

С праздником, дорогие железнодорожники!

# ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ МОЛДОВЫ

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК 31 июля 2015 г.



## Главное — идти в ногу со временем

### Уважаемые труженики и ветераны Молдавской железной дороги!

Примите искренние поздравления с профессиональным праздником! Хочется высказать слова признательности всем железнодорожникам за самоотверженный труд, ответственность, добросовестность и профессионализм.

Особая благодарность — ветеранам отрасли, заложившим славные традиции, которые сегодня продолжает молодое поколение работников стальной магистрали.

Желаем всем вам доброго здоровья, счастья, благополучия в семьях, дальнейших трудовых успехов. С праздником, с Днем железнодорожника!

**Владимир ЧЕБОТАРЬ,**  
генеральный директор ГП «Железная дорога Молдовы»

**Ион ЗАПОРОЖАН,**  
председатель Федерации профсоюза  
железнодорожников Молдовы

# CFM:

## ПОД СТУК КОЛЕС НАВСТРЕЧУ ДНЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА



Интервью с Владимиром ЧЕБОТАРЕМ,  
генеральным директором ГП «Железная дорога Молдовы»

*Говорят, что железная дорога жива, пока по ней ходят поезда... В этом плане Молдавская железная дорога переживает непростые времена. Поезда по ней ходят — грузовые и пассажирские, но ожиданий железнодорожников объемы перевозок не оправдывают. Желательно больше грузить и возить, чтобы денег на все про все хватало: инфраструктуру содержать и развивать, вовремя платить работникам заработную плату. Накануне нашего праздника своим взглядом на проблемы, существующие внутри отрасли, поделился генеральный директор CFM Владимир ЧЕБОТАРЬ.*

**Господин генеральный директор, в какой степени Молдавская железная дорога соответствует потребностям экономики Молдовы на современном этапе?**

— Не секрет, что наш железнодорожный транспорт давно нуждается в скорейшем техническом и технологическом обновлении. В этом деле мы серьезно отстаем от реалий сегодняшнего дня. Стратегией развития железнодорожного транспорта Молдовы определены ключевые задачи, решение которых базируется на идеологии инновационного прорыва. Подготовительной работой в данном направлении я занимался в должности вице-министра транспорта и дорожной инфраструктуры РМ, будучи уверенным в том, что ориентация железнодорожной отрасли на инновационное развитие, техническое перевооружение и модернизацию позволит обеспечить должную конкурентоспособность отечественного железнодорожного транспорта.

Поставленная перед отраслью задача определила стратегию отраслевой реструктуризации, которая была согласована с внешними партнерами и финансовыми структурами и защищена в рамках Межминистерского комитета по стратегическому планированию.

**Господин генеральный директор, Вы руководите Молдавской железной дорогой четыре месяца. Что успели воплотить?**

— Удалось остановить тенденцию роста несоответствия между расходами и доходами. Еще недавно этот разрыв составлял более 30 млн леев. Сегодня эта цифра равна трем миллионам леев. Сокращена примерно на 20 миллионов леев задолженность за топливо.

**В продолжение Вашей мысли хочется услышать комментарии по поводу подорожания проезда в поездах молдавского формирования.**

— Рядовому пассажиру эта мера может показаться непопулярной. Но надо учитывать сопутствующие этому четко продуманному шагу обстоятельства. К примеру, в 2014 году в пассажирском секторе железная дорога понесла потери в размере порядка 160 млн леев. Такой экономический расклад недопустим. Инвестиции, направляемые на развитие железнодорожной сети, должны ориентироваться на достижение конкурентоспособных цен для всех потребителей услуг железной дороги. Это — основа роста и развития рынка пассажирских и грузовых перевозок. Речь идет не только о повышении цен на оказываемые услуги, но и о новой политике в обслуживании пассажиров. В самое ближайшее время будут пущены в эксплуатацию модернизированные дизель-поезда, согласован новый график движения, который будет составлен с учетом пожеланий пассажиров на основе мониторинга наиболее востребованных направлений. Появится возможность приобретения электронных проездных билетов и их продажа онлайн. Пассажир сможет приобрести билет с мобильного телефона, с любого терминала kiwi. Есть у нас еще один сюрприз, о котором сегодня говорить не буду, пусть это останется интригой для будущей рекламной компании.

**Возвращение модернизированных дизель-поездов на линию и правда хорошая новость для наших неизбалованных сервисом и комфортом пассажиров. Хотелось бы, чтоб скорость их движения была соответствующей...**

— Планируем в 2016 году достичь в этом вопросе убедительных результатов и максимально снять ограничения скорости движения на неблагоприятных участках. Уверен, что пассажиры, видя наши старания, обязательно будут как можно чаще отдавать предпочтение железной дороге.

**CFM занята подготовкой к реализации ряда европейских инвестиционных проектов. Один из них связан с обновлением инфраструктуры магистрали.**

— Данный шаг несомненно повысит эффективность перевозочного процесса и его привлекательность, увеличит грузопоток на дороге. С осени начинается проведение международных аукционов, согласно планам, разработанным совместно с ЕБРР по закупке порядка 10 новых магистральных локомотивов. Что касается пассажирских вагонов, возможности покупать суперсовременные вагоны у нас нет, мы вынуждены исходить из реалий и стараемся максимально сохранить то, что имеем.

**Не хотелось бы касаться в нашем предпраздничном разговоре проблемных мест в работе железнодорожного транспорта. Но придется задать вопрос: когда начнут ослабевать тиски финансово-экономического кризиса, вот уже 60 дней оставляющего железнодорожников без заработной платы?..**

— Этот вопрос очень сложный, во многом обусловлен последствиями недостаточно продуманной политики развития и хозяйствования CFM. Сокращение образовавшейся задолженности — мера небыстрая. И зависит она от объемов перевозок и продажи услуг железной дороги. Следует отметить, что современные потребности в перевозках превы-

шают технические возможности железной дороги. Многие процессы на CFM зависят от физического труда, что не соответствует темпу сегодняшнего дня. С таким «грузом» невозможно быть быстрыми, эффективными и конкурентоспособными. Проблема погашения задолженности по заработной плате на постоянном контроле. Мы сможем достичь своевременной выплаты заработной платы одновременно с внедрением комплекса мер, связанных с автоматизацией некоторых процессов уже начиная с октября 2015 года и оптимизацией целого ряда затрат, которые дадут внушительную экономию денежных средств в ближайшие пять лет. Думаю, что, в зависимости от ритма внедрения данного комплекса мер, в декабре 2015 — январе 2016 гг. сможем добиться выплаты заработной платы без задолженности.

**Господин генеральный директор, железная дорога Молдовы накануне профессионального праздника объявила о новой коммуникативной стратегии, меняет корпоративный цвет и логотип, начав ребрендинг. Какой подтекст в этом скрыт?**

— Те задачи, которые предстоит решать CFM, те экономические позиции, которые она собирается занять на рынках транспортных услуг, требуют обновления бренда. Как и любой серьезный бизнес, мы обязаны соответствовать всем современным требованиям, заботиться не только о качестве продукта — услугах по перевозке грузов и пассажиров, но и о качестве нашего фирменного стиля. Таков закон маркетинга.

**Ваши пожелания труженикам Молдавской железной дороги?**

— В канун Дня железнодорожника поздравляю весь коллектив и ветеранов CFM, всех, кто способствует развитию железной дороги, делает этот вид транспорта надежным и доступным. Желаю крепкого здоровья, благополучия и, как говорится, счастливого пути!

Беседу вела Ирина КРАЕВСКАЯ





Сергей ТОМША,  
заместитель генерального директора CFM  
по инфраструктуре и тяговому  
подвижному составу

**С**тремительно, словно «скорый» поезд, пролетело первое полугодие 2015 года. Не успели оглянуться, и на календаре обозначился самый главный для железнодорожников праздник — наш профессиональный День.

Непростые времена переживает сегодня железнодорожный транспорт Молдовы. В условиях экономического кризиса и дефицита бюджета приходится, что называется, ту же затягивать пояса. В то же время трудности — отличный стимул взглянуть на существующий расклад, найти резервы, понять, что у нас работает неэффективно, предложив взамен иные подходы и инновационную стратегию.

Если говорить об инфраструктуре, то основной задачей сегодня по-прежнему остается обеспечение безопасности движения поездов по всем направлениям. Другая важная задача — сохранение подвижного состава, который функционирует с истекшими сроками эксплуатации и всех видов ремонта. Тем не менее, его надо содержать в исправном состоянии. Это касается тягового подвижного состава, вагонного парка, тяжелых машин для выполнения путевых работ, транспортной техники и всего того, что связано с обеспечением безопасности движения поездов.

Планы в этом году были взяты немалые: по проведению капитальных путевых работ, по проведению среднего ремонта, подъемочного ремонта пути, но сложившаяся экономическая ситуация пока не позволяет реализовать их в полном объеме. К слову, подобные трудности переживают и наши коллеги по транспортному цеху из стран пространства Совета по железнодорожному транспорту. Отмечается серьезный спад по грузовым и пассажирским перевозкам, который в свою очередь повлиял на экономическую деятельность нашего предприятия.

Тем не менее, путейцам, связистам, энергетикам, движущим, локомотивщикам, вагонникам удастся справиться с ситуацией, несмотря на острую необходимость в материалах, запасных частях и кадровом потенциале. Начальники предприятий, руководители младшего и среднего звена на местах делают все возможное, чтобы обеспечить безопасность движения поездов и держать ситуацию под контролем.

Очень серьезную проблему создала нам высокая температура воздуха, июльский зной. Приняты дополнительные меры по контролю за состоянием верхнего строения пути. Введены дополнительные путевые обходы и осмотры со стороны руководства службы пути, начальников дистанций пути, среднего командного состава — для того, чтобы своевременно принимать необходимые меры и оперативно предупреждать те неисправности, которые могли бы появиться.

В канун Дня железнодорожника хотел бы поздравить весь наш коллектив, наших уважаемых ветеранов с наступающим профессиональным праздником, пожелать им, их родным и близким крепкого здоровья, счастья, благополучия, успехов, удачи и веры в благополучное будущее родной Молдавской магистрали. Мы все этого достойны.

## CFM: СВЯЗАНЫ ОДНОЙ ЦЕЛЬЮ



Аркадие ВИКОЛ,  
заместитель генерального директора CFM  
по коммерческой деятельности

**Н**аше предприятие привлекает грузоотправителей и грузополучателей централизованным сервисом. Основной железнодорожный функционал направлен на оказание комплексных транспортных услуг с конечным получателем, характеризующим общий результат перевозочного технологического процесса — степень удовлетворенности потребителя наших услуг.

Для Молдавской железной дороги это большая работа, с учетом изношенного состояния инфраструктуры, поскольку поставлена задача — бороться за каждую тонну груза, за каждого клиента. Такой подход улучшит качество предоставляемых услуг, а за счет привлечения к перевозкам грузов малого и среднего бизнеса расширит число потенциальных клиентов дороги.

Что мы сделали для этого? Занялись документооборотом, всегда предвзятым началом грузовых перевозок. Практически сформировали электронную систему подачи и согласования заявок на перевозку грузов, передачи имеющейся информации на соседние железные дороги.

Время диктует новые реалии, и мы, стараясь идти с ним в ногу, понимаем, что ручной труд при оформлении документации — это вчерашний день. Необходимо все перевести в электронный формат, это будет удобно не только работникам железной дороги, но и в первую очередь нашим экономическим агентам, грузоотправителям и грузополучателям. По сути, если обобщить сказанное, создается классическая система продаж услуг железной дороги.

Что это значит? Мы не ждем, когда экономический агент к нам придет оформить заявку на транспортные услуги. Мы выходим сами на него и предлагаем комплекс услуг, что называется «от двери до двери». При необходимости, помимо железнодорожного, привлекаем авиа- и автотранспорт, водный транспорт.

Развитие сервиса в пассажирских перевозках также станет основой для увеличения числа пользователей железнодорожного транспорта и повышения рентабельности перевозок. Это путь информатизации и создания современных услуг, которые будут конкурентоспособны на рынке пассажирских перевозок.

В планах — сертификация и запуск модернизированных дизель-поездов. Один из них отправится на Одессу, что позволит максимально сократить для удобства пассажиров время в пути. Не менее важный аспект: комфортные условия поездки вызовут у пассажиров положительные эмоции.

Буквально через пару дней коллектив Молдавской магистрали отметит свой профессиональный праздник — День железнодорожника. Пользуясь случаем, поздравляю железнодорожников и членов их семей, желаю всем успешного выполнения намеченных профессиональных и жизненных планов, здоровья, благополучия!

## Преодолевая сложный период



Николай ДИМОВ, и.о. начальника узла,  
начальник станции Басарабьяска:

— Работники всех 11 филиалов нашего железнодорожного узла трудятся в свойственном им стиле — качественно и добросовестно, преодолевая сложный период, через который проходит Молдавская магистраль.

**СТАНЦИЯ БАСАРАБЬЯСКА.** Коллектив узлового хозяйственного подразделения в преддверии профессионального праздника работал добросовестно, без замечаний, без случаев брака в поездной и маневровой работе, выполняя поставленные руководством дороги задачи по уменьшению эксплуатационных расходов. За 6 месяцев 2015 года общий прием поездов составил 1035, или 115 % к плану; общая погрузка вагонов — 295,6 %; общая погрузка в тоннах — 247,6 %; общая выгрузка — 140 %. Экономия потребления воды — 42 кубометра; электроэнергия — 5268 кВт; газа — 3363 кубометра.

Все работники станции трудятся добросовестно, но следует отметить особо отличившихся. Это — дежурные по станции С.П.Стратила и В.А.Ерина; маневровые диспетчеры В.А.Довгалюк и В.С.Нечеснюк. Несколько молодых специалистов обучены трем профессиям: Г.Г.Вичев может работать маневровым диспетчером, составителем поездов и сигнальщиком; А.С.Балика — сигнальщиком и составителем поездов; В.В.Топал — сигнальщиком с правом работы дежурным по станции и др. В грузовом цехе неплохо работают старший приемосдатчик Т.И.Бостанжи и старший приемосдатчик поездов А.И.Матвеевич. И таких специалистов в нашем коллективе немало. Администрация станции делает все возмож-

ное для улучшения качества и условий работы.

\*\*\*

**КОЛЛЕКТИВ ДИСТАНЦИИ ПУТИ,** которым руководил Почетный железнодорожник, награжденный медалью «Meritul Civic», Иван Иванович ТКАЧЕНКО, совсем недавно ушедший, к сожалению, в мир иной, — прилагает максимум усилий для содержания и ремонта путей и обеспечения безопасности движения поездов. А ведь это самая длинная по протяженности своей дистанция пути на Молдавской магистрали. О напряжен-

ной работе коллектива ПЧ-3 по выполнению финансово-производственных показателей за 6 месяцев т.г. свидетельствуют цифры.

Основной показатель — балльность — выполнен на 148 %. Успешно ведется работа по содержанию и ремонту путей и других объектов хозяйства. Так, например, в путь уложено 7,7 тыс. шпал при всех видах ремонта, в том числе силами дистанции пути — 6 тыс., при этом разряжено на главном пути 1,4 тыс. «кустов» негодных шпал. Для разрядки «кустов» на главный путь требуется 41 тыс. шпал, на станционные пути — 13 тыс. Выполнены: капремонт — 0,9 км — 100 %; подъемочный ремонт — 0,7 км — 100 %; смена рельс старогонными — 0,25 км при плане 0,2; демонтаж малодеятельных стрелочных переводов на ст.Яргара — 3 комплекта. В июле был выполнен капремонт пути на участке Яргара—Прут-1 76-й км ПК 10 — 77-й км ПК 9 протяжением 0,9 км пути.

Среди наиболее квалифицирован-

ных специалистов ПЧ-3 руководство дистанции отмечает дорожного мастера 11-го околотка Д.Г.Митиого — ст.Комрат, дорожного мастера 7-го околотка И.З.Кара — ст.Тараклия, бригадира пути 7-го околотка Н.В.Герги, монтера пути 3-го околотка В.И.Райлян, монтера пути 6-го околотка П.М.Кол.

\*\*\*

**ВАГОННОЕ РЕФРИЖЕРАТОРНОЕ ДЕПО,** которым руководит Александр ДИМИТ-РОВ, выполняет деповской и капитальный ремонт вагонов для перевозки пакетированных грузов 918, зерновозов, полувагонов, цистерн, платформ, капитальный ремонт тепловозов, фитинговых платформ, рефрижераторных секций, крытых вагонов, расформирование и формирование вагонных колесных пар, смену бандажей тягового подвижного состава. Работники ВЧД-2 приложили немало усилий для выполнения плановых заданий 2015 года по ремонту вагонов и тепловозов. За 6 месяцев было отремонтировано деповским ремонтом 43 вагона, капремонтом — 108 крытых вагонов, в т.ч. 9 зерновозов, 14 полувагонов, 5 рефсекций, 60 крытых вагонов, текущим ремонтом — 52 вагона.

Выполнена программа организационно-технических мероприятий по совершенствованию эксплуатационной работы и повышению эффективности производства. За 6 месяцев сэкономлено 45 000 кВт электроэнергии, 102 000 кубометров природного газа, 1074 кубометра воды.

Отличаются в работе: дефектоскопист колесно-тележечного цеха В.В.Дяченко, дефектоскопист подсобного цеха М.В.Гордиенко, распределитель работ М.П.Кустурова, машинист автокрана Д.И.Тарлев, аккумуляторщик Н.Н.Ангелов, электрогазосварщик О.И.Николаев, столяр А.В.Масальский, электрослесарь Э.П.Городницкий, кладовщик Е.Г.Тодорогло, слесарь подвижного состава Н.В.Белешкуренько, штукатур С.П.Саранди, слесарь по ремонту оборудования И.З.Арабаджи.

Фото Юрия КОЗЛОВА







# «ОКНО» накануне праздника

РЕПОРТАЖ С МЕСТА СОБЫТИЙ



**Ж**елезнодорожный путь давно нуждается в серьезном оздоровлении, но рельсов и шпал для этого катастрофически не хватает. И если получается «выкраивать» что-либо из оставшихся скудных запасов, то оно немедленно пускается в дело. Именно таким образом работники ПМС-294 собрали недавно на своей территории 600 метров рельсошпальных решеток, что позволило выполнить в нынешнем сезоне вторую по счету в масштабах магистрали укладку.

Точкой приложения сил стал проблемный 57-й километр (пикеты 3-9) направления Бэлць—Унгень. Помимо «пэмэсовцев», в технологическом «окне», взятом на 21 июля, приняли участие путейцы околотов № 1, 2, 3, 4 и 12, мостовики, земляники Бэлцкой ПЧ-5.

Ровно в семь часов утра, когда перегон был закрыт для движения, с ближайшей станции Катраник на перегон в



сторону Хилиуць выдвинулся путеразборочный поезд во главе с Анатолием Руснаком. Вслед за ним в работу включились механизаторы, нивелируя на освободившейся от старых решеток насыпи грунт. Затем подошла очередь путеукладочного поезда, возглавляемого Николаем Севериным.

В результате слаженных совместных действий, отработанной до мелочей технологии время, отведенное для ответственной операции, было использовано с максимальной отдачей. Если в ходе последующей пересортицы снятых и доставленных на территорию ПМС-294 старых решеток удастся выбрать партию пригодных для дальнейшей эксплуатации стандартных рельсов, в августе на участке возможна новая укладка. Других резервов пока нет.

**Владимир ДОБРЯНСКИЙ**

Фото Юрия КОЗЛОВА

## ■ МАГИСТРАЛЬ В ЛИЦАХ



## Елена Буга — с шаблоном по жизни

*«У кого-то железная дорога ассоциируется с романтикой, а для меня это прежде всего надежность и стабильность», — так с огромным уважением и теплом отзывается о своей работе бригадир пути третьего околотка Кишиневской дистанции пути Елена БУГА.*

Заканчивая школу, Елена твердо знала, что будет работать на железной дороге. Это решение приняла вполне осознанно и самостоятельно. Дело в том, что в этой отрасли всю жизнь работала мама — оператором по прибытию в техконторе станции Кишинэу.

Начала Елена в 1990 году списочницей на столичной станции. И хотя эта специальность не из самых престижных на железнодорожном транспорте, к своим профессиональным обязанностям молодая девушка относилась серьезно. Может, оттого, что хорошо с ранней поры усвоила мамину истину: на железной дороге нет главных и неглавных обязанностей, все здесь подчинено основному закону: безопасности движения поездов.

Через 9 лет поиск себя на Молдавской железной дороге привел Елену в ПЧ — устроилась дежурной по поезду в районе табачного комбината. А спустя 5 лет освоила специальность монтера пути. Практически все отговаривали: мол, не женская эта работа, одумайся... Не повелась на уговоры Елена, была уверена, что справится.

И справилась, со временем появилось желание идти дальше по путевой стезе — выучилась в 2015 году в Басарабьской дортехшколе на бригадира пути по текущему содержанию. В подчинении у Елены 6 монтеров пути. Для них бригадир — авторитетная личность, несмотря на «слабый» пол. Много дельных советов молодой бригадир пути получила от коллеги — дорожного мастера Федора Николаевича Попова, он учил ее премудростям путевой профессии.

Участок обслуживания бригады Буги — путь в районе столичных ТЧ и ВЧД. При осмотре бригадир шаблон из рук не выпускает. В ее работе «на глазок» никак нельзя. Ежедневно бригада выходит с осмотром на свой участок, ведет промер.

— Путейцы, как доктора, занимаются «лечением» стальных магистралей, выправкой, рихтовкой. Только непосвященный человек может думать, что наша работа однообразна и проста, — уверяет Елена. — На самом же деле каждый день не похож на предыдущий.

В планах бригадира — выучиться на дорожного мастера, а потом можно и о транспортной Академии подумать. Чего не сделаешь для любимой работы...

**Ирина КРАЕВСКАЯ**

Фото Юрия КОЗЛОВА

## День железнодорожника отмечает весь мир

В **Болгарии** День железнодорожника как профессиональный праздник отмечается ежегодно в первое воскресенье августа. Выбор этой даты связан с историческими событиями открытия в начале августа 1888 года железнодорожной линии Цариброд—София—Белово, а также фактом выкупа болгарским государством линии Русе—Варна, что считается моментом создания Болгарских государственных железных дорог.

В **Венгрии** День железной дороги решено отмечать ежегодно во второе воскресенье июля.

В **Польше** Праздник железнодорожника отмечается ежегодно 25 ноября в день поминания христианской великомученицы Екатерины Александрийской — покровительницы польских железнодорожников.

В **Словакии** День железнодорожника ежегодно отмечают 27 сентября, в день открытия в 1840 году конной железной дороги из Братиславы в Светы Юр. Данная линия была первой общественной железной дорогой не только в Словакии, но и во всем бывшем Австро-Венгерском королевстве.

В **Чехии** Железнодорожный день отмечается ежегодно, как правило, в четвертую субботу сентября в память 27 сентября 1825 года, когда в свой первый путь отправился паровоз Джорджа Стефенсона. По этому случаю в стране в течение всего сентября проводятся железнодорожные мероприятия (например, парады паровозов и исторического подвижного состава, гонки дрезин, выставки железнодорожных моделей, велосипедные рейды железнодорожников и т.п.).

В **Боснии и Герцеговине** День железнодорожника отмечается ежегодно 15 апреля, в память всеобщей забастовки югославских железнодорожников в апреле 1920 года.

В **Сербии** День железнодорожника отмечается ежегодно 12 мая — это дата инициативы по формированию Железных дорог Сербии.

В **Словении** День железнодорожников отмечается ежегодно 2 июня в память прибытия первого поезда на территорию сегодняшней Словении в 1846 году.

В **Хорватии** День Хорватских железных дорог отмечается 5 октября, когда Хорватские железные дороги в качестве независимой компании были приняты в состав Международного союза железных дорог.





## Обеспечение безопасности движения поездов — закон для каждого железнодорожника



Иван ПАЛАДИ,  
начальник узла, начальник станции Кишинэу:

— Не самый легкий период переживает Молдавская магистраль накануне своего 144-летия. Самая главная задача для предприятия на сегодняшний момент — улучшение финансового положения путем привлечения дополнительных объемов грузов, улучшения качества предоставляемых услуг. Хочу подчеркнуть, что любое продвижение вперед в вопросах финансового состояния дороги должно базироваться на важнейшем принципе, который является для железнодорожников законом — обеспечении безопасности движения поездов.

На Кишиневском узле трудятся 4820 человек — настоящие мастера своего дела.

Одно из самых крупных предприятий — **Дирекция по обслуживанию пассажиров**, коллектив которой насчитывает 1500 человек. Возглавляет его Вячеслав ПАШКАН. ДОПовцы стараются создать все условия для того, чтобы наши пассажиры как можно чаще выбирали железнодорожный транспорт — ведь это комфортно и гораздо безопаснее любого другого способа передвижения. Хорошими результатами в производственной деятельности среди работников ДОПа отличаются: И.Печера — сменный мастер, И.Буду — бригадир, В.Германский — бригадир и многие другие.

В условиях острого дефицита финансовых средств трудится коллектив **локомотивного депо Кишинэу**, которым руководит Николай БУЦ. В первом полугодии 2015 года наряду с обеспечением предьявленных перевозок здесь экономно расходовали материальные ресурсы. Сэкономлено топлива на тягу поездов — 58,7 тонны, воды — 859 кубометров, электроэнергии — 15 тыс. киловатт-часов, тепловой энергии — 88,9 гигакалорий, газа на работу котельной оборотного локомотивно-

го депо Унгень — 3099 кубометров. Общая экономия составила свыше 1 млн леев.

Лучших результатов по экономии дизтоплива добились машинисты: Александр Руссу — 815 кг, Михаил Крутойрский — 859 кг, Дмитрий Семиженко — 715 кг, Андрей Ляху — 765 кг. Образцом добросовестного отношения к работе является труд слесарей по ремонту подвижного состава Дмитрия Гетьмана, Сергея Чебана, Константина Маймеско.

Коллектив **дистанции сигнализации и связи**, в котором трудятся 225 человек под руководством Алексея БОЖЕНКО, работает в заданном режиме, выполняя производственные задания по обеспечению безопасности движения поездов. Работа с устройствами автоматики требует высокой квалификации, и новые задачи, которые будут поставлены перед коллективом ШЧ-1, будут ему по плечу, благодаря таким замечательным специалистам, как механик Е.Киричук и многие другие.

**Пассажирским вагонным депо Кишинэу**, где трудятся 185 человек, руководит Сергей КОТЕЛЬНИК. Перед коллективом вагонников поставлены задачи по внедрению новых технологий, оборудования, техники и другие, связанные с ремонтом пассажирских вагонов.

В коллективе **станции Кишинэу** трудится 315 человек. От их четких, слаженных действий зависит успешная работа осталь-

ных филиалов узла. Движенческий коллектив работает без нарушений, чему способствует бдительность, добросовестное отношение к выполнению служебных обязанностей, строгое соблюдение требований безопасности движения поездов, повышение профессиональных знаний.

Хорошие результаты в работе показывают не только ветераны станции, но и молодое поколение — ДСП А.Лупашку, а также диспетчер В.Баран, составитель А.Борта, оператор Д.Бырка. Также хочет-



ся отметить и **ПТО Кишинэу**, которое постоянно проявляет заботу о том, чтобы пассажирские и грузовые вагоны отправлялись в путь подготовленными. В этом большая заслуга каждого члена этого опытного, ответственного и профессионального коллектива.

В наш профессиональный праздник хочу пожелать, чтобы каждый трудовой день магистрали был наполнен оптимизмом и гордостью за нелегкий и ответственный труд. От всей души желаю всем железнодорожникам стального здоровья, семейного благополучия, мира, добра и новых профессиональных достижений!

## Профсоюзу CFM 110 лет: история продолжается

**2015 год — юбилейный для Федерации профсоюза железнодорожников Молдовы, в октябре ему исполняется 110 лет. За этот период накоплен большой опыт в отстаивании интересов работников, а также опыт их социальной защиты. Для рядового труженика профсоюз всегда был опорой и поддержкой. Эта истина тем более актуальна в настоящее время.**

**Н**а ГП «Железная дорога Молдовы» идет процесс реструктуризации, и мы прекрасно понимаем, что целый ряд причин внутреннего и внешнего характера требуют реформирования железнодорожного транспорта. И задача Профсоюза — не противостоять и мешать реформам, а обеспечить наиболее безболезненный переход к новым формам хозяйствования в трудовых коллективах и максимально защитить социальные права и экономические интересы членов профсоюза.

Федерация профсоюза железнодорожников Молдовы в связи со структурными преобразованиями на ГП «Железная дорога Молдовы» ставит перед руководством дороги вопросы об участии представителей профсоюза в разработке программ экономического оздоровления отрасли. Нередко бывало, что решения принимались без учета мнения Профсоюза железнодорожников, т.е. коллектива дороги. В последнее время взаимоотношения заметно меняются в лучшую сторону, хотя есть еще целый ряд проблем, которые необходимо решать в срочном порядке.

Мы твердо убеждены, что только тесная, конструктивная и плодотворная работа с руководством отрасли на принципах социального партнерства может решить накопившиеся проблемы, связанные с жизнеобеспечением людей труда. Время ставит перед профсоюзами новые задачи, в первую очередь связанные с борьбой за достойную и своевременную оплату труда железнодорожников.

Сегодня на дороге сложилась непростая ситуация с выплатой заработной платы. Надеемся, что в ближайшем будущем эта проблема будет решена, график выплаты заработной платы будет восстановлен.

Давайте же плечом к плечу, опираясь на прошлый опыт, учиться жить и работать в новых условиях, так, чтобы действительно на деле, умело и квалифицированно, решительно и твердо защищать кровные интересы железнодорожников, активно участвовать в реализации государственного курса на модернизацию железнодорожного транспорта, что повлечет за собой увеличение объемов перевозок и как следствие — повышение благосостояния железнодорожников.

Поздравляю коллектив Молдавской магистрали, ветеранов отрасли с праздником и от всей души желаю сохранения и преемственности славных железнодорожных традиций, социально-экономической стабильности, надежного социального партнерства. Оптимизма, счастья и здоровья вам и вашим близким!

**Ион ЗАПОРОЖАН,**  
председатель Федерации профсоюза железнодорожников Молдовы



## Вокзал Кишинэу — главный вокзал магистрали

**Наш вокзал — визитная карточка столицы Республики Молдова — гостеприимно встречает своих пассажиров. Они, в свою очередь, довольны не только высоким уровнем обслуживания, но и внешним видом вокзала и предоставленным комфортом.**

За первое полугодие 2015 года коллективы вокзала Кишинэу и его филиалов — вокзалов Бэлць-Слобозия, Басарабьяска, Унгень, Окница и Бендер сдали выручку в сумме 11 млн 335 тыс. 800 леев, из которой: Кишинэу — 5 млн 231 тыс. леев; Бендеры — 750 тыс. леев; Унгень — 1 млн 212 тыс. леев; Бэлць-Слобозия — 3 млн 21 тыс. 200 леев; Окница — 943 тыс. леев.

Какие бы сложные задачи ни ставило время, нет никаких сомнений, что коллектив вокзала Кишинэу с достоинством и ответственностью справится с ними.

Руководство вокзала и все его работники поздравляют всех железнодорожников с профессиональным праздником — Днем железнодорожника — и желают процветания Молдавской магистрали и скорейшего решения проблем, накопившихся в отрасли.

**Адриан БАЛАН, и.о. ЛВок Кишинэу**

## Любит порядок во всем

**Должность инженера цеха движения является одной из самых ответственных на узловой станции Унгень. И хорошо, что ее занимает такой специалист, как Татьяна Журина, отличающаяся пунктуальностью, исполнительностью и аккуратностью. Если уж взялась за какое-то дело, обязательно доведет его до конца. А перечень должностных обязанностей — обширный.**

В них входит контроль того, как обеспечиваются безопасность движения и техника безопасности, как соблюдаются инструкции и правила технической эксплуатации, проверка состояния технических устройств и инвентаря. Инженер в ответе за составление графиков дежурств, оформление табелей учета рабочего времени — всего и не перечислить.

Тот факт, что Татьяна Михайловна, как говорится, на своем месте и справляется с обязанностями безукоризненно, свидетельствует, конечно же, о настойчивости, твердом, целеустремленном характере. Но в жизни она — добрый, открытый,

стремящийся сердцем к людям человек, за что мы уважаем ее не меньше, чем за деловые качества. Когда заходишь в ее служебный кабинет, то окунаешься в атмосферу настоящего женского уюта. Повсюду цветы, которые Татьяна Михайловна очень любит.

В общей сложности 38 лет своей жизни она отдала отечественному транспорту, начав трудовую карьеру после окончания Одесского железнодорожного техникума на южной станции Прут. В Унгень — с 1982 года. Кем только не работала! Оператор поста ЭЦ, ДСП. Довелось вести даже кадровую работу. А назначили на должность инженера ее в 2001 году.

Кроме любимой работы, огромная радость Татьяны — дети. У нее два взрослых сына и дочь, души не чают во внуке и внучке. Вот такой прекрасный, неравнодушный человек живет и трудится рядом с нами.

**Татьяна БУЛАНЧА,**  
начальник отдела кадров ст.Унгень  
Фото Юрия КОЗЛОВА



**НА СНИМКЕ:** инженер цеха движения Татьяна Журина.





## Сегодняшний день требует нестандартных решений



Валерий ГЫЛКЭ,  
начальник Бэлцкого железнодорожного узла:

— В состав Бэлцкого железнодорожного узла структурно входят предприятия, которые задают ритм деятельности всего северного участка магистрали. Причем это касается не только обеспечения перевозочного процесса и безопасности движения, но и ремонта грузовых вагонов, производства железобетонных шпал. Такая диверсификация функций придает особую значимость работе, направленной на выполнение поставленных задач. Каждый специалист, на каком бы конкретном участке ни трудился, проникнут пониманием того, что от его усилий зависит многое.

Безусловно, трудное финансово-экономическое положение, в котором ныне находится железная дорога из-за негативного воздействия внешних факторов, не позволяет развернуться в полную силу. Однако даже при острой нехватке средств, вынужденных технических простоях удается сохранять главное — стабильность. В этом отношении заслуживает уважения, в частности, труд работников ПЧ-5, которые, сталкиваясь с большим дефицитом материалов верхнего строения, тем не менее продолжают содержать вверенный путь в безопасном состоянии. На что только не делается ставка! В ход идут старогодные шпалы, высвобождаемые с оставшихся в резерве неиспользуемых веток, практикуются развороты рельсов. А еще — усиленный контроль колеи. Опираясь на поддержку ПМС-294, за короткий период удалось выполнить два капитальных ремонта — правда, на небольших отрезках пути. Нелегко приходится по причине все той же нехватки материалов и исчерпанной своей ресурс техники коллективу **локомотивного депо**, но тепловозы ремонтируются и подаются под поезд без задержек. Достоинно преодолевают трудности **специалисты сигнализации и связи, вагонники, энергетики, движенцы**.

Конечно, экстремальные условия, в которых поддерживается жизнедеятельность участка, носят временный характер и хочется верить, что работа рано или поздно будет подкреплена солидной материально-технической базой. Но коль в настоящее время альтернативы нет, нужно держаться как только можно. И в этом деле не обойтись без стражайшей экономии дорожающих ресурсов — с опорой на новые технологии, в которых заложен колоссальный эффект. Именно так поступают, например, в ВЧД-3, где разработана и реализуется своя программа энергосбережения. Для специалистов стало нормой включать энергоёмкое оборудование строго по мере необходимости. Компрессорная станция, обслуживающая не только вагонное, но и локомо-

тивное депо, завод ЖБШ и ПТО станции Бэлць-Слобозия, подает сжатый воздух на участки по заявкам пользователей, а в остальное время отключена. А наибольший эффект — от принятой массовой установки светодиодных ламп освещения, которые в сравнении с обычными лампами накаливания позволяют достигать 10-кратного сокращения электропотребления при комфортном уровне освещенности. Позволяют лучше сохранять тепло в холодное время года экономичные стеклопакеты, установленные специалистами предприятия в оконных проемах производственных цехов и административно-бытового здания. А вот в здании дверного отделения для утепления окон применили стекла списанных дизель-поездов, вставляемые в специально изготовленные металлические рамы.

Можно привести и другие примеры подобного рода. В котельной, снабжающей теплом практически все узловые объекты, смонтированы два современных вертикальных насоса, отличающиеся экономичностью и надежностью. На заводе ЖБШ претерпел модернизацию бетонно-смесительный узел. Благодаря внедрению компьютерной программы контроля технологического процесса стали лучше выдерживаться рецептуры, что способствовало повышению качества продукции. В восстановительном поезде силами работников капитально отремонтирована простаивавшая много лет без дела автомашинка ГАЗ-53. Ее теперь используют для доставки на объекты установки «Хеш». Свои наработки в ПМС-294, где, установив в административно-бытовом здании и бытовых вагонах экономичные печки, отказались от использования в отопительных целях природного газа. Основу твердого топлива составляют отслужившие свое деревянные шпалы, снимаемые в ходе капитальных ремонтов пути.

Заботясь о здоровье тружеников, в цехах вагонного и локомотивного депо установили кулеры с чистой питьевой водой. Придаем большое значение эстетическому содержанию территории, в чем инициаторами являются работники ВЧД-3 и ШЧ-3. Приводим в порядок стадион «Локомотив», на базе которого в канун Дня железнодорожника проведем спортивные соревнования между командами предприятий.

Сегодня нам всем трудно, очень трудно, но отступать некуда. Адаптируясь к непростым условиям, нужно искать еще настойчивее выход из сложной ситуации. И союзники в этом — хозяйская предприимчивость, гибкость, применение нестандартных решений. Иного нынешнее время просто не приемлет.



## Зарабатывают для дороги деньги

**Значение грузового цеха дороги состоит в том, что он работает напрямую с экономическими агентами, приносящими венчающий труд всех железнодорожников доход.**

На станции Рогожень матеуцкого направления важное дело доверено супругам Валентине и Дмитрию Руссу, занимающим должности соответ-

ственно товарного кассира и приемосдатчика. У обоих, кстати, учившихся в свое время в одной группе Бэлцкого железнодорожного техникума (ныне — колледж), солидный стаж работы в качестве движенцев. Однако и на коммерческом поприще они освоились хорошо, умело отстаивая экономические интересы нашей магистрали в регионе.

В кругу повседневных забот — грамотное оформление документации, своевременное доведение до клиентов действующих тарифов на перевозку, подача вагонов под погрузку и уборка их, проверка правильности размещения груза и соблюдения весовых норм.

Ныне у станции два главных клиента — компания «WeTrade-Agro» и ООО «Agrofloris-Nord», специализирующиеся на заготовке и отправке на экспорт зерновых, подсолнечника. В общей сложности ежемесячно загружается порядка 60-80 вагонов. Достаточно сказать, что лишь за четыре месяца нынешнего года удалось отправить количество груза, равное таковому за весь 2014 год.

Владимир СЕВЕРНЫЙ

НА СНИМКЕ: супруги Валентина и Дмитрий Руссу.

Фото Юрия КОЗЛОВА

## Порт и станция Джурджулешть — на «Шелковом пути»

**Обладая несколькими терминалами для перевалки различных грузов, Международный свободный порт Джурджулешть — один из главных экономических партнеров ГП «Железная дорога Молдовы» в южном регионе — продолжает укреплять свои позиции в качестве перспективного транспортно-логистического звена в торговых отношениях республики с зарубежьем. Уже в прошлом году переработка одних лишь крупнотоннажных морских контейнеров, не говоря уже о нефтепродуктах и зерновых, здесь выросла почти в полтора раза, составив 11 тысяч TEU (Twentyfeet Equivalent Unit).**

И вот такая любопытная тенденция: 57% импортных и 75% экспортных контейнеров при погрузке-выгрузке приходится на азиатские рынки, и в частности на Китай. Объясняется это выгодным географическим расположением порта Джурджулешть, служащего надежной транзитной перемычкой в продвижении товаров из Азии на рынки ЕС и СНГ, включая Молдову. Прямое свидетельство заинтересованности в укреплении деловых связей — подписание в конце июня китайской компанией China Shipping Container Lines и оператором Danube Logistics соглашения, которое на долгосрочной основе включает молдавский порт в сеть терминалов переработки грузов одного из крупнейших морских перевозчиков Поднебесной. Оно нацелено на дальнейшее расширение китайской компанией услуг по перевозке контейнеров в нашем регионе.

По большому счету, это не что иное, как часть инициативы китайского правительства по возрождению древнего торгового Великого Шелкового пути, существовавшего еще во II веке до нашей эры. В ту далекую пору многочисленные караваны верблюдов доставляли по нему из Китая в Европу шелка, фарфор, остальные пользовавшиеся спросом изделия. Ныне времена, конечно, другие, производственно-торговые связи в мире имеют куда более прочную основу. Поэтому под возрождением понимается не строгое повторение былого маршрута,

а реализация проектов нескольких транспортных коридоров, которые свяжут страны кратчайшими расстояниями. Само мировое экономическое развитие диктует необходимость столь прагматичного подхода. По прогнозам экономистов, объем наземных и морских перевозок между восточными странами и ЕС к 2020 году должен увеличиться не менее, чем в два раза и многое будет решать не только территориальное производство, но и скорость доставки товаров. Ее пока сдерживают в значительной степени транспортные заторы, возникающие по причине дисбаланса транспортных систем отдельных государств.



Фото Юрия КОЗЛОВА

Именно воплощение в жизнь в самых смелых вариантах идеи надежного трансевразийского торгового моста, как системы скоростных, в первую очередь железнодорожных коридоров между портами, позволяет решить столь насущную проблему.

В синхронизации общих усилий не обойден вниманием молдавский порт Джурджулешть. Подписание соглашения с китайской компанией — шаг к участию в реализации идеи Великого Шелкового пути. Если экономическая конъюнктура будет складываться благоприятно, то неплохие возможности для дальнейшего увеличения перевозок грузов могут открыться и перед ГП «Железная дорога Молдовы». Важно лишь разумно воспользоваться шансом, развивая соответствующую современным требованиям инфраструктуру.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

НА СНИМКЕ: контейнеры в порту Джурджулешть.

## Вся жизнь — железная дорога

**Надежность действующих устройств СЦБ постов электрической сигнализации станций во многом зависит от того, насколько своевременно и грамотно они обслуживаются.**

Это хорошо понимают специалисты участка под руководством старшего электромеханика Олега Султанова из Бэлцкой ШЧ.

При реализации графиков ППР особое внимание уделяется мероприятиям, которые прямо влияют на обеспечение безопасности движения поездов. Речь идет, в частности, о проверке рельсовых цепей на шунтовую чувствительность, стрелок — на невозможность их замыкания в плюсовом и минусовом положениях, комплексном обслуживании автоматической переездной документации и т.д.

В числе лучших специалистов — опытный электромеханик Тудор Дыр-



Фото Юрия КОЗЛОВА

зу, работающий в районе станции Дондушень.

Владимир ПАВЛОВ

НА СНИМКЕ: старший электромеханик СЦБ Олег Султанов и электромеханик Тудор Дырзу





## Непросто, но... стараемся



Василий МАГАЛЯС,  
начальник Бендерского железнодорожного узла:

— Бендерский железнодорожный узел объединяет четыре основных подразделения ГП «Железная дорога Молдовы»: станцию, локомотивное депо №2, дистанцию пути №2 и мостопоезд №1.

Коллектив **станции Бендеры и линейных станций Хаджимус, Каушаны, Заим** прилагает все усилия для успешного выполнения поставленных задач, обеспечивая безопасность движения поездов и сохранность перевозимых грузов. За 6 месяцев 2015 года контрольной передачей станции Бендеры по стыку Кучурган-Новосавицкая от Украинской железной дороги было принято 374 поезда, 17 993 вагона. На Украинскую железную дорогу сдано 367 поездов, 18 933 вагона. Планы погрузки и отправления грузов выполняются систематически, операции осуществляются без задержек.

Хорошо трудятся начальник конторы передач Мартенко А.В., ДСП поста 1501 км Белокуров Н.Ф., старшие осмотры-ремонтники вагонов Спильниченко И.К., Романский М.Г. и другие.

Силами работников деэпромпункта станции Бендеры были изготовлены запорные устройства типа «Трос», необходимые для обеспечения сохранности тормозных башмаков: 165 тросов, 270 замков, 85 ключей, которые переданы хозрасчетным станциям Джурджулешть, Басарабьяска, Бендер, Кишинэу. Также ведутся работы по изготовлению тормозных башмаков для закрепления вагонов как для станций ГП «Железная дорога Молдовы», так и для подъездных путей, на деэпромпункте осуществляется промывка вагонов под погрузку.

Одиннадцатый год труженики **локомотивного депо Бендеры** выполняют свои производственные задачи на базе родственных им депо ТЧ-1 и ВЧДР-2. Несмотря на то что у членов коллектива Бендерского локомотивного депо нет возможности работать в своем родном депо, будучи вдалеке от своих домов и семей, они стойко переносят и преодолевают трудности, связанные с тяжелым

физическим и ответственным трудом. Добросовестно относясь к работе, коллектив депо выполняет поставленные перед ним задачи по перевозке грузов и ремонту локомотивов.

Основной работы **Бендерской дистанции пути** являются текущее содержание и ремонт пути для обеспечения безопасного и бесперебойного движения поездов с установленными скоростями, в соответствии с требованиями Правил технической эксплуатации железной дороги (ПТЭ).

С 2005 года Бендерская дистанция пути обслуживает 225 км главных и станционных путей по направлениям Бендеры—Кишинэу, Бендеры—Кэинарь—Злоць; Кишинэу—Ревака—Кэинарь. В 2015 году монтерами пути были произведены работы по смене шпал: 30 штук — деревянных новых, 177 штук — деревянных старогодных, 708 штук — железобетонных новых, 1295 штук — железобетонных старогодных, снятие шпал при уменьшении эпюры — 31 деревянная, 1418 железобетонных. Слаженная работа всех технологических подразделений дистанции пути дает хорошие результаты.

За 6 месяцев 2015 года **Мостопоезд №1** произведено работ на 665 769 леев. Работниками МП-1 выполнены работы по окраске моста 83 км ПК8 перегона Бэлць-Город—Бэлць-Слобозия, по благоустройству и ремонту зданий ТЧ-2 и станции Кахул, оказаны услуги техникой и рабочей силой другим филиалам дороги, сторонним предприятиям и частным лицам. Стабильно работает цех ЖБИ, который изготавливает востребованные изделия, так необходимые филиалам ГП «Железная дорога Молдовы». За апрель-июнь выпущено 120,4 м<sup>3</sup> ж.б. конструкций и 35,75 м<sup>3</sup> товарного бетона.

От всей души поздравляю своих коллег с профессиональным праздником и искренне желаю всем осуществления жизненных планов и добрых надежд, здоровья, благополучия и счастья!

## Бальность пути — нормальная



Участок, обслуживаемый коллективом околота №4 Бендерской ПЧ, протянулся с 13-го км кэинарского направления через Балцату до станции Мерень. Путьцам создают главную трудность в работе еще имеющиеся очаги кустовой гнилостности шпал, нехватка материалов верхнего строения для разрядок и крутой спуск в районе разъезда Ревака. Тем не менее, благодаря принимаемым мерам, вверенный путь содержится в приемлемом для обеспечения безопасности движения поездов состоянии, не превышая планового показателя в 80 единиц.

Влад ДОБРОВ

НА СНИМКЕ: бригадир Андрей Чукал и дорожный мастер Юрий Киру.

## Свое дело знает

Основной контингент работников Бендерской ПЧ составляют монтеры пути и механизаторы. Однако не менее востребованной здесь является профессия плотника. С 2001 года трудится в «столярке» предприятия Михаил Бежеряну, изготавливая по заявкам околотов деревянных рукояток к различному ручному инструменту — маховым подбойкам, киркам, кувалдам. А если нужно, то и дверь добротную смастерит, может починить крышу. Дорожа своей рабочей маркой, специалист привык делать все умело и на совесть.

Влад ПАВЛОВ



НА СНИМКЕ: плотник Михаил Бежеряну знает толк в порученном деле.

## Подход к работе — комплексный



Петру ГЕРАСИМОВ,  
начальник Унгеньского железнодорожного узла:

— Специфика нашего железнодорожного узла в том, что по роду своей деятельности он — не только важное связующее звено между северным и центральными участками магистрали, но также открывает выход на железнодорожное пространство Европейского Союза. А это сопряжено с дополнительными заботами, касающимися обслуживания колеи с разной шириной, перестановки вагонов, организации перегруза и пр.

В обеспечении перевозочного процесса участвуют прямо или косвенно все местные производственные участки. В нынешнем году главные усилия, носящие целенаправленный характер, сосредоточиваются, как и раньше, на обеспечении в первую очередь графика движения, выполнении самых неотложных заданий.

В условиях еще слабо налаженных торговых связей между экономическими агентами стран Балканского полуострова и СНГ, продолжающегося финансово-экономического кризиса, серьезно повлиявших на грузопоток, строить свою работу в стабильном ключе непросто. Приходится быть готовым к любым неожиданностям — спадом и подъемам в движении, оперативно реагировать на изменчивую конъюнктуру. Тем не менее, удалось многое. Обеспечивается на должном уровне безопасность движения. В нормальном режиме функционирует перестановка вагонов с нефтепродуктами и строительными материалами, прибывающими из-за границы. Если появляется штучный груз, по рампе перегруза снуют автопогрузчики, перевозка короба из одних вагонов в другие. Настойчиво ищут резервы повышения доходности в условиях общего для всей дороги снижения пассажиропотока **коллектив вокзала**. Ставка делается не только на увеличение продажи билетов, но и оказание дополнительных услуг. **Путьцами** местных околотов сделано немало по оздоровлению на участке вверенного хозяйства. Работники **оборотного локомотивного депо** поддерживают в исправном состоянии тепловозы, что позволяет отправлять поезда без задержек и своевременно выполнять маневровую работу. Благодаря специалистам **сигнализации и связи**, нет проблем с функционированием устройств СЦБ и связи.

Вместе с тем, нынешняя финансово-экономическая ситуация на дороге обязывает к еще более гибкому проявлению хозяйской предприимчивости. Поэтому встречаясь на совместных планерках, организуемых узловым

Советом, руководители движенического предприятия и участков согласовывают план действий, что называется, до мелочей. Комплексный подход в решении возникающих проблем нацелен не только на обеспечение основной работы, но и экономию дорожающих ресурсов, улучшение социально-бытовых условий тружеников. И в этом деле мне, как начальнику узла, всегда есть на кого опереться в реализации намеченных мероприятий: здесь сильное многоуровневое командное звено.

Благодаря, например, специалистам **сетевого района электроснабжения**, усилен контроль потребления на объектах дорогостоящей электроэнергии, внедряются экономичные электроосветительные приборы. Рачительными хозяевами зарекомендовали себя работники **вагонного ПТО по Берешть**, которые умеют экономить в большом и малом. Зимой помещения обогреваются котельной, которая после предпринятой реконструкции потребляет намного меньше твердого топлива, нежели это было раньше. Наряду с углем в ход идут опилки, собираемые в «столярке». На площадке текущего отцепочного ремонта вагонов не дадут пропасть даже старому гвоздю, если он в пригодном состоянии. С толком ведется разделка списанного подвижного состава. Старогодные детали аккуратно снимают, приходят и складывают в качестве резерва, а остальное — в металлолом, за сдачу которого можно выручать хорошие деньги.

В плане улучшения бытовых условий примером может служить установка на вспомогательном посту электрической централизации МП-3 станции Берешть контейнера, оборудованного для данной цели соответствующим образом. Внутри размещен не только пульт управления, но и есть где подогреть, принять пищу. Стены хорошо утеплены вагонкой, нормальное отопление в зимний период. Тесное старое здание, в котором работники несли дежурства раньше, не выдерживало никакой критики.

Свой профессиональный праздник коллектив пограничного железнодорожного узла встречает в сложнейшей финансово-экономической ситуации. Понимание того, что возникшие трудности могут быть преодолены лишь в результате максимально возможной адаптации железной дороги как субъекта рыночных отношений к резко изменившимся условиям внешнего, не зависящего от нас характера, заставляет сохранять мобилизованность и стабильность.

## Обслуживание устройств СЦБ малыми силами

Уже длительный период не хватает нескольких специалистов к штату на участке СЦБ Злоць—Кэушень—Хаджимус, относящемуся к Басарабьясской ШЧ. Однако это не отражается на функционировании эксплуатируемых здесь устройств постов электрической централизации, поскольку всю ответственность за их техническое обслуживание и оперативное устранение возникающих неисправностей взял на себя старший электромеханик с 38-летним стажем на транспорте Михаил Мисаил и молодой электромонтер Павел Горбан. В случае необходимости на помощь приходят работающие на соседнем участке электромеханики Григорий Караман и Александр Бабенко.

Владимир ОСТАПЕНКО

Фото Юрия КОЗЛОВА



НА СНИМКЕ: старший электромеханик Михаил Мисаил проверяет работу дизельного генератора на посту ЭЦ станции Заим.





— В связи с событиями в соседней Украине и ослаблением торговых связей с Российской Федерацией интенсивность грузовых и пассажирских перевозок через наш участок заметно ослабла. И в таких условиях может показаться парадоксом, что работы по обеспечению графика и безопасности движения у коллектива не поубавилось. Но если разобраться, то в этом нет ничего удивительного. При многочисленных очагах кустовой гнилости и просроченных капитальных ремонтах пути, исчерпавшем свой заводской ресурс подвижном составе иначе просто нельзя: любой недосмотр, любая потеря бдительности могут аукнуться самыми непредсказуемыми последствиями. Велика цена возможных личных ошибок, в чем мы убедились, например, весной, когда в результате самоуспокоенности и допущенных неграмотных действий составителя с приличным трудовым стажем на транспорте произошел досадный сход вагонов в районе маневровой «горки» станции Окница.

Сделав правильные выводы из горького урока, предприняли меры по укреплению исполнительской и технологической дисциплины. Причем не только в движенческом секторе, где усилено внимание к совершенствованию профессиональных знаний и практикуются регулярные выезды на линейные станции для встреч с работниками, но и на других производственных участках узла. В этом отношении немало делается, в частности, **в оборотном локомотивном депо, дистанции пути, в хозяйстве сигнализации и связи, сетевом районе электроснабжения.**

Многое зависит от четкого взаимодействия различных участков, вовлеченных функционально в единый технологический процесс. Задачу облегчает то, что их возглавляют грамотные, инициативные, болеющие за дело специалисты. Они — «костяк» узловой Совета руководителей, координирующего деятельность узла. Каждый понедельник собираемся, обсуждаем насущные проблемы, ищем наиболее рациональные пути их

## Ключ к эффективности — в нашем взаимодействии



Станислав АНДРОНИК,  
начальник Окницкого железнодорожного узла:

решения, исходя, разумеется, из реальных возможностей. И это положительно сказывается на работе.

На своем, как говорится, месте, локомотивщики, подающие без задержек тепловозы под поезда и для выполнения маневровой работы, вагонники, выполняющие своевременно и качественно технический осмотр вагонов. Для того чтобы не допускать на нашу дорогу коммерческого и технического брака, более строго подходим к приему-передаче груза и подвижного состава на украинской пограничной станции Могилев-Подольский. Как известно, немало времени занимают и не всегда позволяют выдерживать график движения пограничный и таможенный досмотры, проводимые в пассажирских поездах на границе. Поэтому совместно с соответствующими службами решили на эксперимент — организовали проверки документов и багажа пассажиров по ходу движения между Вэлчином и Окницей. Пока, правда, лишь в Санкт-Петербургском поезде, однако, если такой подход оправдает себя, то опыт, возможно, найдёт распространение.

Работники двух окницких, а также Вэлчинецкого, Липканского, Медвежеского и других путейских околотов даже при острой нехватке материалов содержат путь в соответствии с требованиями безопасности движения. Нет сбоев в функционировании устройств СЦБ на участках старших электромехаников Василия Руцака и Олега Султанова. Почти готов к эксплуатации многоканальный оптоволоконный кабель на участке Окница—

Вэлчинец. В движенческом секторе немало опытных специалистов, успешно прошедших очередную аттестацию и несущих дежурства за пультами постов ЭЦ.

Среди грузозаправщиков хотел бы отметить коллективы конторы передач, пункта коммерческого осмотра и, конечно же, станций Вэлчинец, Брэтушень и Липкань, где формируется основной местный грузопоток, являющийся важным резервом для увеличения доходности дороги в условиях снижения транзитных перевозок. После перерыва почти в два десятилетия вновь появился постоянный клиент у станции София. На северном участке грузят не только традиционные для республики зерновые и сахар. Здесь берут начало технологические цепочки по доставке из карьеров на бэлцкое предприятие «KNAUF» и столичные стекольные заводы сырья в виде известкового щебня и кварцевого песка. Требования к выдерживанию графика и техническому состоянию кузовов полувагонов очень высокие.

Сегодня, в преддверии профессионального праздника, уверен, можно было бы рассказать и о многих других интересных начинаниях, если бы их реализацию не сдерживали трудности финансового и материально-технического характера. Но ничего не поделаешь — такова реальная ситуация, сложившаяся в результате внешних, не зависящих от железной дороги обстоятельств. В коллективе узла верят, что добрые перемены рано или поздно обязательно наступят, а значит появится больше уверенности в завтрашнем дне.

## А коммерсантом быть обязан

У экономических агентов республики сегодня появилось куда больше возможностей в выборе деловых партнеров, оказывающих транспортные услуги. И чтобы железной дороге не сдать позиции в ужесточившейся конкурентной борьбе, нужно делать все возможное не только для сохранения, но и расширения клиентской базы. А это достигается во многом повышением ответственности при организации перевозочного процесса, одним из первостепенных элементов которого является осмотр вагонов и грузов с коммерческих позиций.



На узловой станции Окница важное дело, связанное с защитой экономических интересов грузоотправителей и грузополучателей, доверено бригаде местного ПКО во главе с Игорем Бойко — выпускником Молдавской Экономической Академии, представителем трудовой железнодорожной династии.

В своей работе коллектив исходит из того, что коммерческий осмотр должен гарантировать сохранность перевозимых грузов. Поэтому на первом месте — особая бдительность, направленная на недопущение «лазеек» для возможных хищений. По прибытии крытых вагонов, полувагонов, цистерн или платформ с контейнерами тщательно проверяются состояние кузовов, запорно-пломбировочных устройств, пломб, закруток, нетронутость сыпучих грузов и лесоматериалов, соответствие крепления груза реквизитам, указанным в железнодорожной накладной.

В правовом отношении коммерческий осмотр — важный элемент разграничения ответственности за сохранность между экономическими агентами и железной дорогой, а также между дорогами, передающими друг другу следующий транзитом груз.

Еще недавно бригаду лихорадила кадровая проблема. Однако ее удалось решить благодаря поддержке, оказанной в улучшении бытовых условий. Дорога не пожалела средств на капитальный ремонт служебного здания. Строители прорабского участка НГЧ оштукатурили снаружи и внутри стены, смонтировали хорошо сохраняющие тепло оконные стеклопакеты, сооружена добротная угольная печка, возле которой в ненастную погоду можно и отогреть озябшие на холоде руки, и мокрую спецовку просушить. Неплохо с обеспеченностью спецодеждой, необходимым для проведения коммерческих осмотров инвентарем.

Ныне в бригаде десять человек, средний возраст которых составляет 25-32 года. В числе лучших — старшие приемщики Иван Лесник, Александр Букарчук, Алла Сарарь, приемщики Максим Негин, Виталий Шутак, Роман Довгалиук, Станислав Пастух, другие. Немалую помощь специалистам оказывает коммерческий ревизор участка Виктор Урсаки.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Фото Юрия КОЗЛОВА

## На линейных станциях магистрали



Станция Бэлць-Слобозия



Станция Липкань

### Бэлць-Слобозия

1295 вагонов при плане 1045 составила выгрузка за шесть месяцев 2015 года по станции Бэлць-Слобозия (ДС — Игорь Мадан). Исполнительностью в работе отличается коллектив грузового двора во главе с Тамарой Вишневецкой. Среди лучших работников — старшие приемосдатчики Людмила Корлэтану и Наталья Мунтян, товарные кассиры Алла Горбуль и Людмила Сторожук, старший товарный кассир Сильвия Горенко.

Основная доля прибывающего сюда железной дорогой груза, предназначенного для выгрузки, приходится на нефтепродукты, сжиженный газ, строительные материалы.

### Рэуцел

1033 выгруженных вагона при плане 791 (выполнение на 130,6 %) — таков результат работы в первом полугодии 2015 года коллектива грузового двора станции Рэуцел, возглавляемой Анатолием Бурлаку. Основная ставка на клиента номер один — совместное молдо-германское предприятие «KNAUF», доставляющего железной дорогой из Кривского карьера известковый щебень для производства гипсовых смесей. Грамотно строя с ним и другими экономическими агентами коммерческие отношения старший товарный кассир Галина Кишларь, товарные кассиры Евгения Чибота и Дина Бурлаку, старшие приемосдатчики Андрей Трипадуш и Галина Пушкарь.

### Липкань

Тесные деловые связи, сложившиеся у Липканского движенческого участка (ДС — Игорь Дацко) с Кривским известковым карьером, позволили довести погрузку до 1228 полувагонов за полугодие. Этот показатель больше планового. Оформлением необходимой сопроводительной документации, взысканием сборов с клиента за оказываемые услуги по подаче-уборке подвижного состава и транспортировке щебня, проверкой соблюдения весовых норм занимается коллектив грузового цеха. Здесь трудятся старший товарный кассир Зинаида Морозова, товарный кассир Татьяна Мизюк, приемосдатчики Анжела Чумак, Екатерина Бохлина, Александра Погореловская, агенты конторы передач Юлия Гуцул, Оксана Фостик, Лидия Карпенко.

### Вэлчинец

Заметно улучшилась грузовая работа на станции Вэлчинец, где начальником Валентина Забавная. А наиболее



Станция Рэуцел



Станция Вэлчинец

показательным месяцем является июнь, по итогам которого погрузка выполнена по отношению к плану на 100 %, а выгрузка — на 116,7 %. В целом удалось справиться с намеченным и за полугодие. В тесном взаимодействии с экономическими агентами региона, пользующимися услугами железной дороги при перевозках грузов («Tezeu-Lux», «Agrofloris-Nord», «Tirex-petrol» и «Printeps»), работают старший товарный кассир Зинаида Скрипник, товарные кассиры Галина Рябко, Людмила Филипчук, приемосдатчик Геннадий Кушнир.

НАШ КОРП.

Фото Юрия КОЗЛОВА





## ДКЖ — 35 лет

Надежда Царева. Эти коллективы завоевали массу наград на международных конкурсах. Известный композитор и певец Савелиу Кожокару много лет успешно руководит детской музыкальной студией. Воспитывает и развивает детские творческие таланты солистка Дворца Анжела Рошкован.

Работают во Дворце и спортивные секции — настольного тенниса, атлети-

ческой гимнастики. Заведует ими тренер по настольному теннису, национальный арбитр Людмила Георгиев.

А возглавляет коллектив Дворца культуры железнодорожников доктор искусств Аурелия Хынку.

**С юбилеем вас, железнодорожные работники культуры и спорта! Успехов и несомлаемых оценок!**

**Александр НИКИФОРОВ**



## ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Руководство ГП «Железная дорога Молдовы» поздравляет с днем рождения и ликвидации последствий аварии: **БАТРЫНАК Вячеслава Васильевича** — дорожного диспетчера; **ТРИКОЛИЧ Виталия Викторовича** — поездного диспетчера.

— Искренне желаем вам доброго здоровья, долгих лет жизни, неиссякаемой энергии, удачи на профессиональном поприще, прекрасного настроения и семейного благополучия! Пусть осуществятся все ваши планы!

\*\*\*

Коллектив ст.Унгень поздравляет с ЮБИЛЕЕМ заместителя начальника станции по грузовой и коммерческой работе **СКРИПНИК Светлану Федоровну**.

— Примите наши искренние поздравления, желаем крепкого здоровья, успехов в труде, семейного благополучия и исполнения всех заветных желаний!

\*\*\*

Администрация и профком МП-1 поздравляют с ЮБИЛЕЕМ бетонщика **МИТИКА Анатолия Васильевича**, сторожа **БРАТОВА Виктора Ивановича**.

— Желаем крепкого здоровья, благополучия и всего, чего себе желаете!

**Д**ворцу культуры железнодорожников 2-го июля исполнилось 35 лет. Построенный тружениками Молдавской магистрали Дворец стал лучшим не только в Кишиневе, но и в Молдове. Своей необычной архитектурой он украсил железнодорожный район столицы. Дворец всегда был гордостью молдавских железнодорожников. Здесь заработали различные кружки художественной самодеятельности, спортивные секции, создавались танцевальные ансамбли, покорявшие не только молдавских зрителей, им аплодировали и в странах зарубежья.

Сегодня в ДКЖ работают несколько творческих коллективов. Зажигательными танцами радует железнодорожников и их гостей практически на всех массовых мероприятиях ансамбль народного танца под руководством Валентина и Раисы Андронаки. Пользуется большим успехом ансамбль эстрадного танца, которым руководит



## «Călătorul» принимает отдыхающих

**Обновленной вывеской с изображением поезда, утопающей в сочной зелени декоративной кустарной изгороди, гостеприимно встречает железнодорожников база отдыха ДОПа «Călătorul», расположенная в живописнейшем курортном месте на Днестре — в Вадул-луй-Водэ. К услугам желающих приятно, интересно и с пользой отдохнуть с семьями и детьми — железнодорожников и жителей Молдовы, других государств — современный, хорошо оборудованный комплекс отдыха.**



**Т**рехэтажное капитальное здание, 5 деревянных сказочных домиков, беседки для отдыха и беседка для банкетов на 100 человек, волейбольная и детская площадки, теннисный стол, шахматы и нарды, бесплатная охраняемая автостоянка, летние душевые и оборудованная мангалом терраса для шашлыков, музыкальная инсталляция, а по праздникам — живая музыка, холодильники, телевизоры, общая кухня и т.д. Всем этим

могут пользоваться 200 отдыхающих — начиная с мая и до глубокой осени, до «последнего клиента», как шутят в администрации базы.

Защищенные густой тенью двух- и четырехместные домики манят прохладой и уютом. Покидая сказочные теремочки, отдыхающие наслаждаются прогулками по тенистым аллеям с зеленой изгородью, любуются цветами и скамейками с вензелями в стиле XIX века, могут посидеть за столиками, покрытыми скатертями с логотипом CFM.

Комфортабельные двух-, трех-, четырех- и пятиместные номера трехэтажного котельцового здания предоставляют полноценный отдых. Номер «люкс», оборудованный по последнему слову дизайнерского искусства и строительной индустрии, придется по душе даже самым придирчивым. Уютная спальня с нежными, воздушными гардинами, просторная гостиная с мягкой мебелью и телевизором, оборудованная всем необходимым кухня с декоративной штукатуркой — не могут не понравиться.

Настоящей изюминкой базы отдыха «Călătorul» является беседка для банкетов на 100 человек. Она — плод дизайнерской фантазии и кропотливого физического труда начальника резерва проводников ДОПа Ивана Константиновича Попеску. Вместе со своими подчиненными он построил ее «от первого до последнего гвоздя» и оборудовал с тонким эстетическим вкусом.

Также руками проводников-энтузиастов под умелым руководством начальника были построены в соответствии с обязательными стандартами волейбольная и детская площадки, барная стойка в трехэтажном здании, мангальная терраса для шашлыков, удобные скамейки. На оборудованной площадке дети могут кататься на ярких качелях и каруселях, потренироваться на турнике.

Почти 25 лет существует база отдыха, но за шесть последних из-за бездействия превратилась в заброшенный объект. И вот нашелся неравнодушный

человек, решившийся ее реанимировать. И.К.Попеску объединил проводников-энтузиастов в этом благородном деле. Ведь ремонт требовался кругом: от обновления вывески и покосившегося забора до систем водоснабжения и канализации.

И закипела работа: весной прошлого года проводники вместе с руководителем своими руками отремонтировали и красили забор и деревянные домики, летние душевые и скамейки, трехэтажное здание, строили новые площадки и беседки. И уже прошлогодний День железнодорожника на обновленной базе отдыха «Călătorul» отметили 200 работников. «Так же будет и в этом году», — заверили администратор базы Юрий Владимирович Дрожжин и бармен Светлана Александровна Макаръ.

А до профессионального праздника отдыхающие здесь наслаждаются комфортом и уютом базы отдыха, чистым воздухом и Днестром, благотворной аурой, царящей здесь, и благодарят настоящего энтузиаста-хозяина И.К.Попеску. В подтверждение можно привести сказанное работниками ДОПа:

— Мы очень довольны условиями отдыха на базе «Călătorul», — сказал проводник пассажирских вагонов скорого поезда № 105/106 Кишинэу—Букурешть Ион Чилибий. — Здесь восстанавливаются и тело, и душа.

Большинство отдыхающих, среди которых проводник пассажирских вагонов поезда № 341/342 Кишинэу—Москва Григоре Симион, выразили свою благодарность не только за прекрасные условия для полноценного отдыха, но и за возможность активного спортивного и детского отдыха.

Итак, база отдыха «Călătorul» принимает всех желающих!

**Лилиана НИКИФОРОВА**

