



Сигнал

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

Издается с 02.08.1994

№ 26 (1274)

6–12 августа
2026 года



Успех большой стройки

Фото Владислава Куликова



Будущая «Достоевская» на Кольцевой линии строится в плотной городской застройке, это требует ювелирной точности

Репортаж

Тимофей Жуков,
корр. «Сигнала»

Мосметрострой ведет активное строительство в центре столицы. На одной из самых загруженных линий метрополитена — Кольцевой — сооружается тринадцатая станция — «Достоевская». Проходку на участке ведут СМУ № 6 и 8 Метростроя. Накануне Дня строителя журналисты «Сигнала» побывали на участке № 4 транспортного объекта.

«Осенью 1931 года на Русаковской улице, неподалеку от железнодорожной насыпи Митковского путепровода, отвели площадку для работ. Напротив, в старом сарае, разместилась первая контора опытного участка. Здесь и начинались первые шаги будущего

коллектива СМУ-8, — рассказал «Сигналу» заместитель председателя профсоюзной организации работников Мосметростроя Дмитрий Танан. — Нашим ветеранам удалось на строительстве первой очереди Московского метрополитена создать квалифицированный инженерный и рабочий состав, заложить крепкий фундамент и традиции».

За 95-летнюю историю ООО «СМУ-8 Метростроя» построено около 40 станций Московского метрополитена, множество тоннелей, шахтных стволов и наклонных ходов для станций. Сегодня в арсенале службы — самые современные технологии: компьютеры, тахеометры, лазерные приборы и системы спутниковой ориентации.

Как рассказал Дмитрий Танан, не менее насыщенная в коллективе и профсоюзная жизнь,

нужно организовать спортивные мероприятия, встречи с ветеранами, а также вовлечь подрастающее поколение — детей и внуков сотрудников — в тематические конкурсы, обязательно с призами и подарками.

«В Мосметрострое наше управление лидирует по количеству поездок детей сотрудников в оздоровительный лагерь — «Юный метростроевец». Это особое место для всех нас. Мы благодарны за его возрождение и организацию смен», — отмечает он.

Еще одно важное направление деятельности профсоюза — поддержка сотрудников в сложных жизненных ситуациях. Операции, несчастные случаи, болезни, утрата близких — каждый такой случай профсоюзный лидер выносит на заседание, чтобы вместе с коллективом принять решение о помощи семье.

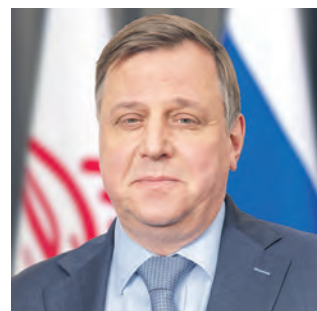
Мастерство и ответственность

В сопровождении Дмитрия Танана и начальника участка № 4 Артема Лозы мы спускаемся на переподъемнике в ствол № 942-С-BIS. Глубина залегания руддвора шахты и подходов штолен — 45 м.

«Эта стройка — одна из самых сложных, — рассказывает Артем Лоза. — Центр города, работы ведутся в условиях плотной городской застройки, большого количества инженерных коммуникаций и обильного водопритока. Рядом — действующий участок метро и подземная река Неглинка, поэтому от строителей требуется предельная точность: ряд спецсредств применять нельзя». Для ускорения проходки используют как проверенные безопасные методы, так и нестандартные решения.

Окончание на стр. 04

От первого лица



Дмитрий Шаханов,
председатель РОСПРОФЖЕЛ

Дорогие друзья, уважаемые работники и ветераны транспортного строительства!

От имени Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей и от себя лично сердечно поздравляю вас с Днем строителя!

Созидательный и благородный труд строителей лежит в основе развития всей страны: именно ваши руки превращают чертежи и планы в реальные объекты, без которых невозможно представить современную жизнь. Вы возводите мосты и тоннели, прокладываете ВСК, реконструируете станции и строите метро — так создается транспортная основа нашей страны. Благодаря вашему труду бескрайние просторы России становятся ближе, а передвижение — безопаснее и комфортнее.

В транспортном строительстве особенно ценятся преемственность и верность традициям, из поколения в поколение передаются не только профессиональные приемы, но и особое отношение к делу — ответственность за каждый стык, опору, километр пути. Сегодня молодые специалисты перенимают опыт ветеранов, а масштабные проекты становятся достойным продолжением большого дела.

РОСПРОФЖЕЛ бережно сохраняет и поддерживает эту преемственность, защищает трудовые права работников, выстраивая с работодателями надежное социальное партнерство.

От всей души благодарю всех представителей этой отрасли за преданность профессии. Желаю новых масштабных проектов, слаженной команды и уверенности в завтрашнем дне.

Крепкого здоровья, благополучия и счастья вам и вашим близким! С праздником, дорогие строители!

Колдоговор

Соцпакет стал весомее

Тимофей Жуков, корр. «Сигнала»

В Петербургском государственном университете путей сообщения новый коллективный договор. Документ заметно усиливает социальную поддержку работников: выплаты увеличены минимум вдвое, а круг получателей добровольного медицинского страхования расширен. И главное — все это стало возможным благодаря слаженной работе администрации вуза и профсоюза.

В основе обновленного документа — Отраслевое соглашение по учреждениям образования, подведомственным Росжелдору, на 2026–2028 годы. Причем профсоюзная организация добивалась не просто соответствия отраслевому стандарту, а его превышения.

«При обсуждении нового колдоговора мы ориентировались на отраслевое соглашение, которое лучше по сравнению с предыдущей редакцией. Гарантии, которые были до этого рекомендательными, теперь стали обязательными. И безусловным для нас являлось то, чтобы наш коллективный договор учитывал положения отраслевого соглашения, и социальные гарантии работников были как минимум не хуже», — говорит председатель первичной профсоюзной организации сотрудников Петербургского ГУПС Дмитрий Роенков.

По его словам, многие рекомендательные нормы и раньше фактически действовали в вузе, но теперь они закреплены как обязательные.

Одно из самых заметных улучшений — увеличение размеров ключевых социальных выплат не менее чем в два раза. Речь идет о компенсации стоимости путевок для детей работников, траурных выплатах (в случае смерти работника, ветерана или

близких родственников), а также о ежегодной материальной помощи сотрудникам, относящимся к категории малоимущих.

Согласование финансовых параметров шло непросто, ведь поначалу финансовый блок университета не поддерживал существенный рост расходов. Решающим стал голос ректора ПГУПС Олега Валинского.

«Вопросы, которые касались финансов, обсудили на заседании с участием Олега Валинского. И он поддержал предложения профкома», — уточнил Дмитрий Роенков.

Еще одно важное новшество — снижение порога стажа для получения добровольного медицинского страхования (ДМС), теперь достаточно двух лет работы в университете вместо прежних трех.

«Наш договор ДМС — лучший по всем железнодорожным университетам, да и по транспортным вузам в целом. Это достаточно серьезная поддержка работников», — подчеркнул Дмитрий Роенков.

В составе ПГУПС — около 15 филиалов, и для каждого действуют отдельные приложения к коллективному договору. По итогам переговоров удалось не только сохранить все прежние гарантии, но и улучшить их в ряде подразделений. Так, более высокий уровень социальной поддержки теперь действует в Брянском и Калужском филиалах, а также в Ожерельевском железнодорожном колледже.

Председатель ППО отметил, что эти результаты достигнуты даже на фоне непростой финансово-экономической ситуации в отдельных регионах. Конструктивность диалога с администрацией во многом связана с позицией ректора вуза, который выступает за развитие соцпартнерства и считает заботу о социальной защищенности работников одной из приоритетных задач.

Фото из архива ПГУПС



Теперь работникам Петербургского ГУПС, чтобы воспользоваться ДМС, достаточно проработать в вузе два года вместо прежних трех

Развитие

Фактор слаженности

Тимофей Жуков, корр. «Сигнала»

В РОСПРОФЖЕЛ обновляют систему профсоюзного взаимодействия: утверждено Положение о Советах председателей первичных профсоюзных организаций, действующих в филиалах ОАО «РЖД».

«Ключевым направлением работы Советов станет изучение актуальных проблем профессиональной деятельности членов профсоюза, анализ практики защиты их прав, а также подготовка предложений по улучшению условий и охраны труда, социальных гарантий и правовой поддержки. Советы будут формировать инициативы для рассмотрения профсоюзным комитетом», — рассказал главный эксперт Департамента организационной и кадровой работы аппарата ЦК РОСПРОФЖЕЛ Дмитрий Мартынов.

Через них будет осуществляться обратная связь и взаимодействие между руководством профсоюза и председателями первичных профсоюзных организаций, действующими на полигонах железных дорог.

Решено продолжить деятельность Советов председателей ППО в ключевых дирекциях компании: тяги, по ремонту тягового подвижного состава, моторвагонного подвижного состава, скоростного сообщения, пассажирских устройств, по ремонту пути, управлению движением и по управлению терминаль-



Фото Владислава Куликова

Советы председателей первичных профсоюзных организаций созданы во всех дирекциях РЖД, в том числе и в Центральной дирекции управления движением

но-складским комплексом.

При этом в связи с реформированием структуры РЖД прекращается работа Совета председателей ППО в Центральной дирекции по тепловодоснабжению. А для расширения охвата и повышения эффективности профсоюзной работы создаются новые Советы — в Центральной дирекции закупок и снабжения, Дирекции железнодорожных вокзалов, Центральной станции связи и Центральной дирекции инфраструктуры. Это позволит более точно реагировать на запросы работников в разных сферах деятельности компании.

Опыт предыдущих лет подтверждает востребованность и результативность данной формы координации. Так, в Центральной

дирекции моторвагонного подвижного состава на заседании Совета пригласили представителей руководства, где обсуждали страхование локомотивных бригад, автоматизацию графиков, доплаты за безопасность движения и оборудование домов отдыха кондиционерами. В результате удалось добиться конкретных решений, например установить льготный стаж для машинистов рельсовых автобусов (по аналогии с дизель- и электропоездами) и ввести дополнительное стимулирование за участие в комиссионных осмотрах подвижного состава.

Расширение же охвата на новые дирекции сделает работу профсоюза более системной и адресной.

Профсоюз помог

Вопрос закрыт

Вадим Кожуховский, Дорпрофжел на КБЖД Самары

Вопрос замены средств индивидуальной защиты, пришедших в негодность во время ликвидации последствий чрезвычайной ситуации на железнодорожной станции Чаис Пензенской области в декабре прошлого года, снят с повестки дня.

Потребности работников в новых комплектах удовлетворены в полном объеме. Информация об этом отражена в обзоре решения проблем, озвученных в ходе форума на Куйбышевской железной дороге по итогам выполнения обязательств коллективного договора ОАО РЖД в 2025 году.

В ликвидации последствий разлива мазута участвовало около 300 работников. Железнодорожники справились с задачей оперативно и качественно. Пораженный грунт был смешан с песком и вывезен на спецполигон. Роспотребнадзор подтвердил соответствие нормам проб воды и воздуха.

Между тем спецодежда и обувь большинства сотрудников,



Фото Вадима Кожуховского

участвовавших в работах, пришла в негодность. Часть новых комплектов удалось получить быстро путем перераспределения между подразделениями дирекции. Поставки оставшегося несколько затянулись — потребовались согласования и оформление заявки на дополнительное финансирование.

Проблему взяли на контроль Пензенский филиал Дорпрофжел на Куйбышевской железной дороге и профсоюзная техническая инспекция труда. Недостающие комплекты одежды были отгружены к середине марта, обуви — к середине апреля. В общей сложности заменено 540 единиц СИЗ.



Проект

Фестиваль, объединивший страну

Стали известны победители фестиваля «Дорогой единой». Абсолютными лидерами проекта оказались представители Дальневосточной магистрали.

Фестиваль «Дорогой единой» стал ярким событием Года единства народов России и Года пассажира в ОАО «РЖД». Проект, организатором которого выступили РЖД и РОСПРОФЖЕЛ, охватил 16 магистралей и показал, как через творчество, спорт и волонтерство можно рассказывать о богатстве культуры и традиций разных уголков России.

За полтора месяца 135 команд провели 362 мероприятия на вокзалах сети РЖД. Их участниками стали около 10 тыс. человек — железнодорожники, активисты РОСПРОФЖЕЛ, ветераны и пассажиры.

Особого внимания заслуживает конкурс, в рамках которого была собрана уникальная база материалов о 190 народах России. Через искусство, спорт и добрые дела участники делились историей своих регионов и показывали, чем гордятся их земляки.

В День железнодорожника награды лауреатам фестиваля «Дорогой единой» вручили председатель РОСПРОФЖЕЛ Дмитрий Шаханов и заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Сергей Саратов.

Триумф Дальнего Востока

Лучшей на фестивале признана команда Дальневосточной железной дороги — сборная Владивостокского территориального управления «Станция Единства». Ее участники — Анна Нигматуллина, Анна Емченко, Юрий Резбаев, Татьяна Проскурова и Ирина Вендина — организовали 13 уникальных мероприятий с эксклюзивными сценариями.

Среди проектов команды — работа с детьми с ограниченными возможностями здоро-



Сборная Владивостокского территориального управления ДВЖД «Станция Единства» провела на вокзалах 13 уникальных мероприятий

вья: ребятам из глубинки Приморья наглядно показали, как устроен вокзальный комплекс. Еще одним запоминающимся событием стал патриотический флешмоб в честь Дня Победы: на вокзале Владивостока участники команды спели «Катюшу», и песню подхватили пассажиры.

Визитной карточкой «Станции Единства» стала оригинальная песня о каждом члене сборной — аранжировку и запись помог сделать искусственный интеллект. В финале в Москве дальневосточники представили культуру народов Приморья, в аутентичных костюмах удэгейцев, нанайцев и корейцев они познакомили гостей «РЖД Арена», где проходило празднование Дня железнодорожника, с традициями и национальными играми.

«У нас была очень популярная локация. Люди подходили к нам, интересовались. Мы подготовили сладости, тематические магниты и приморский шоколад в качестве сувениров, — рассказала Анна Нигматуллина, заместитель директора Владивостокского дома культуры железнодорожников. — Совмещать мероприятия с

основной работой было сложно, но каждый из нас вкладывал душу. Мы показали дальневосточный характер и очень рады, что наш труд оценили».

Эмоции от победы оказались особенно яркими: «Когда мы осознали, что заняли первое место, нас захлестнули эмоции — были и слезы, и безмерная радость, и гордость за Дальневосточную магистраль», — поделилась Анна Нигматуллина.

Саратовский кураж

Второе место заняла команда Приволжской железной дороги «Волжский экспресс». В ее состав вошли Наталия Перескоко, Екатерина Моисеева, Ирина Харитоновна, Артем Дробышев и Герман Кениг. Команда действовала как единый механизм, охватывая все три направления фестиваля: волонтерство, спорт и культуру.

На вокзалах Саратова, Аткарска и Балаково участники сажали цветы, помогали пассажирам, дарили книги в дорогу, предлагали проверить ловкость и меткость. Культурная программа включала мастер-классы по игре на ложках, рассказ о саратовской гар-

мошке и демонстрацию фланкировки казачьей шашкой.

Для финала команда подготовила эффектный номер — «Волжскую полку» на уникальной саратовской гармошке с колокольчиками, дополненную соло на деревянных ложках и танцем с шашками. Народные костюмы, артистизм и кураж сделали выступление по-настоящему ярким.

«С самого начала мы чувствовали себя на лидерских позициях, были максимально уверены друг в друге и действовали как единый кулак, — рассказала Ирина Харитоновна. — Больше того, что мы вошли в тройку победителей, нас радует, что мы достойно и показательно представили наш регион с его особенностями, уникальностью и красотой».

Колорит Северного Кавказа

Команда Северо-Кавказской магистрали заняла третье место, покорила жюри искренностью и душевностью. В составе сборной — Лилия Жаркова, Наталья Асеева, Хеда Товсиева и Евгений Еремин.

Ставка на интерактив позволила ярко раскрыть колорит ре-

гиона. Фишкой финала в Москве стал «Кубанский хоровод», который задал праздничное настроение и раскрыл гостям традиции Северного Кавказа. На интерактивной площадке посетители узнавали об особенностях СКЖД и участвовали в активностях.

Особым моментом финальной части фестиваля, которая прошла в День железнодорожника на «РЖД Арена», стало исполнение песни «Российские железные дороги — едины» — ее автор Наталья Асеева спела композицию вместе с представителями всех железных дорог. Номер подчеркнул главную идею — железнодорожная семья едина, несмотря на расстояния.

По словам председателя первичной профсоюзной организации Туапсинского центра организации работы железнодорожных станций Лилии Жарковой, секрет успеха — в искренности и желании передать богатство традиций края: «Мы старались сделать выступление не просто красивым, а душевным, чтобы каждый гость почувствовал атмосферу нашего региона».

Особые награды

Специальная номинация за сохранение традиций и вовлеченность в мероприятия, посвященные Году единства народов России, присуждена команде Северной железной дороги.

Как отмечают организаторы фестиваля, проект пришлось по вкусу железнодорожникам. Через волонтерские мероприятия, творчество, спорт его участники сумели погрузить пассажиров в культуру своих регионов, рассказав о самобытности каждого.

Елена Демиденко,
корр. «Сигнала»;
Екатерина Белова,
Мария Своеволина,
Олег Чепурнов,
Дорпрофжел на ДВЖД,
СКЖД, ПривЖД



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



Связь с профсоюзом

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



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



Приложение «Личный кабинет» в AppStore



Техническая поддержка личного кабинета в «Telegram»



Приложение «Личный кабинет» в RuStore



Личный кабинет члена РОСПРОФЖЕЛ



Техническая поддержка личного кабинета в МАКС



Во второе воскресенье августа отмечается День строителя. Профессиональный праздник членов РОСПРОФЖЕЛ — транспортных строителей. Благодаря их компетентности и таланту стремительно развиваются масштабные инфраструктурные проекты. Сегодняшняя тема номера посвящена этим людям.

Репортаж

Успех большой стройки

Окончание.
Начало на стр. 01

Станция «Достоевская» Кольцевой линии расположится между «Новослободской» и «Проспектом Мира». У нее будет два вестибюля: подземный — на пересечении улиц Дурова и Делегатской, наземный — рядом со спорткомплексом «Олимпийский». В 350-метровом подземном переходе, который свяжет станцию с наземным вестибюлем, установят траволаторы — это первый такой опыт в столичной подземке.

Сейчас специалисты возводят вентиляционный тоннель к траволаторному переходу и водоотливную камеру. Работы ведут вручную, без средств малой механизации, ведь шахту прокладывают в неустойчивых грунтах отбойными молотками. В тоннеле уже установлено 127 колец, здесь же разместят главную насосную установку. Тоннель будет не только отводить воду, но и регулировать воздушные потоки — проветривать траволаторный участок.

Траволаторы заметно облегчат передвижение пассажиров, с ними переход займет около шести минут, даже если у человека тяжелый багаж. Особенно это оценят те, кто идет к спорткомплексу «Олимпийский», их путь станет существенно короче.

Из-за сложности объекта вопросам охраны труда работников уделяют особое внимание. Перед каждым спуском проводят строгий инструктаж, а перед сменой каждому под роспись выдают СИЗ: спецочки, беруши, перчатки. «Без формы или каски на площадке не должен находиться ни один человек», — под-

черкивает Дмитрий Танан.

Отдел охраны труда и экологической безопасности СМУ-8 ведет трехступенчатый контроль: еженедельно комиссия проверяет безопасность работ, бытовые помещения, экологическую обстановку, состояние СИЗ, документацию, а также городской водосток и фильтры. Ствол оснащен аварийным освещением, вентиляция работает на вытяжку. «Наверху — главная вентиляционная установка: два механизма в работе, один — в резерве. Так обеспечивается круглосуточная подача чистого воздуха в шахту», — пояснил Дмитрий Танан.

Созидание в режиме онлайн

Чтобы не останавливать движение на Кольцевой линии, рядом с основным перегонном между станциями «Новослободская» и «Проспект Мира» проложат два обходных тоннеля. По ним поезда временно будут следовать в обход зоны, где под путями возводят станцию. Для того чтобы состав мог перестроиться — съехать с основного пути на обходной тоннель и позже вернуться обратно, — сейчас возводят специальные подземные узлы, формирующие трассу объезда.

«Работы на объекте ведутся в две смены, без перерыва, — уточняет Артем Лоза. — Сроки сдачи первой за 70 лет станции на Кольцевой линии никто не отменял». Ежедневно здесь трудятся около 140 человек. Пока кормят работников в бытовке, расположенной наверху. Но вскоре купят специальный надувной шатер — своего рода, мобильную столовую. «При этом нужно учитывать, что площадка небольшая, в центре Москвы

свободной земли почти нет. Однако столовая полностью обеспечена всем необходимым», — говорит начальник участка № 4.

Артем Лоза работает в Московском метрострое уже почти 14 лет, а до этого трудился на угольной шахте в Кузбассе. Он родом из шахтерской семьи и сам — потомственный шахтер. Его отец — почетный строитель, сейчас на пенсии, а родной брат Данил — начальник участка № 3 в СМУ-6. Кстати, он тоже задействован на строительстве «Достоевской» и работает буквально «через стенку». Братя уже не первый год состоят в РОСПРОФЖЕЛ. За время работы в Метрострое Артем прошел все этапы строительства — от устройства монолита до монтажа инженерных сетей.

«Добыча угля и есть добыча угля — там жизнь всегда 50 на 50, — рассуждает он. — Риски большие, кругом пыль и грязь. Как строителю я считаю, что угольная шахта — это разрушение, а шахта в метростроении — созидание. Каждый процесс здесь намного сложнее: от закладки площадки до ввода объекта в эксплуатацию. Осознаешь, что строишь для людей, — и потому объект требует особого внимания».

Ввести «Достоевскую» в эксплуатацию планируется в 2030 году. Станция даст пассажирам дополнительную пересадку на Люблинско-Дмитровскую линию — тысячи горожан смогут выбирать более удобные маршруты. За каждым метром новых тоннелей и каждой станцией стоит кропотливый труд сотен людей, и именно их мастерство, ответственность и преданность делу превращают сложные проекты в реальность.

Фото Владислава Куликова



Главное богатство Мосметростроя — это люди, ответственные и преданные своему делу

Лидер

Сила в заботе

Елена Демиденко,
корр. «Сигнала»

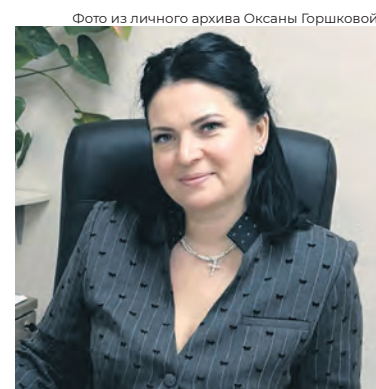


Фото из личного архива Оксаны Горшковой

В мире большихстроек и жестких графиков главная ценность — комфорт, безопасность и спокойствие тех, кто каждый день выходит на смену. И Оксана Горшкова, председатель первичной профсоюзной организации Строительно-монтажного треста № 3 — филиала АО «РЖД-строй», как раз из тех, кто эту важность не просто осознает, а ежедневно обеспечивает.

При встрече я зачитываю со смартфона отзыв ее коллег: «Она большая молодец, очень много делает именно для рабочих». Оксана лишь мягко улыбается и переводит разговор на другую тему. Ей просто не хочется говорить о себе — она делает то, что считает полезным.

Путь Оксаны Горшковой начался не на стройплощадке, а в тихом Урюпинске, где она преподавала экономику и финансы в колледже. Ее учениками часто становились подростки из непростых семей — те, кому жизнь изначально предложила не самые легкие стартовые условия.

Именно тогда Оксана научилась главному — видеть за задачей человека. Учить не только предмету, но и жизненно важным вещам — от безопасности на улице до умения отвечать за свой выбор.

Переезд в Москву в 2018 году и работа в СМТ-3 открыл новую главу жизни. В 2019-м она пришла в отдел материально-технического обеспечения и логистики и почти сразу вступила в профсоюз. А через четыре года коллеги предложили ей стать председателем первички.

Сегодня Оксана Горшкова постоянно в разъездах между строительными городками, проверяет условия труда, следит за соблюдением норм и помогает там, где бытовое обеспечение дает сбой. Ее рабочий маршрут пролегает по объектам строительства высокоскоростной магистрали (ВСМ), в Химки, Можжаниново, Сходню, Внуково, Селятино, Шереметьево. На этих площадках развернуто около 12 городков, и в каждом — свои нюансы.

Ее заботы просты, но жизненно важны: чтобы спецодежда выдавалась вовремя и была качественной, кондиционеры работали, питьевая вода всегда была под рукой, а в бытовках соблюдался порядок.

«Когда я приезжаю, сразу «начинаются» проблемы, — шутит она. — До этого все было хорошо, а как только я появилась — кондиционеры сломались!»

За этой шуткой стоит серьезный подход: профсоюз здесь — не формальность, а реальный инструмент защиты прав работников. Оксана убеждена, что уважающий себя работодатель всегда опирается на сильный профсоюз, ведь это надежный партнер в сложных ситуациях.

Быть женщиной — профсоюз-

ным лидером в мужском коллективе непросто. Но Оксана нашла свой стиль. «Меня интересует не столько сам объект, сколько люди, — признается она. — Важно увидеть, как они живут и что их беспокоит».

Ее принципы — честность и открытость. Она умеет мягко, но твердо обозначить границы, если помочь невозможно из-за объективных ограничений или проступка самого работника, она говорит об этом прямо и сразу предлагает альтернативный вариант.

«Чем меньше размышлений «почему так вышло», тем проще жить, — считает она. — Нужно сразу предлагать решения, а не искать виноватых».

Особенно внимательно председатель относится к молодежи — для них соблюдение правил охраны труда должно стать привычкой. А для опытных рабочих важна стабильность — справедливая оплата, своевременная выдача снаряжения и достойные условия труда и отдыха. С руководством у профлидера выстроены конструктивные отношения. Она не выносит мелкие вопросы на высший уровень, большинство проблем решается на месте — совместно с профкомом, службой охраны труда и кадровиками. К начальству филиала она обращается только по масштабным поводам, когда ресурс на нижних уровнях исчерпан.

Руководство такой подход ценит, к обоснованным просьбам председателя здесь прислушиваются, а финансирование нужд сотрудников согласовывают без бюрократии.

Есть в ее работе моменты, которые не попадают в отчеты. Например, короткие пятнадцатиминутки «не про работу, а просто чтобы люди чувствовали, что не все равно». А еще атаки дронов на инфраструктуру, которые беспокоят сотрудников. Или забота о коллегах-добровольцах, ушедших на фронт: «Мы не соберем на победу над врагом, мы соберем на радио, на машину... Когда у нас целенаправленная задача». И в этих словах — суть Оксаны Горшковой: конкретная помощь вместо громких слов.

Ее история о том, что настоящий лидер не обязательно заявляет о себе громко. Его сила — в умении слушать и вовремя протянуть руку помощи. Именно такие специалисты делают профсоюз по-настоящему опорой для тех, кто строит железные дороги.



Точка зрения

«Мы это сделали»



Какой момент на объекте дает самое сильное ощущение «мы это сделали» — еще до его сдачи?



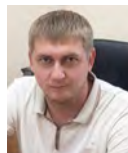
Виталий Сидоров,
заместитель
управляющего
по производству
СМТ-5 — филиал

АО «РЖДСтрой»:

— Самое сильное чувство «мы это сделали» приходит еще до официальной сдачи объекта — в те минуты, когда финиш уже совсем близко и в воздухе буквально витает ощущение победы: «Еще чуть-чуть — и все!», «Справились!» В этот момент главное уже сделано, а оставшиеся формальности воспринимаются лишь как неизбежный этап на пути к финалу.

Особенно остро это чувство переживается, если путь к нему был непростым: приходилось бороться с отставанием от графика, лавировать между рисками, в срочном порядке решать неожиданные проблемы и преодолевать сопротивление обстоятельств. Каждый такой шаг давался нелегко, и потому финальное осознание успеха звучит как настоящая победа.

Нередко значимость момента еще больше возрастает из-за внешних обстоятельств, например, когда заказчик просит сократить сроки, чтобы успеть к знаковому событию. В таких условиях финальный рывок требует максимальной мобилизации всех ресурсов, и именно поэтому, когда все системы проверены, риски закрыты, а график наконец сходится с планом, чувство общей победы становится по-настоящему глубоким.



Александр Буркин,
заместитель
главного инженера
АО «Управление
спецработ

Мосметростроя»:

— Больше всего мне запомнилось строительство станции метро «Селигерская». Как мастер участка, я каждый день видел, как шаг за шагом рождается что-то большое и важное. Особенно остро чувство «мы это сделали» настигало в те моменты, когда завершался очередной сложный этап.

Например, когда выполнили колоссальный объем работ по облицовке стен, полов и потолков. Уложились в рекордно короткие сроки — и в тот миг, когда все элементы сошлись в единую картину, появилось то самое ощущение: да, это действительно победа. Это было сродни произведению инженерного искусства — когда точность



Фото Владислава Куликова

“

Самое сильное чувство «мы это сделали» приходит еще до официальной сдачи объекта — в те минуты, когда финиш уже совсем близко и в воздухе буквально витает ощущение победы: «Еще чуть-чуть — и все!», «Справились!»

расчетов, слаженность команды и тяжелый труд превращаются в нечто по-настоящему значимое.



Семен Котов,
начальник
участка Мосто-
строительного
поезда № 59

подразделения СМТ-5 —
филиал АО «РЖДСтрой»:

— Когда сложный труд обретает осязаемый результат. На станциях, например, кульминация особенно яркая — это момент пуска и первых переключений. Включаются светофоры, переводятся стрелки, замыкаются рельсовые цепи — и инфраструктура начинает работать как единый механизм. Каждый сигнал, каждый щелчок — подтверждение, что все расчеты верны, узлы совместимы, параметры в норме. В эту минуту напряжение сменяется профессиональной гордостью.

Но это чувство возникает не только при масштабных пусках. Оно регулярно возвращается во время работ в «окно», где эмоциональный пик строится на безупречном совпадении плана и факта. Здесь нужна предельная точность: расчет рисков, четкое распределение задач, выдержка временных рамок. Когда все работы выполнены, ни одна минута не потеряна, ни один риск не реализовался, а результат полностью соответствует плану, — снова приходит глубокое удовлетворение: «мы это сделали».



Нурлан Успанов,
монтажник
металло-
конструкций
пятого разряда

АО «Мостострой-11»
ТФ «Мостоотряд-36»:

— За 18 лет в профессии я повидал немало объектов, и каждый из них по-своему дорог. Но есть особенный момент в нашей работе — это тот самый миг, когда строительство моста подходит к своему логическому завершению.

Когда видишь, как торжественно перерезают ленту, как по построенному мосту едет первый транспорт — это непередаваемое ощущение.

Среди всех объектов, где мне довелось работать, особое место занимает Крымский мост. Это был поистине грандиозный проект, который потребовал от всей команды максимальной самоотдачи.



Владимир Канунников,
монтажник по
монтажу стальных
и железобетонных

конструкций четвертого
разряда АО «Мостострой-11»
ТФ «Мостоотряд-36»:

— Каждый прием бетона дает особое чувство — и это не просто слова, ведь работа точно не из легких, тут расслабляться нельзя ни на минуту. Каждое построенное сооружение, каждая забитая или залитая свая — это маленький, но очень важный ре-

зультат, и именно они приносят настоящее профессиональное удовлетворение.

При этом ответственность колоссальная: нужно постоянно следить, чтобы нигде не раздавило опалубку, чтобы все размеры строго соответствовали чертежу — малейшее отклонение может повлиять на прочность всей конструкции. Сейчас мы трудимся на объекте в районе Москвы-реки, работа идет по плану, но каждый этап все равно требует предельного внимания.



Захар Скопинцев,
бетонщик третьего
разряда АО «Мосто-
строй-11» ТФ
«Мостоотряд-36»:

— Особенно волнительным моментом является возведение тела опоры. Именно в этот период становится отчетливо видна вся архитектурная композиция будущего сооружения, и появляется четкое понимание — финишная прямая уже близка.

Когда работаешь над созданием опорной конструкции, чувствуешь особую ответственность. Это фундамент всего проекта, его основа.

Сейчас мы активно участвуем в реализации проекта велосипедного моста в Москве, и несмотря на повышенную сложность технических задач, каждый успешно завершённый этап приносит профессиональное удовлетворение.



Тимур Мамаджанов,
начальник участка
ООО «Тоннель-2001»
АО «Московский
метрострой»:

— Это сборка, монтаж и запуск тоннелепроходческого комплекса (ТПМК). Каждый узел и механизм должен встать на свое место. И только слаженная рабо-

та всей команды позволяет довести дело до финала.

В этом году самым сильным моментом стал запуск на Бирюлевской линии метро уникального ТПМК «Ольга» с гидропригрузом — единственного в Москве. Он предназначен для работы в сложных водонасыщенных грунтах — плывунах.

Этому механизму предстоит непростая задача: четырежды пересечь Москву-реку глубоко под землей. Когда комплекс начал работу, пришло осознание: мы это сделали! И именно в такие мгновения особенно ясно чувствуешь, что труд строителя — это не просто работа, а создание будущего города.



Александр Пономарев,
ведущий инженер
производственного
управления

АО «Дороги и Мосты»
Нацпроектстроя»:

— В декабре 2024 года участвовал в сдаче моста через реку Сура в Чувашии. Ощущение, что дело сделано, приходит не сразу. Торжественное событие — пуск движения. Когда по мосту после долгого строительства наконец идут машины, ты, конечно, испытываешь радость и гордость.

Но это еще не все. Пуск и сдача объекта — совершенно разные вещи. Мостом уже давно пользуются, но только после сдачи его заказчику, после получения заключения о завершении строительства и разрешения на ввод объекта в эксплуатацию, можно наконец выдохнуть и сказать себе: «Слава Богу, что он закончился».

И совсем финальная точка — передача объекта на баланс. Но в это время ты обычно занимаешься уже новым проектом, и голова занята им.

Поддержка

Пиццу готовили вместе

Ирина Павлова,
внеш. корр. «Сигнала»

Работники ООО «РЖД-ТехСервис» получили приглашение от своей первичной профсоюзной организации присоединиться к предстоящей поездке в Суздальский коррекционный детский дом, чтобы пообщаться с его воспитанниками и совершить вместе с ними прогулку на кораблике по реке Каменке.

В суздальский детский дом работники компании «РЖД-ТехСервис» ездят уже несколько лет. «Первая наша поездка к деткам была в 2018 году по приглашению первичной профсоюзной организации Главного вычислительного центра, — говорит заместитель председателя первички «РЖД-ТехСервис», ведущий специалист отдела по развитию и мотивации труда Валентина Никиткова. — Тогда мы привезли с собой мини-зоопарк, в котором были змеи, кролики, курица, собака, ящерицы и другие представители фауны. Потом показали детям спектакль — инсценировку одной сказки, которую сами подготовили и разыграли. Ребята не просто смотрели — они активно участвовали, смеялись, хлопали в ладоши. Это была настоящая буря эмоций!»

Так родилась дружба сотрудников и воспитанников детского дома. А Валентина Никиткова стала главным организатором и вдохновителем поездок.

«Часто ездить в Суздаль мы не можем, — поясняет Валентина, — все-таки это от Москвы 300 км. В профкоме установили бочонок для сбора денег в помощь детскому дому. Его пополняют работники, в том числе и руководители, регулярно собирается изрядная сумма. Мы тратим ее на лекарства, в которых нуждаются 85% воспитанников, а также на покупку средств личной гигиены, бумажных полотенец, туа-

летной бумаги, других необходимых «мелочей». А потом отсылаем в детский дом. Это рутинное обычное дело, которое вошло у нас в обиход».

Несколько раз в год волонтеры приезжают в Суздаль и устраивают воспитанникам учреждения праздник. Перед каждой поездкой в «РЖД-ТехСервис» проходит благотворительная акция, в которой принимает участие большая часть сотрудников. Кто-то готовит вкусную еду, кто-то рисует картины, а одна из сотрудниц — дипломированный экскурсовод — приглашает на экскурсию по Казанскому вокзалу с посещением смотровой площадки.

«За все надо внести «благотворительный вклад», — поясняет Валентина, — и за то, чтобы пойти на экскурсию, и за домашнюю выпечку, и за картины. Деньги идут на организацию поездки, подготовку праздника и угощение».

За те восемь лет, что Валентина и коллеги ездят в суздальский коррекционный детский дом, они познакомилась с его воспитанниками, со многими подружились, узнали их привычки и вкусы. В соответствии с этим и строится каждый раз программа

праздника. Перед Новым годом, например, ребятам привезли шоу со сказочным сюжетом. Потом было чаепитие с пирожными. А пару месяцев назад им устроили мастер-класс по приготовлению пиццы и пирожных.

«Детки очень любят вкусно покушать, — рассуждает Валентина. — И, хотя у них питание организовано нормально, согласно рекомендациям диетологов, малышам не хватает вкусняшек. А так хочется! Вот мы и привезли им по три ящичка голубики и клубники. А еще — все, что необходимо для приготовления пиццы и капкейков».

Готовили вместе. Взрослые месили тесто, резали колбасу и овощи для начинки, натерли на терке сыр. А детки потом раскладывали все это на раскатанное тесто, заливали кетчупом, засыпали сыром, после чего повар отправлял всю эту красоту в духовку. По тому же примерно сценарию выпекали и капкейки. А потом красиво накрыли на стол и устроили веселую трапезу.

Впереди у воспитанников детского дома прогулка на кораблике, организацию которой уже начала первичка ООО «РЖД-ТехСервис».

Фото из личного архива Валентины Никитковой



Конкурс

Время масштабных проектов

Светлана Иванова,
внеш. корр. «Сигнала»

Чуть более месяца осталось до окончания сроков подачи заявок для участия в номинации «МАКРО-гранты» конкурса «Проводники хороших дел».

На реализацию волонтерской инициативы можно получить от 151 тыс. руб. до 350 тыс. руб.

Напомним, данный конкурс — совместный проект РЖД, РОСПРОФЖЕЛ и Благотворительного фонда «Почет».

Номинация «МАКРО-гранты» создана для тех, кто хочет реализовать масштабный социальный проект, требующий поддерж-

ки. Представить проекты можно по одному из семи направлений корпоративного волонтерства: социальному, экологическому, интеллектуальному, здоровому образу жизни, железнодорожному, культурно-патриотическому, медиаволонтерству. А также на специальную номинацию этого года — «Сохраняя единство», которая призвана поддержать проекты, объединяющие людей: укрепляющие согласие между народами, сохраняющие традиции и культурные особенности регионов, развивающие корпоративное сообщество.

Побороться за грант в составе инициативных групп могут работники и пенсионеры ОАО «РЖД», работники РОСПРОФ-

ЖЕЛ и компании «ФПК», студенты железнодорожных вузов.

Кстати, представители профсоюза не раз побеждали в конкурсе. Так, например, ведущий специалист Северобайкальского филиала Дорпрофжел на Восточно-Сибирской дороге и руководитель волонтерского штаба Виктория Парфененко, в прошлом году вместе со своей командой подала заявку в номинации «МАКРО-гранты» с проектом памятного мемориала. А уже в июле этого года в Северобайкальске открыли стелу «Защитникам Отечества — нашим землякам-железнодорожникам».

Грант от ОАО «РЖД» стал важной основой реализации проекта, а дополнительная фи-

Волонтер

Курс на Курск

Алина Емельянова,
Дорпрофжел на ДВЖД
Тында

Благодарственное письмо от командира войсковой части, которое получила дежурная по парку Тындинского центра организации работы железнодорожных станций ДВЖД Наталия Чусова, стало приятным сюрпризом.

«...За оказанную помощь военному госпиталю и проявленное милосердие» — это для Наталии не просто слова на бумаге, а исполнение важной миссии, к которой она стремилась.

Наталия Чусова стала первым и единственным железнодорожником-волонтером из столицы БАМа, отправившимся по зову сердца помогать раненым бойцам специальной военной операции.

«О возможности поехать в госпиталь я узнала от коллег-добровольцев из Владивостока, которые уже там побывали, — рассказывает Наталия. — И тоже появилось такое желание. Подала заявку. Но взять и поехать туда сразу нельзя. Нужно пройти проверку. В итоге все прошло успешно, и я отправилась в конце апреля в Курск».

По ее словам, находиться на вахте в военном лазарете можно было всего семь дней. Условия — не из легких, поэтому каждую неделю в санчасти сменялись сестры милосердия.

Вместе с Наталией в трехэтажном полевом госпитале было всего шесть волонтеров. Женщины убрали палаты, санузелы и коридор. Железнодорожнице достался третий этаж, где находились участники СВО с тяжелыми ранениями. Здесь им делали операции. А после уже многих отправляли долечиваться в Москву и Санкт-Петербург.

«Ребята удивлялись тому, что я приехала издалека, аж с Дальнего Востока, — делится



Фото из личного архива Наталии Чусовой

наша героиня. — Да, гуманитарная помощь, которую собирают в зону специальной операции, — это важно и нужно. Я и сама не раз принимала в этом участие. Но мне хотелось помочь чем-то большим, лично, поэтому я и решила отправиться на подмогу к тем, кто рядом с ранеными. Такая помощь очень нужна нашей армии. Не зря меня тянула душа».

Смена у сестер милосердия начиналась с пяти утра, мыть нужно было много. Потом обед и дневной сон. После перерыва — вновь уборка до позднего вечера.

С собой в Курск Наталия Чусова привезла воинам письма поддержки от коллег из Тындинского центра организации работы железнодорожных станций, вязанные носки от ветерана отрасли Александры Парыкиной, а также паракордовые браслеты выживания от тындинской железнодорожницы Виктории Парыкиной, которые передали бойцам на передовую.

Сейчас сердце Наталии зовет вернуться в госпиталь. И уже в октябре она планирует опять отправиться туда, где сможет протянуть руку помощи тем, кто особенно в этом нуждается.

Заявку на участие в конкурсе можно подать здесь:



РОСПРОФЖЕЛ

Повысь уровень
«быть в курсе»

Составил Алексей Пискунов

	Сказочный Насреддин	Премимальные очки	Бутылочный волшебник					
				«Двухэтажное число»	Потенциал машины	Тропический дом		
	Площадка для молотбы	Труженик гаечных ключей	Алтайская река					
				«Светлов» дерево	Календула иначе	Золотой корень с Алтая		
Кто в раю как у себя дома?	Сковывание реки	«Гавкающая» собака						
			Спасатель среди собак	Символ пареной простоты	Выступление единорога			
«... Суперджет-100»	Ралли-марафон			«Мясо» из семейства бобовых	Январская новинка			
			«Тяжелая ноша» Атланта		Процесс с приговором	Бык, не годный в отцы		
Самый медленный вид связи	Мелодия несмазанных дверей			Угощение				
			Баня горячих финских парней		Удачная атака иголкой			
Крайняя бедность, нищета	Страховое ...	Радиус общения	Ответ вороны лисице	Исаакиевский ...	«Руль» лошади			
			Угрюмая птица					
	Её заплата смертельна	«Кудрявый трофей»			«Галстук» для собаки			
				Плавающее ограждение				
	Вместо мамы и папы	Мокроступы						
			«Плавающее подполье»	Рот, который глаголет	Вся конторская рать			Подать Орде
	Волос колоса	Музыка победителей			Главком вуза	«Утепленный» прыжок	Тайна анонима	Старик
						Ей читал стихи Шүрик		
	Автономия России	Соседка Невады			Настоятель монастыря			
Сторонник застывших истин						Одна седьмая умного лба		

Ответы на сканворд, опубликованный в № 25

По горизонтали: Допуск. Ананас. Бифштекс. Тихвин. Ушу. Туя. Сочник. Разносчик. Веер. Тайна. Ноги. Кай. Дон. Мавр. Мыло. Бомба. Дно. Клэш. Чин. Клавиша. Ромео. Кап. Тмин. Гог. Сор. Проезд. Актриса. Люпин. Овен. Квиток. Долгота.

По вертикали: Фактор. Завхоз. Забитость. Душа. Пшено. Сосун. Синус. Паук. Шик. Ячейка. Сквайр. Член. Роды. Кино. Наводчик. Гол. Марфа. Баллон. Мушкет. Бонапарт. Ниша. Лом. Огниво. Игуана. Индюк. Шпик. Сочи. Саид. Окно. Зло. Рог. Сет.

Памятник

Маяки истории

Александр Кичигин,
Дорпрофжел на ЮУЖД
Челябинск

информационные стенды возле объектов.

«За два месяца наша команда провела полевые исследования на трех направлениях, охватив более 50 водонапорных башен на 40 станциях, — рассказала Мария. — Экспедиции прошли на Оренбургском участке, центральном и северном направлениях ЮУЖД, а также на самом южном ее участке Разведка — Орск — Айдырля».

По ее словам, одним из ключевых результатов стало появление контуров типологической картины. Все обследованные башни делятся на три большие группы. Первая — сооружения эпохи строительства Транссиба (конец XIX — начало XX века) с восьмигранным или квадратным каменным основанием и деревянным верхом. Вторая — это башни раннесоветского периода (1920-е годы), более функциональные с элементами декора. Последняя относится ко второй половине XX века. Эти объекты утратили все архитектурные мотивы и стали простыми утилитарными сооружениями.

Среди уникальных находок полевых экспедиций лета 2026-го — двухбальная башня в Златоусте, деревянная башня на станции Маук и действующая в Аргаше, продолжающая снабжать водой жителей села. На стенах многих сооружений обнаружены нивелирные марки (геодезические знаки) Российской империи и советского времени, превращающие постройки в источники истории картографии региона.

Работа над проектом продолжается. Впереди команду ждут новые выезды, архивная работа и обработка полученных в ходе летних экспедиций результатов.

Фото Дорпрофжел на ЮУЖД

Водонапорную башню на станции Златоуст возвели в конце XIX века

Одна из башен на станции Полдневая сохранилась почти полностью, от второй осталось только каменное основание, она располагается на территории частного дома. Его хозяйка Надежда Кинчева рассказала, что когда-то внутри объекта находился 75 кубовый металлический бак. Зимой внутри постройки топили печь, а рядом работала скважина, питавшая водой не только паровозы, но и весь поселок, так как колонка была одна на всех. Сегодня от здания осталось лишь каменное основание и обвалившийся погреб, заросший травой.

Вторая башня, расположенная ближе к железнодорожным путям, также со временем лишилась «шатра» крыши. Верхнюю деревянную часть сооружения демонтировали, бак сдали на металлолом... Рядом с остовом располагается старое каменное строение, которое старожилы помнят как баню для станционных рабочих и командировочных. В 50-е годы XX века жизнь на станции кипела: здесь грузили бревна, отправляли вагоны с бумагой, работа не затихала ни на минуту.

Позже, к концу XX века на железной дороге наступило время тепловозов и электровозов, необходимость в башнях отпала.

Объекты станции Полдневая не единственные, таких сооружений сохранилось немало. Чтобы систематизировать и сохранить информацию о них, этим летом стартовал проект «Железнодорожные маяки истории: водонапорные башни Южного Урала». Это исследование памятников инженерной мысли, расположенных вдоль железнодорожных магистралей. Проект получил поддержку Благотворительного фонда Владимира Потанина на конкурсе «Индустриальный эксперимент». Реализация рассчитана на полтора года.

Инициативная группа под руководством начальника Центра исторического наследия ЮУЖД Марии Макуровой при поддержке Южно-Уральской железной дороги поставила перед собой цель обследовать и задокументировать башни, провести архивные изыскания, собрать устные свидетельства ветеранов и старожилов станций, создать 3D-модели с дополненной реальностью, а также разместить

2 августа железнодорожники отметили профессиональный праздник



В Красноярске на острове Татышев прошел фестиваль «Вкус и код традиции»: сборные дирекций Красноярской магистрали представили национальные подворья



Музей железных дорог России стал основной площадкой для праздника Октябрьской магистрали. Праздничную атмосферу первыми опробовали участники благотворительного забега «Достигая цели»



Впервые в Москве на празднике «Достигая цели» работали площадки РОСПРОФЖЕЛ. Каждая из активностей отражала ключевое направление деятельности профсоюза



В Северобайкальском филиале Дорпрофжел на ВСЖД День железнодорожника прошел под лозунгом Года единства народов России



В Рузаевке Куйбышевской магистрали работники отметили профессиональный праздник силовыми спортивными состязаниями



В Челябинске на стадионе «Локомотив» после благотворительного забега стартовало шоу «Гонки на болидах». Перед тем как добраться до финиша, участникам предстояло собрать свои гоночные авто прямо на газоне