



# ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК Молдова



№ 48 (5810) 19 ноября 2014 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.

## РАБОЧИЙ ВИЗИТ МИНИСТРА

### РЕПОРТАЖ С МЕСТА СОБЫТИЙ

**17 ноября 2014 года с рабочим визитом предприятия Кишиневского железнодорожного узла посетил министр транспорта и дорожной инфраструктуры РМ Василе БОТНАРЬ. Его сопровождали и.о. генерального директора ГП «ЖДМ» Сергей ТОМША, заместители генерального директора Аркадие ВИКОЛ и Иван АНТОЧ, руководители соответствующих подразделений узла.**



**М**инистр ознакомился с деятельностью самого большого предприятия узла — с разветвленным хозяйством ДОПа, его многочисленными подразделениями, обеспечивающими пассажирские перевозки. Впечатляющим было знакомство и с сердцем Кишиневского железнодорожного узла — ЦПУ. Хозяева этого мозгового центра управления движением показали высокому гостю все рабочие подразделения — взаимосвязанные, четко работающие, как единый часовой механизм. Из Центра управления движением открылась прекрасная панорама с распускной горкой, многочисленными грузовыми составами, сетью маневровых путей. Пояс-

нения министру давали Сергей Петрович Томша, руководители движения узла, заместители генерального директора — каждый по своим направлениям деятельности.

В столичном локомотивном депо состоялось не только знакомство с его подразделениями. Здесь прошла встреча с многочисленным коллективом инженерно-технических работников этого предприятия железной дороги. Локомотивщики задавали министру самые разнообразные вопросы — от обновления парка изрядно изношенных тепловозов, заработной платы до организации питания в обеденный перерыв. Министр и руководитель Молдавской магистрали

обстоятельно ответили всем. Речь шла и об ожидаемых инвестициях. Василе Ботнарь подчеркнул, что обновление парка — дело не одного дня, работы будут вестись поэтапно. Руководитель магистрали отметил в беседе с тружениками депо, что отраслевое министерство и лично министр уделяют большое внимание Молдавской железной дороге.

Кстати, Василе Ботнарь — первый из министров транспорта за последние годы так всесторонне, лично, на местах знакомится с положением дел в подразделениях подведомственной железнодорожной отрасли. До этого министр транспорта и дорожной инфраструктуры РМ Василе БОТНАРЬ побывал с рабочим ви-

зитом на Бэлцком и Окницком железнодорожных узлах, интересовался возможностями и нуждами предприятий.

Посетил министр также пассажирское вагонное депо, где немало делается для восстановления пассажирского подвижного состава.

Визит министра стал интересным и полезным для обеих сторон.

**Александр НИКИФОРОВ**

**НА СНИМКАХ: моменты визита министра транспорта и дорожной инфраструктуры РМ Василе БОТНАРЯ на предприятия Кишиневского железнодорожного узла.**

Фото Юрия КОЗЛОВА







КОМИССИОННЫЙ ОСМОТР МАГИСТРАЛИ. ОСЕНЬ—2014

# ДЕРЖАТЬ СИТУАЦИЮ ПОД КОНТРОЛЕМ

12 ноября с.г. на Молдавской магистрали завершился осенний комиссионный осмотр. В течение трех дней комиссия под председательством и.о. генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» Сергея ТОМШИ проверяла готовность к осенне-зимним грузовым и пассажирским перевозкам подразделений Басарабьесского, Бендерского и Кишиневского железнодорожных узлов.



**Н**емало аспектов включает в себя подготовка к ответственному периоду осенне-зимних перевозок. В числе самых главных из них — создание надлежащих условий труда и быта. Несмотря на тяжелое финансовое положение, дорога выделила средства на утепление зданий, замену там, где это особенно требовалось, окон, котлов, прочистку отопительных систем, приобретение топлива и спецодежды. И на каком бы участке осматриваемых Басарабьесского, Бендерского и Кишиневского железнодорожных узлов не побывала комиссия, возглавляемая и.о. генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» Сергеем Томшей, самым лучшим индикатором правильности принятых мер было, конечно, хорошее настроение тружеников, подпитываемое уверенностью в том, что зимой не придется страдать от холодов. Кстати, очень принципиальный момент. Лишь обеспечив работника всем необходимым, можно требовать от него безукоризненного выполнения заданий. А сам работник, чувствуя настоящую заботу о себе, готов полнее раскрывать свой творческий потенциал. Это не раз подчеркивал на разборах руководители магистральной.

На станциях, предприятиях мы встречались с теми же, что и при весеннем комиссионном осмотре людьми — движущими, вагонниками, путейцами, локомотивщиками, другими категориями железнодорожников. Однако если тогда в адрес специалистов было высказано немало замечаний по поводу недо-

статочно хозяйского подхода к порученному делу, то теперь ситуация изменилась заметно к лучшему. Давно не наблюдалось такого порядка, какой нынче, скажем, на участке, где работают слесари ДЮПа. Территория подметена, детали аккуратно складированы в контейнеры. Выглядят подсобными образом душевые, раздевалки, санузел, камера для просушки мокрой обуви. Очищена от мусора, облагорожена территория, прилегающая к головному служебному корпусу ШЧ-1. Внутри самого корпуса на первом этаже собственными силами работников предприятия сделан ремонт стен и потолков. Это свидетельствует о том, что и здесь правильно отреагировали на критические замечания. Seriously подошли к устранению выявленных ранее недостатков в ПЧ-1, ПЧ-2 и ПЧ-3.

Неплохие знания должностных инструкций и действий в экстремальных ситуациях показали дежурные большинства станций, которым устроил настоящий экзамен начальник службы безопасности движения и ликвидации последствий аварий Илия Цуркан. **Отмечен рост объемов грузовой работы, и в частности погрузки, в чем тон задают станции Джурджулешть, Вулкэнешть, Яргара, Прут-1, Комрат.** Южный участок очень перспективный для увеличения перевозок транзитных грузов, что связано в значительной степени с расширением деятельности Международного Свободного Порта Джурджулешть. Настоящий поиск резервов экономии, эффективного использования оборудования развернут в



Станция Кэушень



Станция Кахул



Станция Мерень





Станция Абакля

вагонном депо Кишинэу, где взят курс на модернизацию пассажирских вагонов, внедрение технологических инноваций. Много сделано по обеспечению нормальной деятельности в зимний период работниками ВЧД-2, МП-1, локомотивных депо, а также энергетиками, специалистами СЦБ и связи.

Стремясь поддержать хорошие инициативы, руководитель магистрали решил поощрить лучших работников. Среди них — отдавший немало лет путевскому делу дорожный мастер Тараклийского околота Иван Кара, ДС станции Комрат Петр Кочу, старший электромеханик СЦБ Михаил Мисаил, обслуживающий на должном уровне посты ЭЦ протяженного участка Злоць—Хаджимус.

Поддержана также молодежь в лице ДСП станции Кахул Надежды Кыржеляну и приемосдатчика станции Яргара Олеси Джиговой. Они избрали железнодорожные профессии недавно, но уже сумели проявить себя в работе. Привлечение как можно большего количества молодых специалистов превращается для магистрали в насущную потребность. При наметившейся смене поколений нужно уже сейчас задумываться над тем, кому передавать накопленный опыт, кто завтра будет дирижировать движением, водить поезда, ремонтировать вагоны, путь.

Вместе с тем, общая картина благополучия с подготовкой трех железнодорожных узлов была несколько омрачена увиденным на станциях Буковец и Кэларашь.

Безусловно, и здесь сделано немало для обеспечения нормальной работы в зимних условиях, но от внимания проверяющих не ускользнули мелочи, которых быть не должно. Станционные территории заросли бурьяном. По Кэларашу: жители прилегающего города выбрасывают в непосредственной близости с путями мусор, а со стороны ДС — никакой реакции. Хотя, наверное, можно было обратиться за помощью в местный орган полиции или примэрию, добиться составления соответствующих актов на нарушителей.

Или взять, к примеру, рабочие помещения и гаражи ВЧД-4. Куда ни зайдешь — грязно. В кладовой выщерблен бетонный пол, поднимаемая пыль садится на хранимые детали.

Еще такой контраст. Обширные территории ЭЧ-2 и ШЧ-2 расположены рядом. Но если у энергетиков царит ухоженность, то в саду другого предприятия прямо между плодовыми деревьями свалены столбы, бетонные изделия. Тут же — трактор, какое-то грубо сколоченное сооружение, называемое душевыми.

— Неужели нельзя было найти всему подходящее место и привести территорию в порядок! — выразил свое удивление Сергей Петрович в беседе с работниками. — Если вы видите, что через забор у соседей — хорошо, то должны, наверное, сделать еще лучше. Ведь такое здоровое соперничество в крови трудолюбивого молдавского народа испокон веков.

Эти слова были сказаны не в качестве административного указания, а исключительно ради того, чтобы в людях наконец проснулась хозяйская жилка и они обращали больше внимания



Разбор в Басарабьяске



на культуру производства. В чем-то, как, например, в поддерживающем ремонте зданий, готова помочь дорога, но во многом следует надеяться на себя. Без этого не обойтись.

Впрочем, и энергетикам ЭЧ-2 есть о чем задуматься. На бетонном покрытии территории в отдельных местах не мешает выполнить ямочный ремонт. Вроде, мелочь, но это лишь на первый взгляд. Споткнется человек, упадет, а в результате — травма. Та же проблема возле здания ВОХРа рядом с путями станции Басарабьяс-

ка. Ведущую к нему от пешеходного моста тропинку следует вымостить керамической плиткой для безопасного прохождение стрелков, управляющихся на дежурства. На южном железно-

дорожном узле в нынешнем году уже было допущено несколько несчастных случаев на производстве, что вызвало необходимость введения особого режима по соблюдению требований охраны здоровья и безопасности труда.

Выявленные упущения побудили и.о. генерального директора магистрали провести разговор на разборе в Басарабьяске о роли руководителей, ведущих специалистов предприятий в улучшении дел. Современный руководитель, которому



Варница



Станция Джурджулешть

доверен коллектив, должен проявлять заботу о людях, сам служить примером для остальных, постоянно совершенствовать знания. Ведь на него смотрят подчиненные и также делают свои выводы о деловых и профессиональных качествах, внутренней культуре и образованности, что в итоге влияет на уровень исполнительности, на трудовую дисциплину. Вот как все «завязано» в тугую узел непростых взаимоотношений. И если руководитель не готов начать перемены, прежде всего с самого себя, то честнее всего было бы сменить должность и заняться делом, которому реально соответствуешь по своим способностям.

Повышение роли руководителей в мобилизации коллективов на решение поставленных задач тем более необходимо в условиях нынешних трудностей, которые переживает магистраль. Существует целый ряд проблем, которые требуют при своем решении высокой организованности, сплоченности, профессионализма, неординарных подходов. Например, в локомотивных депо осмотренного участка тепловозы настолько исчерпали свой заводской ресурс, что пришлось переключиться в основном на выполнение неплановых видов ремонта, но обеспечивать тягой участок в любом случае нужно.

Из-за острой нехватки материалов значительно невыполнен план капитального ремонта путей, высаживают многочисленные очаги кустовой гнилости шпал, однако опять-таки движение поездов никто не отменял.

Пока нет возможности приобрести оборудование для перехода на цифровую систему бес-





КОМИССИОННЫЙ ОСМОТР МАГИСТРАЛИ. ОСЕНЬ—2014

# ДЕРЖАТЬ СИТУАЦИЮ ПОД КОНТРОЛЕМ



Разбор в Кишиневе

ПОЗДРАВЛЯЕМ!



Руководство Государственного предприятия «Железная дорога Молдовы» поздравляет с днем рождения начальника Унгеньского железнодорожного узла **Петру ГЕРАСИМОВА**.

— Желаем Вам доброго здоровья, благополучия, новых задумок и их осуществления на благо развития очень важного для Молдавской магистрали — Унгеньского железнодорожного узла!



(Окончание. Начало на стр.1-3)

печения связи на южном участке, что позволило бы закрыть старые АТС и добиться существенной экономии. А значит приходится делать ставку на прежние резервы. В ШЧ-1, ШЧ-2 и в дистанциях пути ощущается острая нехватка кадров из-за слабой мотивации труда. Стал малоприятным для молодежи нелегкий труд машинистов и помощников машинистов, слесарей-ремонтников, что также заставляет задуматься.

**Обобщающая оценка подготовки дороги к зиме была дана на итоговом разборе в Кишиневе. Подробно анализируя сложившуюся ситуацию во вверенных хозяйствах, представители служб внесли ряд предложений по обеспечению работы в нормальном русле. Внимание сосредоточивалось на самом злободневном, не терпящем отлагательства. Что касается, например, ремонта зданий, то в следующем году приоритет будет отдан крышам, окнам и водосточным системам, чтобы исключить порчу стен ливнями и проникновение влаги вовнутрь.**

Не менее важно уйти раз и навсегда от эксплуатации огромных котлов, потребляющих много топлива. А еще — качество. Совсем ненормально, если стро-

ители устанавливают новый котел, а оставшаяся старая отопительная система дает течь, забита ржавчиной. Нужно улучшить энергобезопасность Бендерского железнодорожного узла. Рассмотрены другие текущие вопросы, связанные с обеспечением перевозок, сохранности грузов, улучшением условий труда и быта, экономией, соблюдением некоторых юридических тонкостей в ведении деловой документации и т.д.

Обещая посильную помощь в реализации намеченных мер, и.о. генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» Сергей Томша призвал предпринять все усилия для того, чтобы удержаться «на плаву», не вывести сложившуюся ситуацию из-под контроля. Уже подписаны кредитные соглашения с западноевропейскими банками под гарантию правительства республики, и, как только поступят реальные деньги, можно будет провести тендер и заключить договоры на реализацию солидных инвестиционных проектов, направленных на поэтапное выведение отечественной магистрали из тупика, ее развитие в соответствии с современными требованиями.

Сергей Петрович высоко оценил ту поддержку, которую оказывает в важном деле Министерство транспорта и дорож-



С юбилеем!

Руководство и коллектив службы движения ГП «Железная дорога Молдовы» поздравляют инженера службы **Татьяну Иванову РАКУЛ** с ЮБИЛЕЕМ!

— Желаем здоровья, благополучия, в жизни — радости, в делах — мудрости, а в сердце — юности!



ной инфраструктуры РМ во главе с инициативными, смотрящими в перспективу людьми. Один из проектов касается закупки партии современных тепловозов, которые своими эксплуатационными характеристиками позволят экономить до 30% дизельного топлива и технических масел, снизить количество заходов на технические обслуживания, а комфортностью привлекут кадры. Первые такие тепловозы могут появиться на магистрали уже в 2016 году.

Вторым инвестиционным проектом предусмотрена реабилитация путевого хозяйства, что даст возможность на решающих направлениях дороги увеличить скорость движения поездов и тем самым обеспечить в перевозках грузов и пассажиров немалые конкурентные преимущества.

Со временем будут модернизироваться маневровые тепловозы с установкой на них экономичных двигателей. Использование кредитного ресурса — это путь не только к экономии и модернизации основных фондов, но и к высвобождению зарабатываемых непосредственно дорогой финансов на достижение остальных неотложных целей. И тогда обеспечивать перевозки будет намного легче, все встанет на свои места.

Было доведено до сведения руководителей всех служб, что 28 ноября т.г. на дороге состоится совещание, на котором пойдет разговор о причинах устранения отдельных руководителей замечаний предыдущего, весеннего

комиссионного осмотра. Он будет, вне всякого сомнения, жестким, потому что, как сказал руководитель магистрали, нужно выполнять прописанное неукоснительно. Причем это должно стать законом для каждого железнодорожника.

Железнодорожное дело не терпит равнодушия, любая потеря бдительности или пусть даже мелкая недоработка могут со временем превратиться в систему и «выстрелить» самым неожиданным образом, приведя к негативным последствиям. Этого допустить нельзя.

**На этом осенний комиссионный осмотр завершился.**

**Владимир ДОБРЯНСКИЙ**

Фото Юрия КОЗЛОВА

**ПАССАЖИРСКОМУ ВАГОННОМУ  
ДЕПО КИШИНЕУ  
СРОЧНО ТРЕБУЮТСЯ**

**мойщики-уборщики**

**Справки по тел.: 022 83-21-37**

Локомотивному депо Бэлць срочно требуется на работу **БРИГАДИР СКЛАДА ТОПЛИВА**, имеющий опыт работы в данной сфере (образование среднее техническое).

**Информацию можно получить по телефонам: 8-22-29; 8-22-11**