



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК Молдовы

№ 39 (5855) 30 сентября 2015 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.

ПОНЕДЕЛЬНИК — ДЕНЬ КОНТРОЛЯ



Сергей ТОМША, заместитель генерального директора по инфраструктуре и тяговому подвижному составу ГП «Железная дорога Молдовы», провел в понедельник, 28 сентября 2015 г., День контроля.

Сергей Петрович проинформировал присутствующих о рабочей командировке в Бухарест генерального директора ГП «ЖДМ» Юрия ТОПАЛА, целью которой является подписание с генеральным директором «CFR» SA Даном Марианом Контеску Конвенции по регулированию приграничного железнодорожного трафика в связи с открытием 30 сентября 2015 года нового пассажирского маршрута Кишинэу—Унгень—Яшь (Сокола).

Начальник службы движения Игорь Мунтяну доложил о приеме и сдаче грузовых поездов по межгосударственным стыковым пунктам на южных, северных и центральных участках Молдавской магистрали.

По словам Сергея Петровича, на дороге было проведено совещание по подготовке хозяйства к работе в зимних условиях. Всем руководителям служб дано задание, несмотря на сложную финансово-экономическую ситуацию на дороге, делать все возможное для того, чтобы к зиме дорога была готова. Все запланированные мероприятия нашли свое отражение в протоколе совещания. Помимо общих указаний, оговорена необходимость обеспечения подразделениями спецодеждой и спецобувью. В данной связи Сергей Петрович обратил внимание присутствующих на необходимость более четкого контроля за расходованием спецодежды, инвентаря, запасных частей и материалов. До наступления холодов должны быть в обязательном порядке проверены схемы маршрутов следования железнодорожников на работу и с работы в зимнее время, обеспечения ломами, лопатами, скребками на случай зимних осадков. До 20 октября 2015 г. должна быть опробована снегоуборочная и снегоочистительная техника в дистанциях пути.

Необходимо готовить дорожное хозяйство к осеннему комиссионному объезду генерального директора Молдавской магистрали. Речь идет о подготовке отопительной системы к зиме, об уборке территорий филиалов, вывозе мусора, прополке травы и т.д.

Штефан Буга, специалист службы защиты и предупреждения ГП «ЖДМ», доложил о проблемах обеспечения филиалов спецодеждой и спецобувью.

Завершая День контроля, Сергей Петрович Томша, в частности, отметил: «**Какие бы финансово-экономические трудности не испытывала сегодня Молдавская магистраль, все ее структурные подразделения должны сконцентрировать основное внимание на обеспечении безопасности движения поездов, охране труда на производстве.**»

Ирина КРАЕВСКАЯ

НАЗНАЧЕНИЯ

Юрий ТОПАЛА — генеральный директор CFM

Приказом министра транспорта и дорожной инфраструктуры Республики Молдова Юрие КИРИНЧУКА 23 сентября 2015 года на должность генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» назначен Юрий ТОПАЛА.

Юрий Константинович Топала одержал победу в конкурсе на замещение вакантной должности генерального директора — управляющего CFM, объявленном в августе 2015 года Административным советом CFM на основании Положения «О занятии должности управляющего государственным предприятием, учредителем которого является Министерство транспорта и дорожной инфраструктуры РМ».

С приказом о назначении Юрия Топала генеральным директором ГП «Железная дорога Молдовы» руководящий состав CFM 23 сентября 2015 года ознакомил министр транспорта и дорожной инфраструктуры РМ Юрие КИРИНЧУК.



ОФИЦИАЛЬНО

В двух сентябрьских номерах газеты «Железнодорожник Молдовы» сообщались подробности о работе примирительной комиссии, в состав которой на паритетной основе вошли представители Федерации Профсоюза железнодорожников Молдовы и администрации ГП «Железная дорога Молдовы».

Примирительная комиссия подписала итоговый документ

17 сентября 2015 года состоялось заключительное заседание комиссии, на котором был принят итоговый документ, подписанный всеми членами примирительной комиссии и утвержденный 29 сентября 2015 года генеральным ди-

ректором ГП «Железная дорога Молдовы» Юрием Топала и председателем Федерации Профсоюза железнодорожников Молдовы Ионом Запорожаном.

Публикуем для наших читателей полный текст документа.

РЕШЕНИЯ ПРИМИРИТЕЛЬНОЙ КОМИССИИ

По результатам рассмотрения Требования, представленных Федерацией Профсоюза железнодорожников Молдовы для рассмотрения в рамках примирительной комиссии, приняты следующие решения:

1). Администрация берет на себя обязательство ежемесячно выплачивать заработную плату за прошедший месяц по графику. Дополнительно в счет погашения задолженности по зарплате выделять ежемесячно денежных средств от 2,5 млн леев до 3,0 млн леев. Установить окончание выплаты задолженности в июне-июле 2016 года.

Требование Федерации Профсоюза железнодорожников Молдовы относительно выплаты компенсаций администрацией принимается и будет производиться в соответствии со ст.145 п.2 Трудового кодекса РМ и п.2.19 Коллективного трудового договора.

2). В результате переговоров между представителями администрации и Федерации профсоюза железнодорожников Молдовы в рамках примирительной комиссии, руководство дороги приняло решение прекратить технический простой. Приказом № 401/Н от 10.09.2015 г. «О внесении изменений в Приказ № 342/Н от 04.08.2015 г.» отменяется технический простой с 15.09.2015 г.

3). Вопрос повышения заработной платы будет рассмотрен после погашения задолженности.

4). Предложения, представленные от Федерации Профсоюза железнодорожников Молдовы (Приложение № 4 к Протоколу от 03.09.2015 г.), администрация

принимает к сведению и информирует о нижеследующем:

— в настоящее время проводится работа по разработке органиграммы CFM. После окончания данной работы Федерация Профсоюза железнодорожников Молдовы будет ознакомлена с проектом новой органиграммы;

— согласно указанию Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры РМ в настоящее время проводится аудит финансово-экономической деятельности CFM;

— рекомендовать руководству дороги с особой тщательностью подходить к приему на работу специалистов;

— в настоящее время вопрос реструктуризации предприятия находится в стадии изучения и выбора вариантов экспертами;

— существует План по закрытию малодеятельных станций, согласно которому закрываются такие станции, как Вережаны, Кирютня, Бахмут, Глодяны и т.д.;

— администрация считает формулировку вопроса сотрудничества с экспертными фирмами не подтвержденной документально;

— информация о продаже и сдаче в аренду активов CFM, неиспользуемых в технологическом процессе, находится на сайте CFM. Работа проводится;

— согласно Приказу №399/Н от 09.09.2015 г. выплаты материальной помощи при предоставлении ежегодного очередного отпуска временно приостанавливаются только для руководящего состава дороги: генерального ди-

ректора, зам. генерального директора, руководителей дирекций, начальников служб, начальников самостоятельных отделов, руководителей филиалов, главных инженеров, заместителей вышеуказанных должностей;

— приказ № 136/Н от 21.04.2015 г. по лимитам топлива для экипировки личного автотранспорта отменен;

— администрация принимает во внимание озабоченность профсоюза в вопросе качества приобретаемой спецодежды и спецобуви. Контроль качества необходимо усилить;

— в настоящее время принимаются все необходимые меры по оптимизации расходов на служебные командировки и пр.

Предложения и рекомендации на долгосрочный период администрация принимает к сведению.

5). Администрация принимает к сведению необходимость согласования с профсоюзом приказов, распоряжений, телеграмм и пр., касающихся вопросов изменения или нарушения Коллективного трудового договора.

Федерацией Профсоюза железнодорожников Молдовы предложено администрации отменить приказы, изданные в нарушение п.9.3 Коллективного трудового договора. Комиссия согласилась с мнением профсоюза, но в связи с непредоставлением конкретных приказов, распоряжений для рассмотрения комиссия рекомендует профсоюзу обратиться к генеральному директору для решения данного вопроса.

ЧЛЕНЫ КОМИССИИ:

Гагауз М., Чернецкий П., Томша С., Вартик Т., Маноле В., Клипя П., Кэлдаре В., Дамиан А., Сырбу Р., Цыбырник А., Фуртуна В., Долешкан К., Пырлог В., Прока Г., Бужор В., Драганова В., Дьяченко А., Фисук Д.

Почему уходят рабочие кадры?

ЧИТАЙТЕ
В НОМЕРЕ

3



■ НОВОСТИ ПРОФСОЮЗНОЙ ЖИЗНИ

Началась работа над новым трудовым колдоговором

Коллективный договор является важнейшим внутренним нормативным актом, содержащим обязательства работодателя и работников. Постановлением II Пленума Совета Федерации Профсоюза железнодорожников Молдовы от 25 июня 2015 года утвержден состав комиссии по социальному диалогу и план мероприятий по разработке и заключению нового Коллективного трудового договора, который предусматривает три основных этапа.

На первом этапе в первичных профорганизациях были проведены собрания по рассмотрению предложений для включения в новый проект Колдоговора, которые, в свою очередь, были утверждены на собраниях узловых Советов председателей профкомов.

Второй этап, на котором мы сейчас находимся, предусматривает рассмотрение полученных предложений в составе комиссии по социальному диало-

гу. На данный момент собрано более 35 предложений из Басарабьского, Кишиневского и Бэлцкого узловых Советов председателей профкомов.

На третьем этапе предстоит работа в составе комиссии, сформированной по принципу паритета из представителей работодателя и профсоюзного органа предприятия, в соответствии с законодательством Республики Молдова.

Следует отметить, что Колдоговор позволит руководству организации не

только улучшить некоторые условия трудовых отношений, но и сократить объем кадрового документооборота, ведь в крупных организациях руководитель не контактирует непосредственно с каждым работником и не имеет возможности оговорить все аспекты трудовых отношений в трудовом договоре с каждым. А если все включить в состав трудового договора, он в разы расширится. Поэтому целесообразно взаимодействие с сотрудниками осуществлять через коллективный договор, а в трудовых договорах сделать ссылку на общие правила.

Следующий положительный момент заключения колдоговора — снижение базы по налогу на прибыль, если в документе предусмотрены расходы на льготное питание, на оплату проезда к месту работы и обратно на общественном транспорте или служебном автомобиле, надбавки к тарифным ставкам и окладам, доплаты в повышенном разме-



ре за совмещение, работу в выходные и праздничные дни, выходные пособия при расторжении трудового договора. Получается, что коллективный договор является доказательством обоснованности затрат организации при формировании базы по налогу на прибыль, и это должно стимулировать работодателя к заключению коллективного договора.

**По информации
Федерации Профсоюза
железнодорожников Молдовы**

Фото Юрия КОЗЛОВА

ДОП гарантирует пассажирам комфорт

Вот и пролетел первый месяц осени. Не успеет оглянуться, как зима придет. А одновременно с ней — обильные снегопады и лютые морозы. И, хотя, как в песне поется, «у природы нет плохой погоды...», неблагоприятные климатические условия усложняют человеку путешествия. Сделать пребывание в пути максимально комфортным стремятся работники Дирекции по обслуживанию пассажиров ГП «Железная дорога Молдовы», качественно подготовив пассажирское хозяйство к работе в холодное время года.

В разгар нынешнего знойного лета, как, впрочем, и в предыдущие годы, в ДОПе была создана специальная комиссия из главных специалистов предприятия. Они разработали «Мероприятия по подготовке хозяйства Дирекции по обслуживанию пассажиров к работе в зимних условиях 2015-2016 гг.», которые утвердил начальник ДОПа Вячеслав Пашкан. В них четко определены сроки и специалисты пассажирского хозяйства, ответственные за выполнение намеченного. В общие «Мероприятия» вошли разработанные каждым подразделением свои подготовительные задания. Ответственность за своевременное выполнение намеченных планов взяли на себя, подписав их, главный инженер ДОПа А.П.Капачина, начальник резерва проводников И.К.Попеску, начальник ПТО И.А.Санин, мастер котельной ДОПа О.Ф.Прокупа, начальник автотранспортного цеха С.Н.Цэрнэ.

До 1 октября т.г. штат поездных бригад должен быть приведен в соответствие с планом и объемами перевозок, нормами обслуживания. А до середины октября нынешнего года в ДОПе планируется создать необходимый запас исправных колесных пар для устойчивого обеспечения ими планового вида ремонта и потребности эксплуатации; создать запас редукторов, карданных валов, муфт сцепления; перевести тормозные композиционные колодки на чугунные; создать неснижаемый запас тормозной смазки, резинотехнических изделий; на ПТО — создать неснижаемый запас гасителей колебаний, воздухораспределителей, тормозной арматуры. Также к 15 октября будет укомплектован штат осмотрщиков вагонов, слесарей по ремонту подвижного состава, аккумуляторщиков, слесарей-электриков, экипировщиков углем и водой, мойщиц и комплектовщиц; будет подготовлен и будет содержаться в исправном состоянии технологический запас вагонов; будет заготовлен и создан необходимый запас угля для отопления вагонов; посуды, предметов чайной торговли; матрацев, подушек, одеял, постельного белья. Все цеха, ремонтные отделения, участки, поезда будут обеспечены первичными средствами пожаротушения согласно нормам.

■ ЗИМА НЕ ЗА ГОРАМИ



Пожарные посты будут укомплектованы песком, водой и инвентарем.

Руководство резерва проводников ДОПа запланировало привести к 15 октября т.г. в вагоны пассажирских поездов наглядную агитацию в соответствии с требованиями таможенной и пограничной служб государств пути проследования поездов, а также информации Правил перевозок пассажиров. Постоянно проводится работа с проводниками вагонов, которым вменено в обязанность производить мелкий ремонт вагонов, иметь при себе комплект необходимых инструментов (пласкогубцы, молоток, отвертку). С 25 сентября т.г. силами работников ПТО и поездными бригадами начата подготовка составов поездов к зимним пассажирским перевозкам (ТО-2) нынешнего года.

До 20 октября в ДОПе планируют закончить подготовку пассажирских вагонов к зимним перевозкам в количестве, предусмотренном расписанием движения поездов на зимний период; провести техническое обслуживание системы электрического отопления вагонов, подготовить к эксплуатации в зимний период составы с комбинированным отоплением; произвести ремонт и покраску водо-

разборных колодцев в экипировочном парке, заготовить необходимое количество водопроводных шлангов.

В последний день нынешнего октября в ДОПе будут завершены инструктаж и обучение работников, связанных с движением поездов и обслуживанием пассажиров, в первую очередь — работни-

ков ПТО, БОПа и проводников вагонов; внеплановые технические инструктажи с осмотрщиками вагонов, слесарями ПТО, проводниками вагонов, работниками БОПа, согласно инструкции осмотрщика вагонов ЦВ-ЦЛ-№408, ПТЭ, нормам охраны здоровья и безопасности труда и пожарной безопасности. Все работники ДОПа будут обеспечены теплозащитной спецодеждой, спецобувью, а работники, связанные с обслуживанием пассажиров — зимней формой одежды.

Также до 30 октября т.г. будут произведены ревизия компрессорных установок, воздухопроводов, устройств ЦПА; проверка и обмер колесных пар с записью в журнале, будут исключены из обращения колесные пары, не соответствующие требованиям ПТЭ и Инструкции ЦВ-3429. Будет произведено осеннее техническое обслуживание (ТО-2) оборудования вагонов, находящихся в эксплуатации, для чего на ПТС были созданы специализированные бригады по проведению промежуточной ревизии букс, ревизии автотормозов, промывке и ремонту системы отопления, ревизии электрооборудования вагонов, ремонт внутреннего оборудования вагонов. Силами работников ПТО пассажирское и

поездными бригадами будут подготовлены составы поездов, движущихся в зимний период, и сданы комиссии. Также до 30 октября завершатся техническая ревизия оборудования котельной на ПТС и консервация вагонмоечной машины, оборудования насосной, водопроводных сетей и водоотводных сооружений; внеочередная ревизия электрощитов и электрораспределительных постов, обеспечение всех распределительных шкафов схемами. Работники хозяйства резерва проводников совместно с цехом эксплуатации проверят титаны на наличие в зольнике пламени отражателей; завершится обучение поездных бригад на тему «Положения о порядке очистки ото льда ходовых частей и подвагонного оборудования пассажирских вагонов в международном сообщении».

Старший мастер цеха №35, бригадир и сменные мастера электроцеха ПТО, согласно графику, производят растяжку вагонов в составах, замеры колесных пар вагонов, находящихся в эксплуатации, профилактику электрощитов, электрооборудования, высоковольтного электрооборудования, ревизию аккумуляторных батарей, готовят оборудование вагонов, системы отопления с постановкой трафарета «Проверен».

Немало предстоит сделать и в ходе подготовки автотранспортного цеха к работе в зимних условиях. Утеплить ворота боксов для поддержания температуры в помещениях, заменить летнюю резину на зимнюю, заменить трубы отопления с крыши и провести их через боксы с целью избежания потерь тепла, подготовить технику для выдачи угля в зимнее время по вагонам, а также для очистки снега по всей территории.

Каждый железнодорожный состав, в соответствии с составленным графиком, останавливается в парке отстоя на один рейс для проведения ТО-2. Работники ПТО и поездных бригад производят в каждом вагоне ремонтные работы по восстановлению и замене изношенных узлов и деталей, обновлению внутреннего оборудования и проведения дезинфекции и дезинсекции работниками санитарно-эпидемиологической службы.

Лишь после всех выполненных работ пассажирский состав может предстать перед комиссией по приемке пассажирских составов, назначенной руководителем ГП «Железная дорога Молдовы».

Как и в предыдущие годы, работники всех вспомогательных цехов ДОПа — цеха резерва проводников, ПТО-пассажирского, БОПа, автотранспортного цеха, котельной, цеха снабжения необходимым оборудованием и материалами, цеха питания и др. — оперативно и добросовестно готовятся к работе в зимних условиях 2015-2016 гг. И все это для качественного обслуживания пассажиров, для того, чтобы они чувствовали себя комфортно в вагонах CFM, для того, чтобы как можно больше путешествующих отдали предпочтение железнодорожному транспорту Республики Молдова.

Лилиана НИКИФОРОВА

Фото Юрия КОЗЛОВА



Настоящей кузницей кадров для хозяйства сигнализации и связи не только северного участка, но и всей Молдавской магистрали была на протяжении десятилетий Бэлцкая ШЧ. Руками опытных специалистов массово внедрялась электрическая централизация, благодаря их уму и равнодушию появлялись другие интересные начинания, направленные на безотказное функционирование сложной аппаратуры и обеспечение безопасности движения. Престиж профессии был настолько высоким, что еще в 2004-2005 годах устроиться на предприятие было не так-то легко. При приеме на работу к новичкам предъявлялись повышенные требования, что способствовало отбору самых достойных и знающих. Теперь, к сожалению, картина иная. В дистанции образовалась кадровая брешь в 54 человека — почти четверть штатного персонала. Причем в большинстве случаев речь идет об уходе работников основных специальностей — электромехаников СЦБ и электромонтеров. Независимо от возраста и продолжительности трудового стажа.

Например, на Окницком участке предприятия из 10 электромехаников осталось лишь 6 — и стоит вопрос о необходимости срочного переобучения части электромонтеров, с закреплением которых дела обстоят более-менее благополучно. На участке автоблокировки Бэлць-город—Фэлешть—Петрешть согласно штатному расписанию требуется 16 специалистов, но в действительности задействованы лишь два электромеханика СЦБ. Ребята толковые, поощрялись в ходе комиссионных осмотров за трудолюбие, однако, даже получая доплаты к основному заработку, они просто физически не в состоянии охватывать все устройства мероприятиями в строгом соответствии с графиками планово-предупредительных ремонтов. Остро не хватает электромонтеров в «летучке связи».

Непростая ситуация в связи с кадровой обеспеченностью сложилась на участках двух других дистанций сигнализации и связи — **Кишиневской и Басарабьской**, где, например, посты электрической централизации протяжением направления Злоць—Кэушень—Хаджимус обслуживают лишь старший электромеханик СЦБ и молодой электромонтер. Не все благополучно с закреплением кадров у энергетиков, путейцев. Да и локомотивные депо, за редкими исключениями, молодежь выбирает не совсем охотно. Ветераны Бэлцкого железнодорожного узла вспоминают, с каким интересом приходили в былые времена ученики подшефной общеобразовательной школы на экскурсии в цеха ТЧ-4, с благоговением осматривали технику. Впоследствии многие из них, повзрослев, пополнили ряды машинистов, помощников машинистов, слесарей, инженерно-технических работников. К слову, часть того контингента продолжает трудиться и теперь, невзирая на почтенный возраст. Ныне депо готовит для себя специалистов в стенах местного технического колледжа железнодорожного транспорта, но на производстве остаются, к сожалению, единицы из молодых выпускников. Основная тяжесть технологического процесса держится на специалистах с большим стажем. Рано или поздно и они уйдут на заслуженный отдых.

Что же происходит? Ответ на этот волнующий вопрос, видимо, следует искать, прежде всего, в неблагоприятном социально-экономическом положении, сложившемся за последние годы в республике. Не далее как лет десять назад прожиточный минимум железнодорожников, да и вообще значительной части населения, был таким, что заработная плата, получаемая за вкладываемый труд, позволяла не только воспроизводить затрачиваемую рабочую силу, но и созда-

■ ПРОБЛЕМА: ВЗГЛЯД НА СИТУАЦИЮ ИЗНУТРИ

Почему уходят рабочие кадры?

В подразделениях ГП «Железная дорога Молдовы» назрела необходимость совершенствования мотивации труда квалифицированных работников



вать определенные накопления для удовлетворения других потребностей.

Спровоцировавший негативные процессы финансово-экономический кризис привел впоследствии к тому, что ее уровень начал терять свою покупательную способность на фоне стремительного удорожания жизненно важных благ. Очередной чувствительный удар нанесла резкая девальвация лея, поставив многих железнодорожников с их оставшимися на прежнем уровне размерами заработной платы фактически на грань выживания. Смотрите, что получается. Мне рассказали, что в тех же Бэлць электромеханик СЦБ со стажем зарабатывает менее 3000 леев в месяц, тогда как, скажем, грузчик расположенного неподалеку от железной дороги коммерческого склада — 3800 леев. Вдобавок последнему еще дают хорошую доплату за сверхурочную работу. Труд высококвалифицированного специалиста, несущего круглосуточно юридическую ответственность за безопасность движения, не то что уравнин, но фактически ценится ниже труда человека без образования. На уже упомянутый нами участок Бэлць-город—Фэлешть—Петрешть выделили служебный автомобиль, а вот шофера, который будет реально получать в месяц 1800 леев, найти не могут.

— Уже и соседей, бывших водителей, уговариваю, а они улыбаются иронически в ответ, что лучше будут отдыхать дома, чем пойдут на такую зарплату, да еще связанную с оперативными выездами на линию в любое время суток, — сетует старший электромеханик участка. — В случае необходимости сажусь за руль сам, а тут еще дорожная полиция может остановить и придираться, почему на руках нет путевого листа. Откуда его взять, если подтянуть ночью с постели спешить на устранение неисправности на линии! Пока объяснишь, теряется время, а еще нервы...

Специалист участка от Флорешть до Матеуць ШЧ-3 стало труднее добираться на работу после укорачивания пригородного маршрута дизель-поезда

из Бэлць до станции Рогожень. Если что-то случается на линии, старшему электромеханику, проживающему в Гиндешть, не остается ничего другого, как использовать собственную легковушку.

Специалистов в возрасте еще удерживает от увольнений надбавка к основному заработку за стаж, предусмотренная Коллективным трудовым договором. Но молодежь не может претендовать на нее в полной мере, что существенно снижает материальный интерес. В горловине маневровой площадки узловой станции Бэлць-Слобозия я встретил паренка — электромонтера, недавнего выпускника технического колледжа железнодорожного транспорта, осматривавшего в паре с опытным электромехаником СЦБ полигонную аппаратуру. Уже по интересу, проявляемому им к работе, можно было понять, что дело выбрал по душе.

— Если наберется немного опыта, то, думаю, будет хорошим специалистом, — так отзывался о новичке наставник. — Вот только после двух месяцев работы в дистанции колеблется — остаться или написать заявление об увольнении.

— Что случилось? — поинтересовался я у паренка.

— Работа «эсцэбиста» мне очень нравится, — несколько смутившись, отвечал тот. — Но куда с такой зарплатой?! Даже любимую девчонку в кафе не сводить, не говоря уже о женитьбе, приобретении жилья...

В сельской местности еще держат подсобные хозяйства, да и деваться, собственно говоря, некуда, если только не ехать за рубеж в поисках лучшей доли, а потому работники увольняются меньше. Но в Бэлць, где, согласно статистическим данным, реальная среднемесячная зарплата по городу составляла 4,5-5 тысяч леев и вполне можно устроиться на стороне, текучесть кадров среди железнодорожников усилилась за последнее время. У части выпускников технического колледжа железнодорожного транспорта, как показывают опросы, отбивает желание идти на железную до-

рогу отсутствие жилья. Рабочих общежитий на предприятиях и в помине нет, а съем квартиры у частного обходится ежемесячно почти в 100 долларов США. То есть за проживание отдай всю зарплату...

На железной дороге, благодаря решительным действиям нынешнего руководства СГМ и отраслевого профсоюза, уже решена проблема регулярной выплаты заработной платы. Это, конечно, позволит несколько замедлить наметившийся уход кадров. Однако о серьезном повышении ее, доведении до уровня современных требований приходится пока мечтать, потому что в условиях снижения перевозок и необходимости отвлечения значительных средств на техническое перевооружение резервы для увеличения фонда оплаты труда, если не исчерпаны, то незначительны. Пришла пора искать другие возможности, заключающиеся, наряду с оптимизацией персонала и резким снижением непроизводительных затрат, во внедрении новых мотивационных форм.

Исторически сложилось так, что на железнодорожном транспорте применяют с давних пор единые условия оплаты труда, обусловленные единым технологическим процессом, когда каждый работник вносит свой вклад в общий результат деятельности отрасли — обеспечение перевозок. Соответственно оплата для подавляющего числа тружеников строится в основном на базе единой тарифной сетки, которая, к сожалению, не позволяет учитывать до тонкостей конкретный труд. Поэтому на ряде железных дорог СНГ начинают осознавать необходимость более дифференцированного подхода к оплате труда. Сохранение единого порядка начислений, скажем, за работу во вредных или ночных условиях, не дискутируется. Предполагается другое — упорядочивание соотношения в оплате труда работников различных профессий или профессиональных групп в зависимости от интенсивности, качества и сложности выполняемых профессиональных обязанностей. Это подразумевает в целях усиления мотивации и закрепления кадров, прежде всего ключевых специальностей, увеличение разрыва между тарифными коэффициентами для различных категорий железнодорожников. Приоритет отдается тем, кто напрямую связан с движением, тягой, ремонтами локомотивов и вагонов, путей и т.д.

Более продуманная модель оплаты труда важна и в деле привлечения на транспорт молодых специалистов. Было бы неплохо, например, чтобы руководители предприятий имели в своем распоряжении специальный фонд материального поощрения лучших работников. В свое время в коллективах путейских околотов действовала система, при которой премии распределялись при участии коллективов. Интересен опыт внедрения в 80-90-х годах прошлого столетия в Бэлцком локомотивном депо комплексной системы управления качеством труда с выведением соответствующих коэффициентов, о чем рассказывается в книге доктора технических наук, бывшего главного инженера предприятия П.М.Паламарчука «Новое — это хорошо забытое старое».

Проблема кадров стоит сегодня очень остро. И если ей не уделять должного внимания, то, как знать, завтра можно остаться без компетентных, хорошо знающих специфику работы специалистов. Об этом надо думать сегодня.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Фото Юрия КОЗЛОВА

Трудовой десант на Буковэцком мосту

После завершения покраски железнодорожного моста через реку Рэут бригада во главе с начальником участка Василием Коркоделом из МП-1 сменила место дислокации, высадив свой трудовой десант у станции Буковэц.

Там, на 1590-м километре (пикет 8), находится еще один мост — четырехпролетный, длиной 82,9 метра, 1957 года постройки. Получив подспорье в лице ра-

ботников под руководством мастера Валерия Романа, специалисты приступили в конце августа к выполнению столь же ответственной технологической операции. В данное время они ведут удаление пескоструйным способом ржавчины и остатков старой краски с металлической поверхности сооружения. Потом придет черед грунтовок и покраски. А вскоре на мосту найдется дело и для бригады мастера Светланы Бердецкой (Киши-

невская ПЧ-1), обслуживающей искусственные сооружения участка.

Предстоит замена брусьев, которых выделили для Буковэцкого и Унгеньского железнодорожных мостов через реку Рэут в количестве 200 штук. По своим размерам брусья шире и длиннее деревянных шпал, что придает большую устойчивость рельсам.

В настоящее время эта бригада занимается покраской перил пешеходного моста на станции Унгень.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ



ПОЗДРАВЛЯЕМ!



Коллектив профкома Администрации ГП «Железная дорога Молдовы» поздравляет с днем рождения **Зинаиду Геннадьевну ДИМОВУ** — коллегу по профсоюзной работе, отличника-движенца и просто прекрасного человека!

— Здоровья Вам, Зинаида Геннадьевна, неутомимого движения вперед, любви!

* * *

Администрация и профсоюзный комитет станции Балць-Слобозия от всей души поздравляют с днем рождения ведущего инженера службы движения ГП «Железная дорога Молдовы» **ДИМОВУ Зинаиду Геннадьевну** и посвящают ей следующие поэтические строки:

Пусть этот день счастливым будет,
Пусть принесет Вам радость и успех,
И сколько б счастья ни желали люди,
А мы желаем больше всех!

* * *

Администрация, профком и коллектив Кишиневской дистанции электро-снабжения от всего сердца поздравля-

ют с днем рождения **ЗОЛОТАРЕВУ Людмилу Филипповну**, бухгалтера ЭЧ-1.

Желаем света и добра,
Друзей хороших и тепла!
Жить долго, весело и смело,
Чтоб никогда не надоело.
Смеяться, верить и любить,
А главное — счастливой быть.

* * *

Администрация, профком и коллектив Кишиневской дистанции электро-снабжения от всего сердца поздравляют с днем рождения водителя ЭЧС-Бендера **Евгеньевича**, электромонтера ЭЧС-Унгень.

Желаем в этот славный юбилей
Отличного здоровья, доброты,
Счастливых и благополучных дней,
Любви родных, сердечной теплоты.
Вдыхать всей грудью жизни аромат,
С улыбкой молодой на мир смотреть,
Пусть не иссякнет бодрости заряд,
Чтоб никогда душою не стареть!

* * *

Администрация, профком и коллектив Кишиневской дистанции электро-снабжения от всего сердца поздравляют с днем рождения водителя ЭЧС-Бендера **ДЕЛИГУЛА Вячеслава Михайловича**.

Мечтам твоим желаем сбыться!
И сердцу долго-долго биться.
И песне жить в твоей груди,
И много счастья впереди.

* * *

Руководство службы внутреннего аудита ГП «Железная дорога Молдовы» поздравляет с днем рождения аудитора **БУЖОРЯНУ Сильвию Петровну**.

— Желаем доброго здоровья, благополучия, успешных производственных дел.

* * *

Коллектив станции Прут от всей души поздравляет с 60-летним ЮБИЛЕЕМ дежурного по станции **ВАЛЬКО Валерия Григорьевича**.

— Желаем уважаемому юбиляру крепкого здоровья, долгих и счастливых лет в окружении родных и близких. А также побольше удачи на жизненном пути!

В МИНУТУ ДОСУГА

Виток бесконечного процесса	Дом во вкусе Снежной Королевы	Почтальон из Простоквашино							
				Литье горьких слез	Пение с теле-суфлером		На днях, недавно (устар.)		
Плохая изба, хижина		Король само-цветов		Сменить ... на милость	Любимый напиток пиратов				
Шум голосов, моторов							Водный поток		
			"Чучело" в магазине одежды	Морозная сторона горизонта					
Губит железо	Ловля, глаза завязав								
			Актриса Роговцева по имени	Глазные жалюзи					
Подарок для взяточника					Река, воспетая Шолоховым	Река, купающая "Аврору"		Небесная лазурь	
Подневольная дама		Жанна Д...	Винный отдел в серванте				Аукцион-ное предло-жение		
Черно-красный деликатес					Деревья голубые ...				
				"Музыка" разбитой посуды					
Округлые мышцы на голени					"... два, левой!"				

ВНИМАНИЕ!

Доводим до сведения!

С 1 октября 2015 года закрывается Унгеньская ручная междугородняя телефонная станция.

Прямые абонентам РМТС Унгень следует пользоваться дальней автоматической телефонной связью. При необходимости оперативным абонентам станции Унгень для вызова оперативных абонентов Молдавской железной дороги и CFR надлежит пользоваться услугами РМТС станции Кишинэу. Вызов по номеру: 0-944-21-21.

РМТС Кишинэу будет производить соединение руководства, оперативных служб управления дороги с оперативными работниками Унгеньского железнодорожного узла, включенными в ЦАТС Унгень, посредством дальней автоматической телефонной связи.

СЛУЖБА СИГНАЛИЗАЦИИ И СВЯЗИ CFM

В МИРЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

■ Несколько лет назад между Парижем и Венецией начал курсировать специальный «поезд любви». В купе такого поезда: VIP-обслуживание, есть телевизор, душевая кабина и специальная двуспальная полка.

■ Однажды в турне по Швейцарии отправился поезд, на котором ехали сливки швейцарского общества: министры, депутаты, почетные граждане и т.п. По случаю торжества поезд был составлен из одних вагонов-ресторанов. Но организаторы не учли маленького нюанса: в швейцарских вагонах-ресторанах нет туалета. Поэтому, когда поезд подошел к станции, собравшиеся встречать его местные жители были очень удивлены: почетные гости сыпанули из дверей вагонов, как горох.

■ В Австралии на пустынной равнине проложена железная дорога, которая занесена в книгу рекордов Гиннесса. Знаменита она тем, что на протяжении 500 км на ней нет ни одного поворота.

■ В Монте-Карло можно увидеть людей, которые встречают поезда в ожидании тех, кто прибыл в княжество впервые. После чего пассажирам предлагают деньги для игры, обещая за это долю выигрыша. Во всем виной примета, что новичкам везет.

■ На станции Сибуба в Японии стоит памятник собаке с «фуражкой начальника станции» на голове. Этой чести собака удостоилась за свой подвиг, она 10 лет встречала хозяина, уехавшего на поезде.

Неизвестное об известном

Каждый день, пользуясь ставшими уже привычными для нас вещами, мы не задумываемся, откуда они взялись. Откуда появились, скажем, пылесосы, фотоаппараты и авторучки? Где изобрели телевизоры? Кто придумал брюки? Где родились первые ботинки? Предлагаем вам примеры рождения некоторых вещей, которые мы повседневно используем.

Зубная щетка



Ученые, обследуя останки древних римлян, установили, что на их зубах присутствуют тонкие борозды — следы чистки зубов. Чем пользовались люди в тот период? Сначала появились жевательные пластины, которые призваны были избавлять человека от дурного запаха. Для их изготовления использовалась смола. Далее люди научились расщеплять один конец древесного отрезка — мягкие породы деревьев позволяли это сделать. И, наконец, в Китае была изобретена первая зубная щетка, которая стала аналогом современной. Щетина дикой свиньи крепилась на деревянной ручке. Случилось это в XV веке. А зубочистки появились гораздо раньше, так как бо-

лее примитивны и просты в использовании.

Очки

В XIII веке английский монах Роджер Бейкон придумал, как увеличить буквы. Он просто клал на строчки кусок стекла.



Но это мало облегчало процесс чтения для людей, страдающих дальтонизмом. В XIV веке появился портрет кардинала, где он изображен в очках. Прожил данный кардинал в Италии. Именно там, да еще в Германии, стали появляться первые очки. Они представляли собой две скрепленные линзы без дужек.

Скотч

Несмотря на то, что клейкая лента — скотч — имеет свое название от слова «шотландец», она

родилась не в Шотландии, а в Германии. Немецкий аптекарь изобрел знаменитый нам пластырь для защиты ран от инфекции. Идея развивалась дальше, и на свет появился скотч для скрепления различных материалов.

Мыло

Первое мыло родилось в древнем Вавилоне. Оно представляло собой душистый бесформенный комок.

Производство мыла организовал Джеймс Гэмбл, основатель компании «Проктер энд Гэмбл». Он же придумал состав и форму этого гигиенического средства. Первое кусковое мыло стало выпускаться в XIX веке.



Внимание любителей бега!

Легкоатлетический клуб железнодорожников «Экспресс-К» проводит открытый чемпионат CFM по кроссу среди любителей бега — работников железной дороги Молдовы, их родственников и детей.

ЧЕМПИОНАТ СОСТОИТСЯ 3 ОКТЯБРЯ 2015 г. В СТОЛИЧНОМ ПАРКЕ ДОЛИНА РОЗ

Начало — в 10:30