

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК МОЛДОВЫ



N 7-8 (5877-78) 7 апреля 2016 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.

■ БЕЗОПАСНОЕ ПРОИЗВОДСТВО

Перед законом все равны

Создание максимально безопасных условий труда для каждого сотрудника — один из главных принципов на железнодорожном транспорте. Служба охраны здоровья и безопасности труда на таком многофункциональном производстве, как железная дорога Молдовы, призвана способствовать снижению уровня травматизма, аварийных ситуаций, а также быстро реагировать на нестандартные санитарно-бытовые случаи. Все, что связано с вопросами, предполагающими охраняемые мероприятия в области трудовой деятельности работников CFM, находится под контролем генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» Юрия ТОПАЛА. Руководство магистрали строго контролирует выполнение нормативных указаний Закона РМ об охране здоровья и безопасности труда № 186-XVI от 10 июля 2008 года.



Сертификат генеральному директору ГП «Железная дорога Молдовы» Юрию ТОПАЛА вручает начальник службы защиты и предупреждения CFM Думитру ДУРНЕСКУ

В марте текущего года служба защиты и предупреждения CFM проводила занятия по изучению выбранных, наиболее актуальных тем в этой области, исходя из требования один раз в три года проводить обучение со всеми руководителями ГП «Железная дорога Молдовы» и их заместителями, руководящим составом на железнодорожных узлах Молдавской магистрали. Занятия проходили в Учебном центре, аккредитованном при Министерстве образования РМ.

Первого апреля 2016 года начальник службы защиты и предупреждения CFM Думитру Дурнеску вручил соответствующие сертификаты прошедшему обучению высшему командному составу ГП «Железная дорога Молдовы» во главе с генеральным директором Юрием Топала.

Также сертификаты получили руководители железнодорожных узлов в Кишиневе, Унгенах и Бендерах.

На Молдавской железной дороге ежегодно проводится комплекс мероприятий, направленных на улучшение условий труда и его безопасности. Он осуществляется по разным направлениям. Это правовое и организационное обеспечение охраны труда; мероприятия по хозяйству служб, структурных филиалов; санитарно-гигиенические, лечебно-профилактические и лечебно-оздоровительные мероприятия; обучение работников, внедрение передового опыта по охране труда; информационное обеспечение охраны труда.

Многогранность профилактических мер способствует снижению производственного травматизма и профессиональной заболеваемости, а также созданию условий труда, обеспечивающих сохранение жизни и здоровья работников CFM в процессе их трудовой деятельности.

Ирина КРАЕВСКАЯ

Фото Юрия КОЗЛОВА

■ СОБЫТИЯ И ФАКТЫ

Казахская компания готова к сотрудничеству с CFM

30 марта 2016 г. администрация ГП «Железная дорога Молдовы» приняла участие в официальной встрече с представителями компании ТОО «Проммашкомплект» из Казахстана. Стороны обсудили важные вопросы, касающиеся дальнейшего прогресса CFM: привлечение инвестиций в развитие железной дороги Молдовы; перенаправление грузопотока, который транзитом пересекает бы территорию РМ; другие возможности сотрудничества.

Помимо прочего, представители казахской компании провели презентацию собственной продукции и услуг, которые они оказывают. Сотрудники ТОО «Проммашкомплект» выразили интерес к программе, финансируемой Европейским банком реконструкции и развития, посредством участия в работах по модернизации железнодорожной инфраструктуры Республики Молдова.

Как известно, благодаря соглашению, достигнутому с ЕБРР, ГП «Железная дорога Молдовы» получит кредит, первый транш которого будет направлен на приобретение новых локомотивов, а второй — на развитие и ремонт инфраструктуры.

CFM на встрече с бизнесменами Молдовы и Польши

31 марта 2016 г. администрация ГП «Железная дорога Молдовы» приняла участие во встрече бизнесменов Польши и Республики Молдова. Мероприятие состоялось в Академии наук РМ под эгидой Торгово-промышленной палаты РМ. На открытии заседания Президент Польского Агентства по информации и иностранным инвестициям Славомир Майман представил польскую делегацию и зачитал приветственное сообщение участникам круглого стола.

Главной целью мероприятия было установление отношений между деловыми кругами Молдовы и Польши.

В связи с проведением данной встречи Павел Харди, представитель одной из ведущих польских компаний по производству железнодорожных составов, вагонов, локомотивов и трамваев, посетил с рабочим визитом ГП «Железная дорога Молдовы». Он встретился с генеральным директором CFM Юрием Топала, а также с заместителем генерального директора по коммерческой деятельности Григорием Кондураке. Павел Харди провел детальную презентацию продукции компании PESA Bydgoszcz и выразил готовность к длительному сотрудничеству между компанией, которую представляет, и CFM.

По информации пресс-службы CFM

■ НОВОСТИ CFR

Модернизация на CFR «Călători»



Пассажирская компания CFR «Călători» намерена модернизировать в нынешнем году 30 из почти тысячи действующих вагонов.

Четыре вагона уже были переоборудованы и курсируют на Констанцу. У них новый интерьер, системы кондиционирования и видеонаблюдения, сообщает DIGI24.

Первый весенний месяц преподнес приятный сюрприз десяткам пассажиров, которые совершили утром посадку в поезд на Констанцу: CFR «Călători» после пятилетней паузы возобновила движение первых модернизированных вагонов. Интерьер полностью изменен, установлена информационная система оповещения пассажиров и кондиционеры. Переоборудование одного вагона стоит 1,4 млн леев. До конца нынешнего

года планируется запустить в движение 30 обновленных вагонов.

— Нам необходимы 35 миллионов леев для модернизации 25 вагонов второго класса и 7 миллионов для вагонов первого класса, — отметил **Iosif Szentes, генеральный директор CFR «Călători»**. — Уже утверждены суммы на модернизацию 14 вагонов, включая доплату.

Модернизированные вагоны будут курсировать из столицы на Крайову, Бузэу, Брашов и Констанцу. Вдобавок руководство CFR «Călători» намеревается в этом же году повысить комфорт и в других 15 вагонах, способных курсировать со скоростью 200 км/ч.

Инвестиция достигает 7,5 млн леев.

Поскольку локомотивам и вагонам государственной компании от 25 до 40 лет, руководство CFR «Călători» надеется нынешним летом начать аукцион по закупке 83-х электропоездов и 23-х автомоторов. Половина необходимых средств, около 270 миллионов евро, могли бы поступить из Брюсселя.

Для того чтобы поезда могли двигаться с более высокой скоростью, необходим ремонт железнодорожного пути.

Dan Costescu, министр транспорта Румынии: «Для капитального ремонта на железной дороге было запланировано около 150 миллионов леев. Это в 10 раз больше, чем было заложено в предыдущем бюджете».



Господин Негру, подходит к концу первый месяц с момента назначения Вас на должность начальника столичного железнодорожного узла. Каковы первые впечатления?

— Один месяц работы в столь ответственной должности — слишком мало, чтобы разобраться в имеющихся на предприятии проблемах, но достаточно, чтобы выделить основные цели и задачи. Главное, что во всех вверенных мне подразделениях трудится профессиональная команда, которая поможет реализовать намеченные цели и направить усилия на их поэтапное осуществление. Начальник железнодорожного узла — это представитель генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» в территории. Его основные обязанности — общее руководство и координация деятельности всех структурных подразделений, доведение задач руководства CFM до трудовых коллективов, контроль за эффективностью использования средств.

Столичный железнодорожный вокзал — визитная карточка города и Республики Молдова — одно из главных подразделений железнодорожного узла Кишинэу. Как Вы оцениваете деятельность этого коллектива?

■ НАЗНАЧЕНИЯ: ПЕРВОЕ ИНТЕРВЬЮ



зопасность движения грузовых и пассажирских поездов. Столичные движенья постоянно работают над улучшением качества оказываемых услуг. Благодаря их труду, по прибытию поездов к месту назначения наши экономические агенты и пассажиры могут сверять часы. Конечно, некоторые скептики мне возразят. Однако, если даже и бывают опоздания, на то есть объективные причины — задержки на погранично-контрольных станциях.

Олимпийский девиз Citius, Altius, Fortius применим не только в спорте, но и в нашей работе. С уверенностью можно сказать — это девиз локомотивного депо Кишинэу. Не секрет, что наши тепловозы устарели не только технически, но и морально. Мне довелось общаться с машинистами, участвовать в процессе движения тепловозов. Поражен самоотверженностью машинистов, их заботой о своих железных конях. Это — свидетельство преданности профессии железнодорожника.

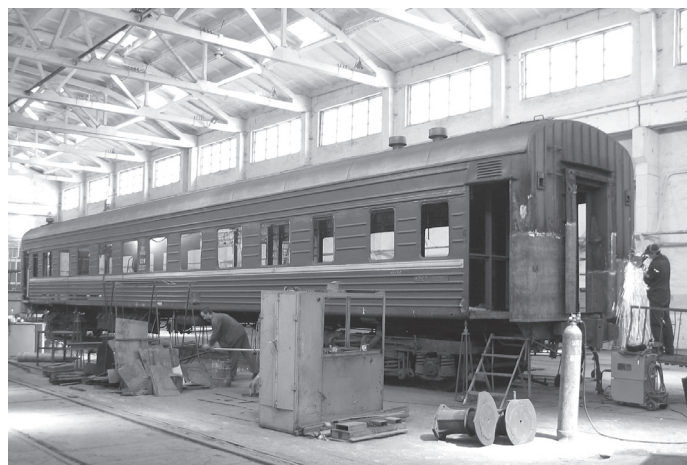
Надеюсь и уверен, что в 2016 году мы продолжим начатые работы по реализации инвестиционных проектов, финансируемых Европейским банком реконструкции и развития (BERD) и Европейским инвестиционным банком (BEI), которые позволят приобрести новых

Необходимо изменить стиль управления подразделениями

— Кишиневский вокзал — украшение нашей столицы. Его внешний вид и внутренний интерьер — удачное сочетание архитектурных стилей разных исторических эпох. Вокзал не только впечатляет гостей Молдовы, но и радует пассажиров CFM своим комфортом, соответствующим европейским стандартам. Коллектив вокзала обеспечивает качественное и своевременное обслуживание пассажиров, создание комфортных условий. На вокзале Кишинэу постоянно проводится работа по сокращению эксплуатационных расходов, по улучшению всех финансово-экономических показателей. По итогам проведенного анализа руководством вокзала пересмотрено занятие каждого работника и за счет уплотнения функциональных обязанностей часть работников была переведена на 8-часовой рабочий день. В результате получился сокращенный режим ежемесячной работы без ущерба выполнения всех поставленных перед коллективом задач.

Приобретая билет в кассах вокзала, пассажиры идут на посадку. У каждого вагона их гостеприимно встречают проводники Дирекции по обслуживанию пассажиров. ДОП — одно из самых больших предприятий железнодорожного узла. Его коллектив успешно обеспечивает качество обслуживания пассажиров. Что касается пригородных пассажирских перевозок, у Железной дороги Молдовы есть проблемы. Связаны они, конечно, с поддержанием подвижного состава в рабочем состоянии, низким уровнем пассажиропотока. Плюс к этому — отсутствие субсидирования со стороны государства. Между тем, международная практика в этой области предусматривает поддержку пассажирского сектора государством. И это не случайно, ведь железнодорожный транспорт входит в категорию экологически чистого и экономичного вида транспорта.

После того как пассажир купил билет, занял свое место в комфортабельном вагоне, железнодорожный состав отправляется в путь. Далее эстафета переходит к другим подразделениям, отвечающим за его безопасность. Каковы, на Ваш взгляд, их позиции?



В ВЧД-1

Значение Кишиневского железнодорожного узла для транспортной сети CFM трудно переоценить. Он является самым большим по количеству филиалов и численности работающих. В его состав входят 17 структурных подразделений, коллективы которых своим трудом обеспечивают безопасность движения поездов, сохранность грузов и культурное обслуживание пассажиров.

При назначении Федора НЕГРУ на должность руководителя столичного узла генеральный директор Молдавской железной дороги Юрий ТОПАЛА пожелал ему удачи на новом профессиональном поприще, отметил необходимость усиления общего руководства и повышения эффективности деятельности всех подведомственных филиалов.

О первых впечатлениях знакомства с ведущим узловым подразделением ГП «Железная дорога Молдовы» нашему корреспонденту рассказал в беседе его новый начальник Федор НЕГРУ.

— На главном участке CFM, связывающем Молдову с Румынией, Украиной, Россией, Беларусью, Польшей, о состоянии пути заботится Кишиневская дистанция пути. Этот коллектив успешно выполняет работы по усилению безопасности движения поездов. Несмотря на трудности со снабжением материалами верхнего строения пути, специалисты обеспечивают бесперебойное и безопасное движение поездов с установленной скоростью. Постоянно работают над улучшением технического состояния пути, повышением средней скорости движения поездов, над уменьшением количества неудовлетворительных участков с ограниченной скоростью, а также над сокращением числа негодных деревянных шпал.

За своевременный и качественный ремонт пассажирских вагонов отвечает коллектив пассажирского вагонного депо

Кишинэу. Все усилия направлены на сохранение и поддержание в исправном состоянии всего подвижного пассажирского парка. И это при том, что на некоторых участках иногда возникают трудности из-за нехватки слесарей-сборщиков. Порой ситуация становится критической. Однако надо постоянно держать ее под контролем. Не секрет, что низкая заработная плата не позволяет пока изменить ситуацию в лучшую сторону, привлечь на предприятие молодежь.

В планах ВЧД-1 — продолжать капитально-восстановительный ремонт пассажирских купейных вагонов с продлением срока службы на 15 лет, освоить капитально-восстановительный ремонт пассажирских плацкартных вагонов, что позволит обеспечить бесперебойное пассажирское движение.

От четкой и слаженной работы коллектива станции Кишинэу зависит бе-

зопасность движения грузовых и пассажирских поездов. Столичные движенья постоянно работают над улучшением качества оказываемых услуг. Благодаря их труду, по прибытию поездов к месту назначения наши экономические агенты и пассажиры могут сверять часы. Конечно, некоторые скептики мне возразят. Однако, если даже и бывают опоздания, на то есть объективные причины — задержки на погранично-контрольных станциях.

Олимпийский девиз Citius, Altius, Fortius применим не только в спорте, но и в нашей работе. С уверенностью можно сказать — это девиз локомотивного депо Кишинэу. Не секрет, что наши тепловозы устарели не только технически, но и морально. Мне довелось общаться с машинистами, участвовать в процессе движения тепловозов. Поражен самоотверженностью машинистов, их заботой о своих железных конях. Это — свидетельство преданности профессии железнодорожника.

Надеюсь и уверен, что в 2016 году мы продолжим начатые работы по реализации инвестиционных проектов, финансируемых Европейским банком реконструкции и развития (BERD) и Европейским инвестиционным банком (BEI), которые позволят приобрести новых локомотивов. Отрадно, что мощность новых локомотивов в два раза больше мощности имеющихся тепловозов, благодаря чему будут увеличены качество и самое главное — количество перевозок. Повысится и комфортабельность управления данными транспортными средствами. И самое главное, что, сокращая финансовые расходы на перевозки, мы достигнем увеличения доходов предприятия.

Что, по Вашему мнению, господин Негру, необходимо изменить в деятельности филиалов столичного узла?

— Считаю, что руководителям филиалов узла необходимо изменить сложившиеся в последние годы подходы к управлению имуществом и людскими ресурсами — за счет четкого и внятного взаимодействия всех структур железнодорожного узла Кишинэу и в целом ГП «Железная дорога Молдовы». Во главу угла следует поставить вопросы жесткой экономии средств и достижения высокого уровня дисциплины в трудовых коллективах. Со своей стороны, я сделаю все возможное, чтобы каждый сотрудник столичного железнодорожного узла мог гордиться своей принадлежностью к этой прекрасной профессии.

Беседу вела
Лилиана
НИКИФОРОВА

Фото Юрия КОЗЛОВА



В ТЧ-1



■ ДОРОЖНАЯ КАРТА ЭКОНОМИИ В ПУТЕВОМ ХОЗЯЙСТВЕ СЕВЕРА

Поиск резервов продолжается

Побывав недавно в служебной командировке на Окницком железнодорожном узле, мы не преминули заглянуть в механические мастерские местной дистанции пути. Интерес к ним не случаен. Здесь трудятся опытные специалисты, которые умеют изыскивать доступные резервы экономии даже в нынешней непростой финансово-экономической ситуации. На какие только дела не способны мастеровитые руки! Изготовление маховых подбоек, ломиков, лап для выдергивания костылей, другого путевого инструмента околоткам от Софии, Вэлчинца до Липкань. Ремонт моторельсовой техники, колесиков мадеронов. Часто и такие мелочи, как гайки и болты с нарезанием на них резьбы на старых, но исправных станках, многое значат.

Особо следует остановиться на применяемой операции наплавки крестовин стрелочных переводов, подвергаемых повреждениям и износу вследствие различных эксплуатационных причин. Раньше в механических мастерских пробовали выполнять ее на центральной усадьбе, но в последнее время все делается, как говорится, в полевых условиях — непосредственно в станционных горловинах. Это позволяет избежать расходов, связанных со снятием и транспортировкой.

Наплавка осуществляется электродуговым способом. Причем разрешается реставрировать с ее помощью крестовины, в которых вертикальный износ при эксплуатации в главных путях не превышает 6 мм, в приемо-отправочных — до 8 мм. После проведения данной операции — тщательная шлифовка.

Восстановление таким способом приносит неплохой экономический эффект. Ведь если приобретение новой крестовины при нынешних рыночных ценах может обойтись в 50–65 тыс. леев, то реставрационные затраты составляют около 1–1,5 тыс. леев. Существенные коррективы в сторону дальнейшего нежелательного повышения стоимости крестовин могут внести новые колебания национальной валюты, что еще больше подчеркивает значимость прилагаемых специалистами усилий.

Задумываются в механических мастерских над

тем, как задействовать еще один важный резерв экономии. Суть проблемы в том, что в ходе эксплуатации на линии (подбивка балласта под шпалы для уплотнения пустот, выполнение остальных неотложных работ по поддержанию пути в приемлемом для безопасного движения поездов состоянии) из-за повышенных вибрационных нагрузок нередко выходят из строя электродвигатели шпальных подбоек, электросверл, другого подобного оборудования. Их ремонт осуществляется, согласно договору, в Кишиневском локомотивном депо.

Необходимость в заменах электродвигателей — немалая. Если учесть, что в случае только шпальных подбоек она доходит ежегодно в количественном выражении до 40-50 штук, то можно себе представить, сколько денег это стоит. Плюс расходы на доставку. Да и сроки ремонта не всегда устраивают: в связи со спецификой путевого труда и той ответственностью, которая возложена на людей в оранжевых жилетах, данный инструмент должен быть всегда под рукой. С этой точки зрения куда рациональнее организовывать ремонты на месте, тем более что традиции в столь важном деле у коллектива северной дистанции пути имеются. Ведь еще в семидесятые годы теперь уже прошлого, но не далеко ушедшего от нас столетия на базе механических мастерских функционировал участок, ремонтировавший электродвигатели для всех дистанций пути бывшей тогда Одесско-Кишиневской железной дороги.

О той поре напоминают неплохо оборудованные рабочие места, сохранившиеся в отдельном помещении. Не далее как в позапрошлом году специалистами предприятия была предпринята попытка организовать на их основе перемотку катушек электродвигателей. Вся сложность в том, что иметь дело с тонкой медной

провоолокой диаметром в сечении около 0,6-0,8 мм — нелегко. Чтобы не допускать ее наложений с «перехлестом», обеспечивать качественную изоляцию от проникновения внутрь влаги и пыли, нужны большие аккуратность и внимание. Любое, даже малейшее отклонение может привести к ухудшению эксплуатационных характеристик электродвигателя с вновь перемотанными катушками. Без опыта и соответствующей квалификации не обойтись. На участок был принят со стороны владевший такими навыками человек. Однако, поработав некоторое время, он, к сожалению, уволился.

Так что рабочие места по ремонту электродвигателей продолжают пустовать. И лишь изредка за один из перемоточных станков садится электрик Сергей Язаринский, устроившийся недавно на работу в механические мастерские. У него другие служебные функции, но иногда вызывается помочь, откликаясь на просьбы путейцев в экстренных случаях. Получается неплохо. Из разговора с ним мы выяснили: специалист мог бы включиться в ремонт электродвигателей активнее, если бы был рассмотрен вопрос соответствующей мотивации за дополнительно вкладываемый труд.

Наверное, есть смысл откликнуться на предложение, взвесив все «за» и «против». Экономить средства в дорожную копилку означает не что иное, как в больших и малых делах проявлять предприимчивость и хозяйский подход.

НА СНИМКАХ:

1. Процесс перемотки катушки электродвигателя демонстрирует электрик Сергей Язаринский.
2. ПЧ Окница. Путевая техника здесь всегда готова к работе.

Фото Юрия КОЗЛОВА



Регулярные проверки железнодорожного пути — лучшая гарантия безопасного движения по нему поездов. Это хорошо понимают путейцы нашей магистрали. В середине марта, в частности, на участке, обслуживаемом Окницкой ПЧ, стартовал в плановом порядке весенний комиссионный осмотр путевого хозяйства.

Войдя в состав созданной с этой целью комиссии, руководители и специалисты предприятия выезжают на распределенные между ними околотки. К ним подключаются дорожные мастера, бригадиры, операторы дефектоскопных тележек. Важное мероприятие начато с самого отдаленного Липканьского участка, куда люди добираются из Окницы узловой моторисой.

Осуществленный непосредственно на местах профессиональный контроль даст возможность получить объективную комплексную информацию о состоянии пути после эксплуатации в зимних условиях, земляного полотна, путевых устройств, искусственных сооружений, выявить несоответствия требованиям нормативных документов. После обобщения собранных данных будут намечены объемы и сроки выполнения ремонтно-путевых работ в нынешнем сезоне, определят реальную потребность в материалах.

Как показывает практика, несоответствия могут касаться многих моментов. Например, количества негодных эле-

ментов верхнего строения пути на километр (рельсов и шпал), отступлений от стыковых зазоров номинальных параметров, а также мест, требующих опрaвки или пополнения балластной призмы, состояний пикетных и километровых столбиков, путевых знаков и т.д.

Выполняется маркировка подлежащих выбраковке деревянных шпал. По их массовому выходу из строя из-за чрезмерно длительного срока эксплуатации уже теперь можно сделать неутешительный вывод: ситуация в путевом хозяйстве продолжает оставаться чрезвычайно сложной. В условиях острого дефицита новых железобетонных шпал часто приходится предпринимать чрезвычайные меры: уменьшать эпюры станционных путей. Это позволяет за счет высвобожденных таким образом старогодных, более-менее подходящих для дальнейшей эксплуатации материалов данного вида вести необходимые разрядки очагов кустовой гнилости на главных путях.

Несмотря на большие трудности с материально-техническим снабжением, коллектив северной дистанции пути старается использовать любой доступный

резерв для обеспечения безопасности движения. В январе и феврале балльность пути в целом по предприятию составила соответственно 26 и 73 единицы при плане 130 единиц. Это хороший показатель. В числе лучших — околотки под руководством дорожных мастеров Николая Кучера, Александра Юсипа, Василия Беженаря, Александра Нихтий, Анатолия Кондюка, Виталия Лесника. Немалый объем работы выполняют путейцы околотков, занятые в районе узловой станции.

Весенний комиссионный осмотр путевого хозяйства на северном участке магистрали продлится до 30 апреля.

Путевое хозяйство всех без исключения околотков, входящих в состав Бэлцкой ПЧ, охвачено ныне весенним комиссионным осмотром. На участке, протянувшийся от Матеуць до Фэлешть и о.п. Бучумень, регулярно выезжают члены специально созданной комиссии — начальник предприятия Алексей Круглий, его заместитель по эксплуатации

Георгий Гроссу и главный инженер Александр Прусов. На месте им оказывают помощь дорожные мастера.

Ведется проверка с составлением соответствующих актов не только элементов верхнего строения пути, но и искусственных сооружений, земляной насыпи, путевых знаков и т.д. Объективный и комплексный анализ собранной информации позволит наметить главные точки приложения усилий в сезоне, наступившем после выхода из зимы, определить потребность в материалах, необходимых для дальнейшего обеспечения безопасности движения. К сожалению, уже на протяжении длительного периода из-за острого дефицита новых и старогодных шпал продолжает оставаться закрытой ветка от Рэуцела к станции Глодень.

Средняя балльность пути по дистанции в разрезе первых 3-х месяцев года составляет 38-85 единиц при плане 110 единиц. В том, что, несмотря на большие трудности, удается укладываться в плановый показатель — заслуга всего коллектива.

Из Окницкой и Бэлцкой ПЧ — Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Оценка должна быть комплексной и достоверной



■ СЛУЖБЫ CFM: ПРОБЛЕМЫ, ЗАДАЧИ, ПЕРСПЕКТИВЫ

Движенцы справятся с обязательствами

Продолжая публикацию серии материалов о деятельности коллективов ведущих служб дороги, о трудностях, с которыми сталкиваются их специалисты и о выполнении стоящих перед ними задач, публикуем беседу нашего корреспондента с начальником службы движения ГП «Железная дорога Молдовы» Игорем МУНТЯНУ.

Игорь Николаевич, весна выдвигает свои требования к перевозочному процессу. Какие ведутся работы в подведомственных Вашей службе подразделениях с ее наступлением?

— Как и в предыдущие годы, коллективы всех семи узловых железнодорожных станций Молдавской магистрали своевременно начинают и активно готовят свои предприятия к работе в весенне-летний период по хозяйственной части. Так, например, на всех узловых и линейных железнодорожных станциях движеницы ведут работы по наведению надлежащего санитарного порядка, производят очистку станционных путей и уборку прилегающих территорий от накопившегося за зиму горючего мусора: остатков сухой травы, листвы и

на ст.Окница ведется работа по получению разрешения Экологической инспекции на срез трех гнилых деревьев (тополь), которые угрожают безопасности движения поездов. Нынешней весной запланировано окончить начатый ремонт здания 4-го поста в четной горловине станции, а также изготовить и установить туалет для работников станции в четной горловине.

На ст.Бендеры и линейных станциях этой весной планируют проверку технического состояния инвентаря строгого учета и приведения его в соответствие с требованиями. По пожарно-техническому обследованию объектов: особое внимание будет уделено изучению приказов, инструкций по вопросам обеспечения пожарной безопасности объектов; проверке планов эвакуации людей и содержания путей эвакуации; в соответствии с требованиями дополнительно будет проверено наличие и исправность пожарной сигнализации на объектах узловой станции.

На ст.Унгень по окончании отопительного сезона планируют начать ремонт отопительных систем и текущий ремонт; подготовку автотранспорта к прохождению техосмотра, перевод его на летний расход горюче-смазочных материалов; периодический техосмотр всех зданий и их текущий ремонт; мероприятия по подготовке к летним пассажирским перевозкам.

А на ст.Джурджулешть планируют начать ремонт отопительной системы в помещении станционной кочегарки. Уже начата подготовка автотранспорта к прохождению техосмотра, перевод его на летний расход горюче-смазочных материалов и автомобильных шин.

Какие узловые, линейные станции Молдавской магистрали лидируют по погрузке-выгрузке, в работе по организации плодотворного сотрудничества с клиентами?

— Работа службы движения складывается из многих факторов. Рассмотрев детально каждый, можно определить качество выполняемых работ. А для объективной оценки нужно разделить все показатели работы на две части. Первая — доходная: погрузка, выгрузка, прием и сдача груженых вагонов, грузооборот. Вторая — организационная. Это — выполнение графика движения поездов, техническая и участковая скорость, оборот вагона, производительность вагона, средний вес поезда. И все это — в сравнении с аналогичным периодом прошлого года. Так, например,

план производительности вагона выполнен на 125,5%, по сравнению с прошлым годом — на 102%; средний вес вагона — на 105,6%, по сравнению с 2015 годом — на 100%; суточный оборот вагона по сравнению с прошлым годом составил 116,5%. Анализируя эти среднесуточные показатели, можно констатировать такой факт, что организация работы выполняется всеми участниками перевозочного процесса на высоком уровне вне зависимости от предъявляемых объемов перевозок. Что не скажешь о первой, доходной составляющей. Эти показатели, к сожалению, значительно ниже плановых, а тем более прошлогодних. Поэтому необходимо сосредоточиться на решении вопроса привлечения грузоперевозок, и не только службе движения и руководителям станций, а и всем причастным службам. План погрузки выполнили коллективы станций Джурджулешть, Кишинэу, Бэлць-город, Гиндешть и некоторые другие. С планом выгрузки справились станции Вэлчинец — на 130,3%; Бэлць-город — на

41,7%; топлива сэкономили на 118,9 тыс. леев, или 4,3%; прочие расходы снижены на 9292,7 тыс. леев, или на 21,9%. Контингент содержался ниже плана на 77 человек.

Снижения эксплуатационных расходов добились все хозрасчетные станции: Унгень — на 14,5%; Кишинэу — на 11,1%; Окница — на 8,6%; Бэлць-Слобозия — на 7,8%; Бендеры — на 6,6%; Басарабьяска — на 2,1%; Джурджулешть — на 6,6%. За два месяца текущего года экономия электроэнергии составила 58,0 тыс. кВт/ч, газа — 15,169 кубометров, воды — 105,3 кубометра.

С 01.06.2016 г., в связи с уменьшением объемов движения поездов и эксплуатационной работы на участке Могилев-Подольский—Окница, планируется закрытие ст.Вережень. Специалисты хозяйства движения постоянно работают над снижением эксплуатационных расходов, повышением доходности, эффективным использованием технических средств и выполнением количественных и качественных показателей работы станций.

В связи с переходом на летнее время, исходя из предложений пассажирской службы и с учетом необходимости организации бесперебойной работы железнодорожных станций и узлов, а также всех подразделений CFM, службой движения разработан график движения международных пассажирских поездов, местных пассажирских поездов и пригородных поездов на период с 27.03.2016 года по 30.10.2016 года. Также ведутся работы, направленные на сокращение времени нахождения пассажиров в пути следования путем увеличения пропускной способности участков дороги.

Каковы планы работы хозяйства службы движения по подготовке к летним пассажирским перевозкам?

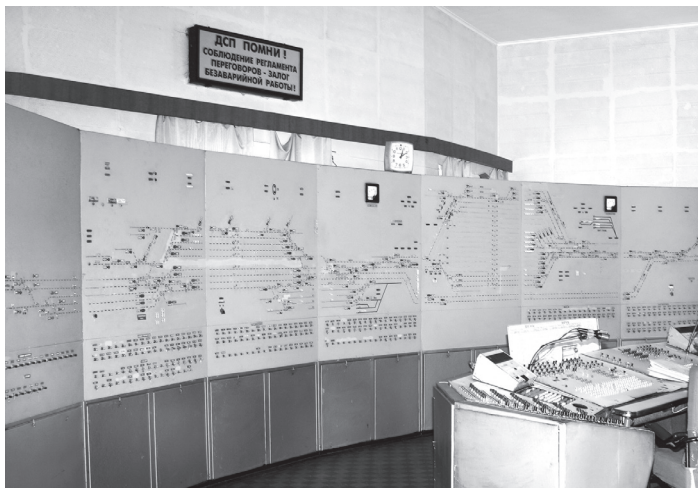
— При подготовке к летним пассажирским перевозкам нынешнего года на ППВ ст.Унгень совместно с ВЧД-1 проведены плановые виды ремонта в объеме КР-1, ДР, ТО-3 пассажирским тележкам и колесным парам колеи 1435 мм под международным поездом №105/106 Кишинэу—Бухарест по территории Румынии. На всех ПТО, ПКТО, ППВ проводятся, согласно графикам, техзанятия по изучению Инструкции ЦВ-ЦЛ-408 (инструкция осмотровщиков вагонов) по обслуживанию тормозов подвижного состава, колесных пар, тележек пассажирских вагонов, ударно-тяговых устройств. Ежедневно на ПТО, ПКТО, ППВ ведется контроль наличия исправных запасных частей для обслуживания и ремонта пассажирских вагонов, позволяющий обеспечить безукоснительное выполнение требований по обеспечению безопасности движения пассажирских поездов.

Что, по Вашему мнению, Игорь Николаевич, поможет коллективам службы движения справиться с возложенными обязательствами, несмотря на имеющиеся трудности в обеспечении производственного процесса?

— Принимая во внимание ожидаемые в настоящий момент объемы перевозок железнодорожным транспортом, установленные, согласно статистическим данным МСЖД (Международный союз железных дорог) в Юго-Восточной Европе между колеями 1520 мм и 1435 мм в рамках информационного обмена МСЖД, развитие грузового и пассажирского транспорта не только должно улучшиться, но и могут быть предложены перевозки, привлекательные в экономическом смысле. Несмотря на имеющиеся в настоящее время трудности в обеспечении производственного процесса, хочется отметить, что коллективам службы движения поможет справиться с возложенными обязательствами четкое выполнение инструкций, приказов по эксплуатации грузовых и пассажирских вагонов, обеспечение безопасности движения поездов, оценка концепции, надежное техническое обслуживание, внедрение передового опыта технического обслуживания вагонов с целью повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта.

Беседу вела
Лилиана НИКИФОРОВА

Фото Юрия КОЗЛОВА



ЦПУ ст.Кишинэу



ППВ ст.Унгень

сушняка, а также побелку деревьев и бордюров, подрезку кустарников. На столичной станции производится также периодический технический осмотр всех зданий, кранов на контейнерных площадках и, при необходимости, планируются текущий ремонт. Кроме вышеупомянутых работ на остальных станциях полным ходом идут и другие. Так, например, на ст.Бэлць-Слобозия производится очистка путей сортировочно-отправочного парка, 1-й тормозной позиции, путей грузового двора; с территории ПТО Бэлць вывезен мусор на городскую свалку, для чего заказывали технику муниципального автохозяйства; произведен ремонт забора вокруг резервного помещения ГО и проводится косметический ремонт в помещении с заменой двух подоконников. Работы на этой станции будут продолжены до первого мая.



■ ТВОИ ЛЮДИ, МАГИСТРАЛЬ!

Комфорт ограниченного пространства

В нескольких километрах от села Ларга, расположенного на севере нашей республики, пролегает железнодорожная ветка с остановочной платформой Вартикэуць. Именно она явилась главной путеводной нитью в жизни Аурики Саракуца, вселив в свое время в сердце романтику ближних и дальних дорог.

Когда пришла пора выбрать надежную профессию, вошла уроженка здешних мест в зеленый вагон и поехала в город Черновцы. Там поступила в железнодорожное училище, где учили на проводников пассажирских поездов. В 1994 году начались трудовые будни под перестук вагонных колес. Сочетая работу с дальнейшей учебой, также окончила заочное отделение Черновицкого железнодорожного техникума, приобретя инженерную специальность.

Была проводником на разных поездах, включая кишиневский прицепной вагон в составе поезда Одесса—Ивано-Франковск. Курсировал такой еще несколько лет назад. А недавно встретились мы с Аурикой Семеновной в 4-м вагоне скорого поезда №47 сообщением Кишинев—Москва. В глаза бросалась чистота в купе и тамбурах. В отношениях с пассажирами — вежливость и предупредительность, что является важнейшим элементом культуры обслуживания.

— Находясь по шесть суток в рейсах, не так-то просто создавать ком-



Проводник Аурика Саракуца

форт в замкнутом пространстве, которым является, по сути, вагон, — рассказала проводница. — Но если выбранное дело по душе, нравится, то стараешься справляться со своими должностными обязанностями так, чтобы едущие люди были довольны и у них складывалось хорошее представление о Молдавской магистрали. Здоровый морально-психологический климат в бригаде под руководством Василия Мителу. В ее составе я уже несколько лет. Всегда готовы прийти на помощь поездам электромеханик Сергей Василяки, проводники Рада Иову, Руслан Бенья, Василий Попа, Григорий Козак, другие.

В обязанности проводника входит не только уборка вагона, предложение чая пассажирам и открытие дверей на остановках. Еще задолго до начала рейса бригада, одетая строго по форме, собирается в

ДОПе на планерку, проводимую начальниками колонны и поезда. Разборы предыдущих поездок, инструктаж по технике безопасности. После чего — вагоны, инвентарь принимаются с соответствующими подписями у предыдущей смены. Проводники получают чистую постель.

Рейс до Москвы и обратно занимает трое суток. Бригада отправляется с перрона кишиневского вокзала в еще одну такую же поездку. Далее — шесть суток отдыха. Аурика Семеновна отправляется обязательно в родное село. Там — дочери, нуждается в заботе пожилая мать, ждет подсобное хозяйство, огород. Железнодорожница стремится всюду успевать, потому что характер у нее беспокойный.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Фото Юрия КОЗЛОВА

■ ПАНОРАМА CFM

В любое время суток



Электромеханик Вадим Бурлаку проверяет функционирование реле

Хорошо подготовленным, опытным специалистам доверено поддержание в работоспособном состоянии технических устройств СЦБ в Бэлцкой ШЧ-3. В результате такого подхода посты электрической централизации, системы сигнализации и блокировки на обслуживаемом участке функционируют в нормальном режиме, обеспечивая безопасное и непрерывное движение поездов. Ставка делается не только на своевременное и качественное проведение планово-предупредительных ремонтов, но и оперативное устранение возникающих неисправностей в любое время суток.

В когорту неравнодушных к делу эсцэбистов хорошо wpisался за семь лет работы в дистанции выпускник Бэлцкого технического колледжа железнодорожного транспорта Вадим Бурлаку. Проявляя профессионализм, молодой электромеханик обеспечивает устойчивую работу устройств СЦБ в районе узловой станции Бэлць-Слобозия.

Стратегическое звено

Перестав быть несколько лет назад тупиковой, станция Кахул превратилась в стратегически важное технологическое звено обеспечения перевозок между Джурджулешть и Басарабьской. Особая роль в связанном с этим оперативном управлении движением поездов и маневровой работой отведена дежурным поста электрической централизации. Это грамотные специалисты, умеющие оценивать поездную обстановку и принимать в каждом конкретном случае оптимальные решения.

В их числе — ДСП Лариса Бульбок, Марьяна Дандиш и Трифон Ротару. В своих сменах они четко выполняют распоряжения поездных диспетчеров, соблюдают требования к правильному заполнению поездной и другой документации. Неплохим подспорьем в совершенствовании профессиональных знаний является техническая учеба, регулярно организуемая начальником станции Георгием Гвоздевым.

В установленном порядке



На дежурстве — Петр Альваника

Без задержек обеспечивает тягой грузовые и пассажирские поезда, а также маневровый процесс на северном участке магистрали Бэлцкое ТЧ-4. А организовывают в установленном порядке оперативное руководство важным делом специалисты особой профессии — дежурные по депо. Они отвечают за своевременную явку локомотивных бригад перед поездками, контролируют прохождение медицинского освидетельствования машинистами и помощниками машинистов, проводят инструктажи касательно особенностей вождения на участках с ограничением скорости, знакомят с документами по безопасности и т.д.

Непосредственно на центральной усадьбе в Бэлць (в состав предприятия структурно входят также два оборотных локомотивных депо) дежурства в своих сменах несут обладающие профессиональным опытом Петр Альваника, Леонид Пасат, Василий Бойко и Михаил Толкачев. За плечами — немалый стаж работы в качестве машинистов.

НАШ КОРР.

Фото Юрия КОЗЛОВА

Коллектив службы пассажирских перевозок глубоко скорбит по поводу безвременной кончины

**РОМАНЧЕНКО
Ольги Ивановны**

и выражает искренние соболезнования родным и близким покойной.

Пусть земля ей будет пухом.

Виртуоз в своем деле кузнец Дабига

Вновь оживилась работа в цехах и на производственных участках Бэлцкого вагонного депо после недавнего выхода из технического простоя ме-

стного коллектива. Хватает забот у тех, кто занят ревизией колесно-роликовых узлов, ремонтом кузовов грузовых вагонов, выполнением других технологических операций. Вот и в кузнице, начиная с утра,

раздаются удары молота о наковальню. Здесь трудится Леонид Дабига, отдавший немало лет своей жизни редкой по нынешним временам, но по-прежнему востребованной профессии.

Дело в том, что из-за финансово-экономических трудностей при ремонте вагонов, не позволяющих удовлетворять полностью потребность в новых деталях и инструменте, в депо все чаще делают ставку на использование внутренних резервов.

В ход идут старогонные материалы и то, что изготавливается в кузнице. Протяжки, крюки для захвата, детали к нестандартному оборудованию, зубила, молотки и т.д.

Леонида Васильевича на предприятии называют виртуозом в своем деле. И это вполне соответствует действительности. Обладая нужными навыками, большим опытом и трудолюбием, он может выполнить любой заказ.

Влад ДОБРОВ

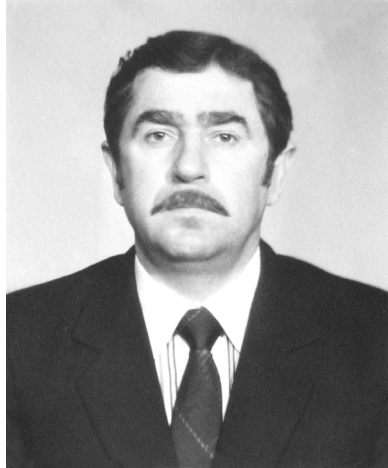
Фото Юрия КОЗЛОВА



Кузнец Леонид Дабига



ПОЗДРАВЛЯЕМ!



Роман ЛУКАСЕВИЧ

Профсоюзный комитет Администрации ГП «Железная дорога Молдовы» поздравляет с днем рождения начальника Центра ремонта локомотивов **АДАМА Алексея Дмитриевича**.

— Уважаемый коллега! Рады поздравить тебя с днем рождения и пожелать новых профессиональных успехов и дальнейшего творческого роста. Выражаем благодарность за твой боевой рабочий настрой и умение сотрудничать в команде. С тобой всегда легко и приятно общаться на профессиональные темы, ты умеешь подбодрить и помочь дельным советом. Желаем тебе добиться всех поставленных целей.

* * *

Коллектив службы безопасности движения и ликвидации последствий аварий поздравляет ревизора службы **МИХАЙЛОВА Анатолия Николаевича** с 60-летием и желает ему крепкого здоровья, успехов в работе и исполнения всех заветных желаний.

*Юбиляра поздравляем, как
в народе говорят,
В жизни только раз бывает
цифра «60».
Не беда, что мчат года, волосы
белеют,
Но душа ведь молода, она
не стареет.*

* * *

Профсоюзный комитет, Совет ветеранов Кишиневской дистанции пути сердечно поздравляют пенсионера **ЛУКАСЕВИЧА Романа Онуфриевича** с 70-летием. Железной дороге он отдал 43 года, трудился мастером, инженером,

главным инженером, заместителем начальника МЧ-1. Ветеран труда.

— Желаем Вам, Роман Онуфриевич, крепкого здоровья, семейного благополучия, дальнейшей общественной работы.

* * *

Администрация, профком и коллектив Кишиневской дистанции электрооборудования от всего сердца поздравляют с днем рождения **АНГЛИЧЕВА Дмитрия Ивановича** — сторожа ЭЧ-1, **ТОМЧАКА Игоря Игоревича** — и.о. старшего мастера РММ ЭЧ-1.

*Поздравляем с днем рождения!
Желаем здоровья, удачи, везения,
Мира, добра, улыбок, благополучия.
Пусть все ваши мечты исполняются.*

* * *

Руководство и коллектив станции Кэлэраш поздравляют с днем рождения старшего товарного кассира **ШКИОПУ Анну Георгиевну**, уборщицу станции **ЛИЦКАН Анну Михайловну**.

— Примите наши искренние пожелания крепкого здоровья, благополучия и исполнения всех заветных желаний.

Коллектив вокзала станции Басарабьяска поздравляет с 50-летием **ХМИЛЕВСКУЮ Ларису Степановну** — начальника вокзала.

*В день юбилея славного
Желаем мы Вам главного:
Лет долгих, доброго здоровья,
Жизнь, окруженную любовью,
В делах — успеха на весь век.
Всего, чем счастлив человек!*

* * *

Администрация и профсоюзный комитет Басарабьясского локомотивного депо поздравляют с 60-летием **ГАРГАЛЫК И.И.** — помощника машиниста, **МАЛАНКО Виталия Александровича** — помощника машиниста, **ГРЕКОВА Захара Васильевича** — начальника Восстановительного поезда, **ЗАЗУК Н.В.** — уборщицу ТЧ-3, **СТОЯНОВА В.К.** — помощника машиниста.

*Желаем счастья вам, удачи,
Успехов в жизни, ярких дел,
Чтоб вы с улыбкой, не иначе,
Встречали каждый новый день!*

* * *

Коллектив и профсоюзный комитет Басарабьясской дистанции пути сердечно поздравляют с днем рождения начальника механических мастерских **КУЦЕВА Владимира Петровича**, дорожного мастера 3-го околота ст.Басарабьяска **МИКЛЕУШАНУ Сергея Ивановича**.

*Поздравляем с днем рождения.
Желаем уюта, тепла,
Счастья и умиротворения.
Пусть будет удача всегда!*

* * *

Профсоюзный комитет и коллектив станции Унгень поздравляют с ЮБИЛЕЕМ **БУЛАНЧУ Татьяну Степановну** — начальника отдела кадров, **КОРИНЬ Виктора Григорьевича** — приемосдатчика конторы передачи, **ПЕНДУСА Георгия Трифоновича** — стропальщика.

*В этот день юбилейный, прекрасный,
Мы хотим от души пожелать:
Только радости, долгих лет жизни,
Огорчений и горя не знать.*



Елена БУИУКЛИЙ

* * *

Администрация и цеховой комитет станции Кахул поздравляют с днем рождения старшего приемосдатчика **БУИУКЛИЙ Елену Федоровну**.

*Сколько прожито лет —
Мы не будем считать.
Просто хочется Вам
От души пожелать:
Не болеть, не стареть,
Не грустить, не скучать
И еще много лет
День рожденья встречать!*

* * *

Коллектив и профсоюзный комитет Басарабьясской дистанции пути сердечно поздравляют с днем рождения кладовщицы дистанции пути **МОРАРЬ Ларису Васильевну**.

*Желаем счастья и добра,
Здоровья крепкого навеки,
Улыбок, солнца и тепла,
Самой счастливой быть на свете!*

* * *

Коллектив и цехком службы внутреннего аудита поздравляют с днем рождения ревизора **СОЛОДКИЙ Олега Васильевича**.

— Искренне желаем Вам доброго здоровья, долгих лет жизни, неиссякаемой энергии, удачи на профессиональном поприще.

Самые красивые железнодорожные маршруты планеты

Роки Маунтейнер, Канада

Туристический поезд Rocky Mountaineer, следующий по маршруту Ванкувер—Калгари, повторяет маршрут 1885 года железной дороги Canadian Pacific, проходящий через запад Канады и канадские Скалистые горы.

Перед пассажирами поезда открываются великолепные виды первозданной природы: утесы из застывшей черной лавы, кристально чистые озера, бурные горные реки, стада снежных канадских баранов, а если сильно повезет, то можно увидеть даже черного медведя барибала или гризли. Путешествие длится два дня с ночной остановкой в городе Камлупс в Британской Колумбии, так что пассажиры не пропустят дневные панорамы.

Интересный факт. Canadian Pacific была первой трансконтинентальной железной дорогой Канады. В наши дни она сохраняет свое значение как магистраль для грузовых железнодорожных перевозок.

Берген, Норвегия

Самая высокая среди железных дорог на севере Европы позволяет хорошо рассмотреть древнейшие, изъеденные ледниками фьорды Норвегии.



Поезд идет по высокогорному перевалу между Осло и Бергеном, затем мчится по продуваемым ледяными ветрами бесплодному горному плато Хардангервидда, на котором находится самый большой в Европе заповедник. Заканчивается семичасовое путешествие в сочных зеленых долинах Бергена.

Рекомендуем. При покупке билетов сделайте предварительный заказ холодных закусок, в состав которых входят: форель, лосось, хлебные лепешки, вяленая оленина, паштет из оленины и горная клюква. Чтобы не смотреть на сумерки за окном, езжайте летом, когда световой день максимально долгий.

Той-трейн на Дарджилинг-Гималайской железной дороге, Индия

Романтическое 8-часовое путешествие на необычном крошечном поезде Toy Train из Силигури, у подножия Восточных Гималаев, до станции Дарджилинг на высоте 2255 м, откуда открываются великолепные виды на Гималайские пики.

Поезд получил название игрушечного, потому что курсирует по одной из самых знаменитых узкоколейных железных дорог, шириной всего 610 мм. Дорога проходит через непролазные джунгли, сочно-зеленые долины, чайные плантации и леса кленов, каштанов, груш, вишен и кардамоновых деревьев.

Интересный факт. Маршрут очень популярен в индийском кино и неоднократно мелькал в голливудских блокбастерах.

Земмерингская железная дорога, Австрия

Земмеринг — первая в мире горная железная дорога. Она была закончена в 1854-м, еще до эры динамита и горнопроходческих щитов для прокладывания туннелей.

Дорога проходит через 16 виадуков и 14 туннелей — все они выдолблены в скалах вручную. Это один из неоспоримых шедевров инженерии и живой памятник пионерам железнодорожного строительства. То, что сейчас принято называть Земмерингской железной до-

рогой — на самом деле лишь один из ее старейших участков Глогниц-Мюрццушлаг длиной 42 км — именно по нему проходит маршрут туристического поезда. Сама же бывшая Земмерингская железная дорога сейчас



входит в состав австрийской Южной железной дороги. Несмотря на извилистость и обилие виадуков и туннелей, маршрут по австрийским Альпам от Глогница до Мюрццушлага занимает всего час.

Интересный факт. Земмеринг хорошо известен нумизматам — он отчеканен на многих коллекционных монетах, включая юбилейные 25 евро в честь 150-летия самой дороги.

Вест-Хайланд, Великобритания

Самая живописная британская «железка» соединяет порт Маллейг на западном побережье Шотландии с Глазго.

Полтора часовое путешествие проходит по краю мрачных заливов, через редкие долины, торфяные болота и одинокие замки, но затем взору туристов открываются живописнейшие виды на аквамаминочные воды морских заливов и маленькие острова Эгг, Мак и Рам.

Интересный факт. Виадук Гленфиннан на подъезде к Маллейгу засветился как один из задников Хогвартского экспресса в фильмах про Гарри Поттера. Лучшее время для этой поездки — весной, когда цветут местные дикорастущие травы — желтый дрок и рододендрон, разумеется, если у вас нет аллергии на пыльцу.