоминающихся моментов «железнодорожного» года стало участие в финальном этапе «Время молодых. Работники». Бесценный опыт, развитие своих навыков в профсоюзной деятельности, полезные практики, новые знакомства и море энергии — все, что я взяла в свое сердце. Это именно то место, куда хочется «бросить монетку», чтобы обязательно вернуться вновь!

Также не могу не упомянуть крупные мероприятия корпоративного волонтерства, такие как V Форум волонтеров и II финал чемпионата профессионалов ОАО «РЖД». Находясь в разных амплуа, как участник и волонтер, я в теории и на практике познакомилась со всеми направлениями деятельности добрых сердец компании и зарядилась на дальнейшую плодотворную работу по многим из них, особенно — в направлении медиа.



**Вероника Косякова, заместитель директора филиала по финансам и экономике Забайкальского филиала ООО «ЛокоТех-Сервис»:**

— Мой «железнодорожный» год выдался особенно насыщенным, ведь мы активно внедряли новую технологию ремонта.

Цель была амбициозной — значительно повысить надежность наших локомотивов. Переход оказался непростым, потребовал пересмотра норм расхода материалов и трудовых затрат. Чтобы все заработало, мы разработали временную ставку сервисного обслуживания.

Результат превзошел ожидания! Выручка филиала от сервиса выросла более чем в два раза по сравнению с прошлым годом. Это позволило нам не только увеличить закупки необходимых материалов, но и повысить зарплаты сотрудникам. Самое главное — улучшились показатели надежности локомотивного парка и сократилось время их простоя.

Мы провели большую работу по анализу эффективности новой модели сервиса. Сейчас завершён второй этап эксперимента, и мы подводим его итоги. Этот год стал важным шагом вперед в развитии нашего филиала и повышении надежности железнодорожного транспорта.



Ветеран

# БАМ призвал дважды

Алина Емельянова,  
Дорпрофжел на ДВЖД  
Хабаровск

**Электромеханик** Февральской дистанции сигнализации, централизации и блокировки Дальневосточной дирекции инфраструктуры Валерий Цветков по решению главы государства удостоен медали «За развитие железных дорог». 21 июля Владимир Путин подписал указ «О награждении государственными наградами РФ». Замечательная новость застала нашего героя на его Родине — в Ростовской области. Теперь он с волнением и радостью ждет, когда заслуженная награда окажется в его руках — осенью он планирует приехать на БАМ по личным делам.

В этом году в мае бамовский железнодорожник ушел на заслуженный отдых, посвятив труду на стальной магистрали 38 лет. И решил вернуться в родные теплые края, откуда в 1989 году вместе с супругой и двумя дочерями приехал жить на БАМ.

«Я был молодым специалистом-железнодорожником, поэтому сюда приехал работать переводом. Устроился в ШЧ-12



Фото из архива Валерия Цветкова

электромехаником СЦБ — тогда это была Дипкунская дистанция сигнализации и связи Тындинского отделения, — вспоминает

Валерий Цветков. — А жили мы в поселке Огорон. Нашей семье по приезду сразу же предоставили жилплощадь».

Улыбаясь, Валерий рассказывает, что манила тогда многих не только таежная романтика, но и хороший заработок и возможность получить новый отечественный автомобиль.

«По бамовским целевым чекам можно было обзавестись личной машиной. И у меня такой был, — рассказывает наш герой. — Поторопился я немного, сдал его в банк. Не верилось мне в легкую наживу. А взамен получил сумму, на которую смог купить только банку селедки. А позже действительно все стали получать автомобили».

Восемь лет отработал Валерий Цветков в ШЧ-12. Наступили 90-е — тяжелые годы. Байкало-Амурская магистраль уже не звучала на всю страну, люди с БАМа стали массово уезжать. Пришло время распада некогда известной на весь мир железной дороги...

Семья Цветковых, как и многие, покидает бамовскую землю и возвращается обратно в Ростовскую область. Но, как оказалось потом, с БАМом было расставание не навсегда. Спустя 10 лет Валерий вновь принимает решение вернуться в уже родное сердцу Огорон.

«Это уже был 2007 год. И

опять я пришел трудиться в свою дистанцию, только она уже была не Дипкунской, а Февральской, — продолжает рассказ он. — И уже до пенсии здесь и работал. Конечно, у меня сегодня на душе радостно от присужденной мне медали. Хотя все электромеханики СЦБ достойны высших наград. Это нелегкая и очень ответственная профессия, особенно в наших суровых климатических условиях. Когда приходится порой и в морозные ночи вместе с энергетиками и путейцами устранять аварийные ситуации. Ведь задержек поездов не должно быть. К тому же, нам нужно знать много схем».

Сегодня у Валерия Цветкова в Огороне остались жить дочь и внуки. Поэтому с БАМом он не прощается, а наоборот, обещает почаще приезжать в гости. В поселке остались и его друзья, правда, совсем немного. Да и сам Огорон — это большая часть жизни Валерия Цветкова, которая навсегда останется дорога его сердцу. Здесь он любил не только трудиться на родной «железке», но и отдыхать душой и телом: ходить на рыбалку и охоту.

Поэтому возвращаться сюда будет ему только в радость...

Первенство

# В честной борьбе

В Казани прошел юбилейный X чемпионат Федерально-го агентства железнодорожного транспорта по пожарно-спасательному спорту.

В нем приняли участие восемь сильнейших команд филиалов ФГП «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта России».

Гостями чемпионата стали начальник административно-кадрового управления Росжелдора Андрей Беспалов, председатель РОСПРОФЖЕЛ Дмитрий Шаханов, руководитель Приволжского территориального управления Росжелдора Дамир Фатыхов, начальник Горьковской железной дороги Сергей Дорофеевский, председатель профсоюзной организации ФГП ВО ЖДТ России Николай Несмашный.

Состязания проводились по четырем дисциплинам: преодоление 100-метровой полосы с препятствиями, подъем по штурмовой лестнице, пожарная эстафета и боевое развертывание.

Лучшее время в дисциплине «Боевое развертывание» показал

филиал на Московской железной дороге. В пожарной эстафете победила команда из филиала на Свердловской железной дороге. В личном первенстве на полосе препятствий первое и второе места заняли спортсмены из филиала на Свердловской магистрали Максим Кузнецов и Сергей Кириллов. В штурмовании учебной башни лучшим стал Эдуард Корвин из Волжского филиала.

В итоге в зачетной таблице места распределились следующим образом:

- 1-е место** — филиал на Московской железной дороге;
- 2-е место** — филиал на Свердловской железной дороге;
- 3-е место** — филиал на Западно-Сибирской железной дороге;
- 4-е место** — Волжский филиал;
- 5-е место** — филиал на Горьковской железной дороге;
- 6-е место** — филиал на Октябрьской железной дороге;
- 7-е место** — филиал на Восточно-Сибирской железной дороге;



Фото ФГП ВО ЖДТ РФ

**8-е место** — филиал на Южно-Уральской железной дороге.

Победителей наградили медалями и дипломами. Сборной команде на Московской железной дороге, показавшей лучшее время в боевом развертывании, Дмитрий Шаханов вручил Кубок ЦК РОСПРОФЖЕЛ.

«Это уникальные спортивные состязания. Вы показали свою эффективность, готовность и профессиональную подготовку. А это означает, что железнодорожный транспорт в отношении пожарной безопасности абсолютно прикрыт», — отметил на церемонии награждения Дмитрий Шаханов.

«В столице Татарстана в эти дни собрались лучшие бойцы со всех филиалов России. Вами гордятся коллеги и близкие. Профессия пожарного всегда связана с риском для жизни. Соревнования прошли в честной борьбе», — подытожил Андрей Беспалов.

Сигнал

Зарегистрирована Комитетом Российской Федерации по печати. Регистрационное свидетельство № 012726.  
**Учредитель:** Общественная организация — Российский профессиональный союз железнодорожников и транспортных строителей (РОСПРОФЖЕЛ)

**Заместитель главного редактора:** М. Волкова  
**Ответственный секретарь:** С. Захарова  
**Ведущий дизайнер:** С. Протасова  
**ПОДГОТОВЛЕНО К ПЕЧАТИ В ИНФОРМЦЕНТРЕ ЦК ПРОФСОЮЗА.**

**Адрес:** 105066, г. Москва, ул. Новорязанская, д. 24  
**Телефон:** (499) 262-17-66  
**Интернет:** <http://rosprofzhe.ru>  
**E-mail:** [volkovamn@rpzt.ru](mailto:volkovamn@rpzt.ru)  
[zaharovasp@rpzt.ru](mailto:zaharovasp@rpzt.ru)  
[volkovamn@ckrpgt.org.rzd](mailto:volkovamn@ckrpgt.org.rzd)

**Газета печатается** в Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Калининграде, Красноярске, Симферополе, Москве, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Хабаровске, Челябинске, Ярославле.

**Тираж отпечатан** в АО «Красная Звезда» 125284, г. Москва, Хорошевское шоссе, д. 39  
Тел.: (495) 941-32-09, (495) 941-34-72, (495) 941-31-62  
<http://www.redstarph.ru>; E-mail: [kr\\_zvezda@mail.ru](mailto:kr_zvezda@mail.ru)  
**При перепечатке ссылка на «СИГНАЛ» обязательна.**  
Выходит 48 номеров в год. Общий тираж: 42 637 экз.  
Номер подписан: 29.07.2025. Номер заказа: