



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК Молдова

N 21-22 (5783-5784) 28 мая 2014 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.

ОБЪЕЗД. ВЕСНА-2014

Больше ответственности и хозяйской предприимчивости

23 мая с.г. на Молдавской магистрали завершился весенний комиссионный осмотр. Комиссия под председательством и.о. генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» Сергея ТОМШИ проверила готовность к летним грузовым и пассажирским перевозкам подразделений Басарабьесского, Бендерского и Кишиневского железнодорожных узлов.

Благодаря своему географическому расположению южный участок имеет для нашей магистрали важнейшее значение, так как наряду с обеспечением перевозочно-го процесса местного значения открывает широкие возможности для участия в международных проектах по доставке транзитных грузов, в частности крупнотоннажных контейнеров и нефтепродуктов. Но для того чтобы извлекать из таких преимуществ максимальную выгоду, необходимо поддерживать и развивать соответствующим образом имеющуюся здесь железнодорожную инфраструктуру. Проверку степени ее готовности к летним перевозкам комиссия под председательством и.о. генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» Сергея Томши начала с Басарабьесского железнодорожного узла, дающего прямой выход на румынский Галац, а также к портам Рени и Джурджулешть. Как и на северном участке, от внимания не ускользала ни одна мелочь, что позволяло реально оценивать сложившуюся ситуацию, которая является непростой в условиях острой нехватки материалов и средств.

Осмотр показал, что в своем большинстве коллективы местных предприятий и станций, несмотря на известные трудности, подошли к вопросу подготовки достаточно серьезно. Это уже было видно на примере ПЧ-3, где самая большая протяженность обслуживаемого пути — только главный ход составляет почти 380 км. Совсем не просто обеспечивать безопасное продвижение поездов при остром дефиците материалов верхнего строения и многочисленных очагах кустовой гнилости шпал, однако коллективу, состоящему из опытных специалистов, это удается. Наилучшим образом складываются дела на околотке дорожного мастера Дмитрия Митиогло, где балльность не превышает 11-12 единиц. Председатель комиссии решил поощрить инициативного руководителя денежной премией. Передовой опыт служит хорошим ориенти-



Комиссия перед началом осмотра южного региона



ром для других, показывает, как много зависит от личного отношения к труду.

А работать путейцам есть над чем. Одна из важных задач касается дальнейшего укрепления участка Джурджулешть—Кахул—Прут-2—Прут-1—Яргара.

Мы проезжали одним из перегонов, где в ходе капитального ремонта, осуществленного путейцами в содружестве с ПМС-130, на пяти километрах рельсы уже уложены на железобетонные шпалы. Таким должен быть со временем весь участок,

а пока на нем, к сожалению, действует весовое ограничение в 1000 тонн для грузовых поездов, не говоря уже о невысокой скорости. Участок имеет важное стратегическое значение, потому что открывает для экономических агентов возмож-

ность завозить в республику грузы минуя излишние таможенные препоны. Повышенное внимание требует также содержание путевого хозяйства направления Абаклия—Этулия, благодаря которому привлекаются для перевозок грузы с соседней Украины. На ряде линейных станций по причине закрытости части станционных путей затрудняется проведение маневровой работы, как, например, в Тараклии. В условиях, когда каждая новая шпала на счету, решать эту проблему следует, как указал Сергей Петрович Томша, на основе индивидуального подхода, то есть оказывать помощь в первую очередь там, где наблюдается реальный и устойчивый рост грузовой работы. Альтернативы пока не предвидится.

На южном участке улучшились погрузка-выгрузка, что особенно заметно на примере станций Яргара, Вулкэнешть, Комрат. Но главное — это транзит. И в его продвижении все большее значение приобретает станция Джурджулешть. Не случайно в ходе объезда ей было уделено особое внимание. Дело в том, что грузопоток здесь постоянно растет, в ближайшее время ожидается появление новых серьезных проектов, которые могут привести к его даль-



ОБЪЕЗД. ВЕСНА—2014

Больше ответственности

(Продолжение. Начало на стр. 1)

нейшему увеличению. И если ныне коллектив еще справляется с повышенными объемами работы, то завтра могут возникнуть затруднения. Следует уже теперь брать за дальнейшее развитие местной железнодорожной инфраструктуры. И.о. генерального директора Сергей Томша обратил внимание, в частности, на необходимость завершения реконструкции пути №3 (западноевропейская колея). Если из Румынии будет завозиться больше груза именно по колею данного стандарта, то без него при организации соответствующей маневровой работы вряд ли обойтись. В этом случае для осуществления маневров возможна также аренда у румынских коллег тепловоза, и наши составители должны быть подготовленными для совместных действий с его экипажем. Затраты не лягут на железную дорогу, потому что будут включаться в тарифы экономическим агентам.

Еще такой момент. Часть станционных стрелок переводится вручную, а потому обсуждался вопрос создания в Джурджулешть современного поста электрической централизации. Причем заняться разработкой проекта можно уже теперь, с тем чтобы приступить к его реализации сразу же после завершения развития путевого хозяйства. Давно назрела необходимость в сооружении нового здания, где смогли бы разместиться как пост ЭЦ, так и различные службы, выбравшись из тесных помещений и приспособленных списанных вагонов. В будущем возможно расширение грузового парка.

В улучшении переработки и продвижения грузов важным технологическим звеном могла бы стать — на правах так называемой спутниковой — станция Колибаш, расположенная на кахульском направлении. Однако ныне, кроме вагончика для дежурного и недостроенного здания поста ЭЦ, здесь ничего больше нет. Строительные работы приостановлены до прояснения вопроса с отведением земельного участка под станцию, решение которого требует специального постановления правительства.

Затронули и такой вопрос. На станции Джурджулешть в непосредственной близости к железнодорожным путям находится в приспособленном контейнере дизель-генератор, который держат на случай внезапного отключения централизованного источника обеспечения электроэнергией. Если вдруг начнется поступление негабаритных грузов, его не совсем удачное расположение может создать помехи для движения. Необходимо перенос оборудования в другое место. Но это еще не все. Как выяснилось, уже длительное время нет ответственного за эксплуатацию специалиста. Дано указание передать дизель-генератор с баланса станции в ведение Вулкэнештского района электроснабжения ЭЧ-2, что позволит наладить технически грамотное, соответствующее требованиям охраны здоровья и безопасности труда обслуживание.

Комиссия уделила немало внимания еще одному важному пункту приема-передачи транзитных грузов — станции Этулия, где на выполнении общей задачи концентрируют свои усилия, как и в случае Джурджулешть, представители различных служб. Отмечена, в частности, неплохая подготовленность местных локомотивщиков. На территории, в ангаре пункта техобслуживания от Басарабьесского ТЧ — порядка, в бригадном доме созданы все условия для нормального отдыха машинистов и помощников машинистов, доставляющих поезда. Налажены строгий учет отпускаемого дизельного топлива, надлежащее техническое обслуживание тепловоза 2ТЭ10Л, эксплуатируемого на участке Джурджулешть—Галац. А также станционного маневрового локомотива. Наконец-то строители выполнили давно обещанный ремонт помещения ДСП станции Этулия, в конторе передач появились новые компьютер и кондиционер.



Ожидается помощь в установке кондиционера в комнате дежурного за пультом, монтаже в административно-бытовом здании хороших светильников. Необходим ремонт туалета и газового котла.

В обеспечении безопасности движения многое зависит от поведения и подготовленности ДСП. Проверка знания специалистов, и.о. генерального директора Сергей Петрович Томша и РБ Илья Владимирович Цуркан интересовались в первую очередь действиями, которые нужно предпринимать в неординарных ситуациях, чему соответствовал и характер задаваемых вопросов. Достоинство выдержали этот своеобразный экзамен, в

ний и сооружений. Увы, с этим тоже не везде порядок. Когда мы приезжали на ту или иную станцию, бывало наблюдали — в одном месте обваливается штукатурка, в другом — облупилась краска оконной рамы, в третьем — не внушал доверия пол. А где-то дверь не крашена или «грибок» образовался. Объяснение у ДС всему этому обычно было одно: нет денег на поддержание. В этом, безусловно, немалая доля истины в условиях острой нехватки дорожных средств. И можно понять, например, руководителя станции Злоць, где стены здания, давая просадку, прорезаны



частности, дежурные станции Этулия, Комрат, Джурджулешть, Кириутня, Чимишлия, разъезда 111-й км. Тем, кто нес в этот день дежурства за пультами, скажем, станций Яргара, Кэинарь, ряда других, придется еще поработать в плане совершенствования знаний. Это и сигнал для ДС, чтобы совершенствовали техническую учебу подчиненных, организуя ее в активном ключе, приглашая на занятия дорожных мастеров и электромехаников СЦБ.

На станции Кэинарь всплыл такой вопрос. Ради экономии угля, используемого на отопительные цели, здесь в каждый холодный период года переводят товарно-билетную кассу из вокзального здания в одно из помещений поста электрической сигнализации. Дело, вроде, благое, и такую инициативу, казалось бы, нужно только приветствовать, если бы не одно «но». И его высказал начальник службы сигнализации и связи Иван Данилович Барылюк. Любой пост — объект режимный, куда вход посторонним лицам запрещен. А в данном случае пассажиры, желающие приобрести билет на поезд, проходят через комнату ДСП, что, по сути, является грубейшим нарушением.

Во избежание излишних затрат важное значение приобретает продление межремонтного срока эксплуатации зда-

трещинами и требуют принятия мер со стороны строителей. Однако в некоторых случаях, как показал осмотр, движеньцы в состоянии и сами, без постоянной помощи многое делать по сохранению зданий. Скажем, выкрасить снаружи деревянные части окон, чтобы не гнили, производить побелку стен в помещениях и т.д. На станции Вулкэнешть коммерческая фирма установила около года назад новые окна, а вот тщательная заделка откосов не была выполнена. Чтобы исправить положение, начальник станции мог подать заявку на выполнение этой работы в НГЧ, тем более что ее работники в то время как раз ремонтировали здесь котельную, однако по какой-то причине не сделал этого. И теперь монтажная пенка вокруг оконных рам гниет, портятся сами окна, что рано или поздно повлечет за собой дополнительные затраты.

На разезде 208 км под «козырьком» над входной дверью в здание начала обваливаться после дождевых потоков штукатурка, и, чтобы закрепить ее, вовсе не требуется каких-то особых усилий. Достаточно немного цемента, песка и приложения умелых рук. Здесь же, на территории, не подстрижен кустарник. А в товарно-билетной кассе станции Тараклия своя беда: появились мыши. Мышей решили потравить, и довольно-

таки непродуманно, потому что теперь из-за пластиковой обшивки стен помещения, за которой — мышиные гнезда, распространяется неприятный запах. Нужно сдирать «вагонку», а это излишние затраты.

Но есть и хорошие примеры в содержании зданий, прилегающих территорий. Понравился, например, порядок на станции Кириутня. В зале ожидания станции Чадыр-Лунга сохранились красивые настенные росписи, выполненные в свое время одним из местных художников. А лучшей как на участке, так и по всей дороге признана станция Комрат. Еще лет десять назад ее здание было невзрачным, с обтрепанными стенами и бетонными полами, протекала крыша. Строители бывшей НГЧ-2 под руководством начальника М.А.Маеруца и его заместителя В.Д.Карабаджи (ныне главного инженера станции Басарабьеска), сотворили настоящую сказку. Были подняты почти на 60 см стены, облицованы керамической плиткой полы, отделаны современными материалами стены. А заслуга работающего здесь коллектива движеньцев в том, что он поддерживает надлежащим образом здание, да так, что оно выглядит словно новое, несмотря на время после капитального ремонта. В помещениях и на ухоженной прилегающей территории — много цветов, кустарников, деревьев, асфальтовые дорожки, хороший въезд для автомобильного транспорта.

Внешний вид станций — это не только лицо дороги. При наступлении благоприятных условий он может стать в отдельных случаях фактором привлекательности для инвесторов, экономических агентов. В этом отношении руководство дороги связывает надежды, в частности, со станцией Прут-2, являвшейся в советский период важным пунктом перегруза. Здесь сохранились бетонные остовы рамы, подъездные железнодорожные пути к ней. Руководитель магистрали отметил группу путейцев во главе со старшим мастером участка Петром Оглинда, дорожными мастерами Михаилом Казаку и Иваном Цыкзу, начальником лесосучастка Александром Кирилюком, которые удалили выросшие в междупутьях кустарники и деревья. Поощрены денежными премиями за порядок в помещениях и на территории станций Прут-2 и Прут-1 станционные работники Юлия Баран и Наталья Бочкова.



И ХОЗЯЙСКОЙ ПРЕДПРИИМЧИВОСТИ

Отдельно были осмотрены центральные усадьбы предприятий южного железнодорожного узла, а также узловая станция Басарабьяска и вокзал. Вывод об их готовности к летним перевозкам Сергей Петрович Томша сделал на итоговом разборе после детального осмотра всей инфраструктуры и тщательного анализа состояния транспортных объектов, расположенных в ведомстве Басарабьясского железнодорожного узла.

Весна — время наводить порядок

На разборе, в процессе обсуждения результатов осмотра с руководителями служб, узловых предприятий и профсоюзных организаций, Сергей Петрович озвучил свои впечатления о готовности железнодорожной инфраструктуры к обеспечению безопасности движения и требований безопасности труда, содержанию сооружений, устройств, служебно-технических зданий, выявил отклонения в содержании инфраструктуры. По окончании весеннего осмотра будет составлен итоговый документ с определением сроков устранения выявленных недоработок.

Сергея Петровича интересовало все, что готовы были с рабочим рвением продемонстрировать руководители узловых подразделений в доказательство проделанной ими к летним перевозкам работы. При всем при этом от его внимательного глаза не скрылись и другие объекты: «Моя цель — увидеть не только то, что вы демонстрируете в момент осмотра, но и проконтролировать то, что не показываете», — сказал на разборе Сергей Петрович, обращаясь к сидящим в зале руководителям.

К летней готовности ПМС-130 у руководителя магистрали замечаний не было, инфраструктура содержится в норме. Был озвучен чисто технологический вопрос, ответ на который следует искать в недостаточно эффективной организации предоставляемых путейцам «окон»: почему ПМС-130 и ПЧ в одно «окно» укладывают не более 600-800 метров в путь вместо бывших 1800 метров? В этом деле следует разобраться и повысить результативность путейского труда.

Положительно была оценена работа ВЧД-4. По сути сегодня это настоящий вагоноремонтный завод, в цехах которого производятся практически все виды ремонта с соблюдением технологического процесса.

Немало хорошей работы проделал коллектив станции Басарабьяска. Отремонтированы два этажа административного корпуса. Резонный вопрос: есть ли смысл тратить средства на ремонт оставшихся этажей, если они полупусты? Целесообразнее всем разместиться в уже отремонтированных кабинетах, а освободившиеся этажи законсервировать на время.

Приятное впечатление у руководителя железной дороги оставило хозяйство дистанции пути. Чувствуется хозяйская рука руководителя ПЧ-3. Территория убрана, все имущество аккуратно содержится. Были замечания к содержанию моторельсового транспорта и дано указание в ближайшее время навести с этим порядок. Необходимо также навести порядок в хозяйствах **восстановительного поезда и СМП-740.**

К работе, проводимой коллективом под сводами Басарабьясского локомотивного депо, у проверяющего не было замечаний. Что касается бытовых условий машинистов, в этом вопросе необходимо принять меры.

Коллективы местных ШЧ и ЭЧ провели большую подготовительную работу. К разряду недоработок Сергей Петрович отнес содержание территорий, складирование и хранение материалов.

Положительно была оценена подготовка к летним перевозкам ВЧД-2.

Разговор, состоявшийся 23 мая на разборе итогов увиденного в хозяйстве басарабьясских железнодорожников, вышел за узловые рамки и коснулся в целом ситуации на дороге и отдельно в службах СФМ. Говоря о работе службы движения, руководитель магистрали назвал основные волнующие моменты. Первый связан с кадрами — увольняются ДСП и ДС, найти им оперативно замену не удастся. В этом вопросе необходима программа действий со стороны службы движения. Второе замечание было связано с профессиональной под-

готовкой движенцев. Не всегда на заданные начальником дороги вопросы дежурившие в дни весеннего объезда ДСП отвечали правильно. Кто путался в ответах, кто от волнения терялся в догадках. Лучшее средство в данной ситуации — регулярные технические занятия, инструктажи, семинары.

К работе вагонной службы в целом замечаний нет. Работа здесь ведется по плану. Среди всех ВЧД Сергей Петрович выделил с положительной стороны бэлцкое вагонное подразделение, при этом высказал мысль о необходимости возврата к прежней форме распространения лучшего опыта. Речь идет о забытой школе передового опыта. Очень полезное дело.

Служба сигнализации и связи — другое дорожное подразделение, где остро стоит кадровый вопрос.

Положение дел в службе пути Сергей Петрович назвал тяжелым. Потребовал от ответственных лиц строго контролировать состояние пути. Мелочей в этой работе не бывает, все работает на безопасность движения. До конца июня после перерыва возобновит свою деятельность Бэлцкий ЖБШ. Здесь будет установлена автоматическая система управления бетоносмесительным узлом, что исключит человеческий фактор в технологии изготовления шпал.

Были замечания к работе локомотивной службы. В основном они связаны с эксплуатацией и ремонтом подвижного состава.

Хотя решение многих вопросов на дороге упирается в финансирование, Сергей Петрович высказал твердое убеждение, что от профессионального подхода руководителей на местах очень многое зависит. Рачительность и инициативность — не меньше значат в работе, чем материальная состоятельность производственного процесса.

Конечно же, басарабьясских железнодорожников интересовали перспективы развития Молдавской магистрали. Сергей Петрович проинформировал присутствующих на разборе о планах. Как известно, железной дороге готовится выделение кредита в размере 105 млн евро: 75 млн евро будут потрачены на развитие инфраструктуры, 25 млн евро — на приобретение тягового подвижного состава и 5 млн евро на продолжение модернизации дороги. Уже готов проект приобретения магистральных локомотивов. Другой проект касается модернизации локомотивов серии ЧМЭЗ. Их решено делать, основываясь на опыте белорусских коллег. Третий проект связан с модернизацией верхнего строения пути и всех искусственных сооружений на участке Кишинев—Унгень—Окница.

* * *

«Черным вторником» стал день 20 мая 2014 года для пассажиров поезда №341/342 Москва—Кишинев. В тот день при производстве внеплановых ремонтных работ на перегоне станций Бекасово-1—Наро-Фоминск железнодорожники нарушили установленные правила их производства.

В частности, о производстве работ и необходимости изменения режима движения не были уведомлены машинисты грузового и пассажирского поездов, которые следовали по данному участку пути.

В результате машинист грузового поезда при выходе из кривого участка пути уже не имел возможности предотвратить сход вагонов в подвижном составе и столкновение его со следующим во встречном направлении пассажирским поездом сообщением Москва—Кишинев.

Сергей Петрович, говоря об этом с нескрываемой болью, призвал железнодорожников вынести уроки из этой трагедии, в которой погибли 6 граждан Республики Молдова и 31 были ранены.

Ирина КРАЕВСКАЯ



Разбор в Басарабьяске



Рачительность и инициативность — не меньше значат в работе, чем материальная состоятельность производственного процесса.





ОБЪЕЗД. ВЕСНА-2014

Больше ответственности

(Продолжение. Начало на стр. 1)

Определенная работа по подготовке к летним перевозкам проделана на **Бендерском железнодорожном узле**, находящемся в тесном технологическом взаимодействии с Басарабьским. У путейцев ПЧ-2 самая лучшая балльность на уровне 14-12 единиц обеспечивается, в частности, на участке с 8-го по 29-й км кэушенского направления, где околоток №7 во главе с дорожным мастером Валерием Панькиным. Коллективом своевременно выполняются запланированные мероприятия, ведется работа по привлечению молодежи из окрестных населенных пунктов.

На этом же участке специалисты цеха искусственных сооружений предприятия произвели покраску металлических частей двух мостов. В работоспособном состоянии моторельсовая техника. Вместе с тем, комиссия обнаружила ряд недоработок, выразившихся в некоторой запущенности обочин, необновлении знаков на перегонах. Были вопросы относительно содержания переданного не так давно на баланс административно-бытового здания на центральной усадьбе. Помещения плохо проветриваются, наружные деревянные части окон не покрашены, что может привести к преждевременной их порче.

Такая же контрастность в подготовке к перевозкам на движущем предприятии узла. С одной стороны, не могло не порадовать состояние дел, скажем, на станции Кэушень, где находятся контора передач, пункт технического осмотра вагонов, с другой — тревожит отсутствие должного порядка на станции Бендер-2, где достойно выглядел разве что участок промывки грузовых вагонов под сахар.

Когда проверяющие заглянули в многочисленные сарайчики под шиферным навесом, то увидели кучи хлама, накопленного неизвестно для чего. Если жал-

ко выбрасывать, то хотя бы складировали как следует! Невыносимая вонь в помещении, где раньше было животноводческое подсобное хозяйство. В административно-бытовом здании станции — сауна. Дело, несомненно, хорошее, так как труженики имеют возможность помыться после работы. Но почему не очищается от плесени «вагонка» на стенах внутри? Если так будет продолжаться и дальше, то недолго до массовой вспышки какого-нибудь инфекционного заболевания.

И на движущем участке в сторону столицы хватает упущений. Взять станцию Булбоака. ДС, отвечающий за состояние местного хозяйства, для улучшения бытовых удобств работникам не может организовать пустяковое дело — замену кусочка шланга, дающего течь, и ожидает приезда сантехников из Кишинева. В зале ожидания бумажные листки с информацией для пассажиров приклеены на стенах клеем и скотчем, что приводит к порче штукатурки, краски. А ведь ничего не мешает оформить хороший информационный стенд, как это делают на многих других станциях дороги.

Не увидели проверяющие хорошего хозяина и в начальнике станции Ревака. Он должен проявлять больше требовательности и заинтересованности в налаживании работы, контролировать.

А разве не может не тревожить, что в ходе комиссионного осмотра вышеназванного участка хорошие знания показал лишь ДСП разъезда 1507-й км, а остальные дежурные за пультом, выражаясь студенческим языком, «плавали», когда им задавали простые вопросы, касающиеся безопасности движения. То ли некоторая растерянность, то ли слабая подготовка мешали отвечать внятно и четко, но то, что на станциях «плеча» необходимо уделять больше внимания технической учебе, не вызывает сомнений.

— При следующем, осеннем, комиссионном осмотре вопросы относитель-

но выявления уровня знаний будут серьезнее и глубже, — пообещал и.о. генерального директора, недовольный слабой подготовленностью дежурных. — Если не ответит правильно ДСП, то спрошу ДС, а дальше — переэкзаменовка. А потому прошу уже сейчас сделать выводы!

Неплохо обеспечивают перевозки грузов и пассажиров на важном участке от Бендер-2 в сторону Кишинева и Басарабьски локомотивчики ТЧ-2. Бригада опытных слесарей, командированная из депо в ВЧД-2, занимается капитальным ремонтом тепловозов. Однако и к молодому руководителю предприятия возникли в ходе проверки вопросы. Один из них касался недостатков, выявленных на центральной усадьбе, и больше всего подпортил репутацию беспорядок в автогараже.

В МП-1 еще многое предстоит сделать в наведении порядка в многочисленных боксах, где находится автотракторная техника.

Зайдя в мехмастерские, председатель комиссии заинтересовался работой специалиста, обслуживающего токарный станок. А именно тем, каков порядок выполнения поступающих заказов на изготовление той или иной детали, сопровождаются ли они соответствующей документацией в виде оформляемых нарядов.

Такой подход очень важен, так как позволяет наладить контроль расходования средств и материалов, а не использовать их наобум, с этого тоже начинается исполнительская дисциплина.

В целом проверка **Бендерского железнодорожного узла** показала, что здесь далеко не все возможное сделано для надлежащей подготовки к летним перевозкам. Еще имеются серьезные недоработки, порожденные недостаточным хозяйским отношением к делу. Дано два месяца на устранение замечаний.

Куда больше настойчивости по сравнению с бендерчанами проявили в деле подготовки к летним перевозкам работ-





И ХОЗЯЙСКОЙ ПРЕДПРИИМЧИВОСТИ



ники Кишиневского железнодорожного узла. Члены комиссии уже отмечали с положительной стороны проводимую работу, например, путевыми ПЧ-1 на осмотренном чуть ранее унгеньском направлении. А теперь убедились, что и на центральной усадьбе предприятия, прилегающих околках порядок. Чего бы это ни касалось — содержания оборудования мехмастерских, техники, зданий. Заметно существенное улучшение дел в восстановительном поезде.

Хорошие знания показал, отвечая на задаваемые вопросы, ДСП станции Кишинэу Иван Шурыгин. В ВЧД-1 специалисты приступили к капитальному ремонту пассажирского вагона по опыту белорусских коллег, чему предшествовала немалая работа по подготовке соответствующей документации, заключению договоров. Активную поддержку начинающую, как важному резерву поднятия стареющего парка подвижного пассажирского состава, оказывает дорожное руководство.

Вместе с тем, и на столичном узле не обошлось без недостатков, отражающих отношение к порученному делу. Если, например, в бытовом здании переданного на баланс станции вагонного ПТО, можно сказать, идеальный порядок, то до подкрановой площадки руки осмотрщиков вагонов и слесарей текущего отцепочного ремонта, похоже, не дошли. Тут и там валяется хлам, под открытым небом — детали, которые можно хранить в боксах. Давно пора сдать негодное в металлолом, чтобы общий вид не портил беспорядок.

Посетовав на бесхозяйственность, и.о. генерального директора сообщил, что на дороге скоро вступит в силу положение, согласно которому предприятия смогут оставлять половину денежной выручки от реализованного металлолома для собственного развития, улучшения социально-бытовых условий. Может, это в какой-то мере станет для работников ПТО стимулом, чтобы избавлялись от того, что больше не понадобится в деле? А вместе с ними и для специалистов ШЧ-1, у которых на прилегающей к АБК территории столько ржавеющего хлама, что диву даешься. Чего тут только нет — остовы отъездивших свое «уазиков», поломанные коробки электроприводов, громоздкие детали, снятые во время ремонтов как пришедшие в негодность. Вдобавок к ним — поросшие травой кучи щебня. Если что-то еще может пригодиться в работе при нынешнем дефиците материалов, то не вопрос. Однако нужно хранить это в определенном месте, обеспечив порядок, подсказывали руководителям предприятия проверяющие. А на освобожденной таким образом части территории можно было бы организовать для рабочих волейбольную площадку.

Прилагается немало усилий по подготовке к рейсам пассажирских поездов и бригад проводников в ДОПе, однако и тут, как говорится, не обошлось без ложки дегтя. Проверяющие надеялись уви-



деть порядок, например, на участке отцепочного текущего ремонта вагонов, а уже при осмотре контейнера рядом с ремпозициями вынуждены были изменить мнение. Хранящиеся внутри детали и узлы, вместо того чтобы находиться на полках аккуратно расставленными, оказались сваленными беспорядочной грудой на полу. Чтобы вытащить из нее необходимое в работе, слесари вынуждены все переворачивать. Беспорядок — не только признак отсутствия культуры производства, но и источник возможного травматизма, о чем мастер участка, руководящий слесарями, наверное, даже не задумывается.

А что творится в раздевалках для тех же слесарей-ремонтников подвижного состава! Не имея двухсекционных шкафчиков, люди вынуждены оставлять рабочую одежду где попало, навалом, в проходах — теснота. И это возмутительно, как подчеркнул руководитель магистрали. В помещениях, где находятся инженерно-технические работники, командный состав предприятия — чистота, блеск, новая мебель, отделанные современными материалами стены, другие удобства, а тут — элементарное отсутствие бытовых условий для простых тружеников, на которых, по сути, держится основная работа. Разве можно при таком подходе ожидать от рабочих высокой отдачи, того, что они будут выполнять добросовестно все распоряжения, чувствуя себя единой командой?

Мыслью о том, что именно от отношения к делу руководящего звена предприятия и железнодорожных узлов зависит, в первую очередь, работа, было пронизано выступление начальника дороги на итоговом разборе результатов проведенного комиссионного осмотра.

— Мне не совсем понятно отношение руководителей и специалистов некоторых подразделений к подготовке к летним перевозкам, — сказал он. — Я предупреждал еще два месяца назад, что буду проверять все, до мелочей, а они, выходит, понадеялись на «авось»?! Еще предстоит выявить недостатки, имею-





ОБЪЕЗД. ВЕСНА-2014

Больше ответственности и хозяйской предприимчивости

(Окончание. Начало на стр.1)

щие место по причине нехватки средств и материалов. Но никак нельзя простить отсутствие хозяйской предприимчивости, интереса к тому, что можно было сделать, но не сделано.

Такого не должно быть в нынешних трудностях, сказал Сергей Петрович Томша. К содержанию линейных объектов, например, энергетиками и работниками СЦБ претензий в принципе нет. Но на ряде станций руководители должны изменить свое отношение к делу самым коренным образом. Важно обеспечивать сохранность зданий, чтобы требовали меньше затрат на ремонты, повышать эффективность техучебы, содержать в порядке помещения и территории, экономить, привлекать больше молодежи. Руководитель магистрали посоветовал службе движения организовать семинар по обмену опытом на станции Комрат — одной из лучших на дороге. В локомотивном хозяйстве очень старые тепловозы, дизель-поезда, обновление которых вряд ли целесообразно из-за усталости металла, чему яркое свидетельство — горький опыт модернизированных дизель-поездов. Нужны кардинальные меры, принятие которых возможно при обещанной финансовой поддержке международных структур. Но при всех объективно существующих трудностях нельзя допускать роста брака, в основе которого зачастую — человеческий фактор.

Проанализировав вкратце работу, подготовленность к перевозкам других подразделений, Сергей Петрович Томша подчеркнул, что будет спрашивать за недостатки строго, потому как принцип

у него один: на каждом предприятии должен быть хозяин! Многие зависят от работы служб, руководители которых обязаны не только выступать в роли проверяющих, но и помогать в организации дела на местах. Подобным образом они могли поступить и накануне объезда — и тогда, наверное, подготовленность к перевозкам была бы лучше.

Все должны осознать в полной мере трудности, испытываемые ныне магистралью. Речь идет фактически о выживании, потому что нет той востребованности грузового подвижного состава, какая была раньше: в связи с событиями в соседней Украине сократились пассажирские перевозки, а это отражается на финансовом состоянии дороги.

Чтобы удержаться на плаву, нужно сплотиться, менять отношение к делу, использовать любой доступный резерв, экономить, выделяя средства в первую очередь на самое приоритетное, то, что напрямую работает на обеспечение перевозок, безопасность движения. Путь, вагоны, тяга. А еще — верить, что трудности временные, положение дел непременно изменится к лучшему, если каждый из нас приложит все усилия, сделает все зависящее, чтобы магистраль функционировала нормально.

На такой ноте завершился весенний комиссионный объезд. А впереди — серьезная работа, новые испытания. Тем более что, наряду с обеспечением летних перевозок, важно уже сейчас готовиться к осени и зиме, чтобы холода не застали врасплох.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Фото Юрия КОЗЛОВА



ДВОРЕЦ КУЛЬТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ ПРИГЛАШАЕТ

на детский праздник «Дорога чудес»,
который состоится 1 июня 2014 года в 11:00 часов.

Гостей праздника ждут:

- ✓ путешествие по веселым станциям;
- ✓ встреча с волшебными персонажами;

- ✓ праздничный концерт;
- ✓ спортивные соревнования;
- ✓ вернисаж «Culorile copilăriei»;
- ✓ игры, конкурсы, подарки.

Ждем вас, дорогие друзья!

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Коллектив Басарабьской дортехшколы сердечно поздравляет начальника школы **КУПРИКОВУ Надежду Васильевну** с днем рождения.



— От всей души желаем крепкого здоровья, счастья, благополучия, тепла родных, друзей и близких людей. Пусть всегда они будут рядом с Вами и удача сопутствует Вам во всем!

* * *

Профсоюзный комитет и администрация вагонного депо Бэлць поздравляют с днем рождения **ДИКОВА Ивана Михайловича** — газосварщика, **ОАЛА Александра** — машиниста компрессорных установок, **ИСКОЛЬНОГО Игоря** — машиниста крана, и желают им здоровья, счастья, прекрасного настроения.

*Желаем солнца, счастья, смеха,
Улыбок, радостей, успеха,
Прожить вам всем до сотни лет,
Не зная горя, слез и бед!*

* * *

Администрация и профсоюзный комитет Бэлцкой дистанции электроснабжения поздравляют с днем рождения **КОЛИБАБА Владимира Владимировича**

— электромонтера Окницкого района электроснабжения, **САВКУ Алексея Михайловича** — электромеханика Окницкого района электроснабжения.

*Вас поздравляем с днем рождения!
Пусть будет счастлив этот год,
Пусть исчезнут все сомненья,
Пусть возрастает ваш доход!*

* * *

Администрация и профсоюзный комитет станции Бэлць-Слобозия сердечно поздравляют с днем рождения инженера по охране здоровья и безопасности труда **СТЕЦЮК Елену Александровну**, старшего приемосдатчика ст.Матеуць **БЫРКА Ефросинью Степановну**, дежурного по ст.Ункитешть **АПОСТОЛЮК Виктора Ивановича**, приемосдатчика ст.Матеуць **КУРТЬ Аллу Авраам**, с 50-летием — станционную рабочую ст.Шолдэнешть **ПАЛИЙ Галину Юрьевну**.

— Всем желаем крепкого здоровья, благополучия, успехов в работе, чтобы сбылись все мечты, а над головой сияло чистое небо!

* * *

Администрация и профком Мостостроительного поезда №1 поздравляют с днем рождения **МИХАЙЛЕНКО Евгению Ананьевну** — экономиста, **БОДЮ Григория Николаевича** — прораба.

*Мы вам желаем долгих, долгих лет,
Желаем солнца, света и улыбок,
Пусть будет меньше зла и бед,
И пусть сопутствует удача!*

* * *

Коллектив железнодорожного вокзала Басарабьска поздравляет с 60-летием **ДАНИЛОВУ Евдокию Степановну** — разъездного билетного кассира.

*Весна в душе, весна снаружи:
Прекрасный праздник — юбилей!
Желаем, чтоб ненастья лужи
Не закрывали светлых дней!*

* * *

Профком Кишиневской дистанции сигнализации и связи поздравляет с ЮБИЛЕЕМ **ВАТАМАНЮК Бориса Семеновича**, **ГАЮС Светлану Сергеевну**, **ДИКУСАР Марию Трофимовну**, **СМУК Виталия Константиновича**, **СУРУЧАНУ Виктора Васильевича**.

*Пусть подалеке умчаться невзгоды,
И поменьше обидных потерь,
В жизни — только «хорошей погоды»,
Рядом — только надежных друзей!*

* * *

Администрация и профком локомотивного депо Басарабьска поздравляют с днем рождения **ПЕТКОВИЧА Л.Ф.** — водителя, **СЕЛИНУ Т.Н.** — уборщицу.

— Примите наши искренние пожелания здоровья, добра, радости, благополучия и уверенности в завтрашнем дне вам и вашим семьям! Успехов в вашем труде и исполнения всех желаний!

* * *

Администрация и профсоюзный комитет Басарабьсского рефрижераторного вагонного депо поздравляют с 60-летием **РАДУЛ Марину Семеновну** — обмотчика электроцеха.

*От души желаем счастья,
Много-много лет,
Ну, а главное — здоровья,
Ведь дороже его нет!*

* * *

Профком Кишиневской дистанции сигнализации и связи поздравляет с днем рождения **БАРКАР Ивана**, **БОЙНИЦКУЮ Майю Александровну**, **ГИДИК Дмитрия**, **ДОДОН Георгия Гавриловича**, **КОБЗАК Федора Георгиевича**, **ПАСАТ Николая**, **ПОПОВУ Наталью Георгиевну**, **ТРИФАН Николая Георгиевича**, **ЧЕРНЫШО**

ВУ Светлану Николаевну, **ЧИКИНЕВУ Марию Иосифовну**.

*От души желаем солнечного света,
Гостей за праздничным столом,
Пусть будет ваша жизнь согрета
Любовью, радостью, теплом!
Пусть время будет добрый врач!
Желаем крепкого здоровья,
Улыбок, счастья и удач!*

* * *

Коллектив станции Буковец поздравляет с днем рождения **ПЛЕШКА Валентину Ивановну** — дежурную по станции. — Желаем крепкого здоровья, долгих лет жизни, семейного счастья, благополучия и успехов в труде!

* * *



Коллектив ИВЦ ГП «ЖДМ» поздравляет с ЮБИЛЕЕМ программиста **РАШКОВУ Светлану Александровну**.

*Мы с этим днем Вас поздравляем,
Здоровья, счастья Вам желаем,
Желаем лет до ста дожить,
С хорошими людьми дружить,
С плохими лучше не встречаться
И никогда не огорчаться!*

ПРОДАЕТСЯ

дачный участок в районе ст.Калфа
Тел.: 069409287