

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК МОЛДОВЫ



№ 9-10 (5879-80) 15 апреля 2016 г.

Газета выходит
с 1 мая 1941 г.

Юрий ТОПАЛА о финансировании ЕБРР железной дороги Молдовы

ИНТЕРВЬЮ С ГЕНЕРАЛЬНЫМ ДИРЕКТОРОМ ГП «ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА МОЛДОВЫ»

Господин Топала, в первую очередь всех интересует оказываемая Европейским банком реконструкции и развития (ЕБРР) поддержка CFM. Как Вам удалось привлечь внимание такого серьезного инвестора?

— Действительно, Европейский банк реконструкции и развития выделяет нам 52,5 млн евро. Проект данного соглашения был начат еще в 2014 году, но затянулся по известным причинам. Где-то железная дорога по тем временам не была заинтересована в нем, также и отраслевое министерство не содействовало этому. Существуют некоторые предварительные условия, выдвинутые ЕБРР Железной дороге Молдовы, которые совместно с Министерством транспорта и дорожной инфраструктуры РМ должны быть в обязательном порядке выполнены для того, чтобы мы имели возможность получить эту сумму. Как только я был назначен на должность генерального директора, в первую очередь изучил данный проект, ведь для CFM он является одним из самых главных: не секрет, что железная дорога остро нуждается в модернизации, реорганизации и реструктуризации предприятия. На его продвижение мы направили все усилия. Уже удалось собрать почти все необходимые документы. Все предварительные условия, выдвинутые банком, уже выполнены.

Подписано соглашение между нами (Железной дорогой Молдовы), Министерством транспорта и дорожной инфраструктуры РМ и Министерством финансов РМ. Надеюсь, что до 15 апреля, или в крайнем случае до конца нынешнего месяца, сможем объявить конкурс на приобретение локомотивов.

Какова процедура передачи денег? Они будут перечислены прямо на счет CFM или будут посредники?

— Деньги от ЕБРР будут перечислены Министерству финансов РМ. Думаю, и у нас будет специальный счет в Нацбанке. Затем с этого счета деньги пойдут прямо победителю тендера.

Во сколько этапов пройдет перечисление финансовой помощи дороге?

— Первый транш составит 27,5 млн евро, а второй — 25 млн евро.

Хочу спросить и о существенной поддержке со стороны Европейского Союза. В чем заключается это партнерство?

— Действительно, Европейский Союз через ЕС Neighbourhood Investment Facility предоставляет нам грант в размере 5,2 млн евро. Эти деньги пойдут на приобретение новых локомотивов и на техническое развитие. От имени Государственного предприятия «Железная дорога Молдовы» хочу выразить искреннюю благодарность нашему надежному партнеру. Это самая существенная поддержка, которую когда-либо получала железная дорога Молдовы. Надеюсь, что наши партнеры останутся довольны работой, которую мы выполним.

Каково окончательное назначение денежных средств, выделенных ЕБРР? Где конкретно они будут использованы?

— У этих денег изначально конкретная цель, и мы не можем использовать их ни на что другое, кроме прямого назначения. Деньги пойдут на приобретение локомотивов и развитие инфраструктуры. Как известно, Европейский инвес-



European Bank
for Reconstruction and Development



European
Investment
Bank



Общеизвестно, что ГП «Железная дорога Молдовы» — самое крупное предприятие страны. Руководство CFM сумело найти и привлечь значительные инвестиции для развития железнодорожного сектора. О соглашениях, подписанных с главными банками, поддерживающими государства Центральной Европы и Центральной Азии в развитии рыночной экономики, о достигнутых успехах, а также о деятельности предприятия — в интервью с генеральным директором CFM Юрием ТОПАЛА.

тиционный банк (ЕИБ) также нас поддерживает. То есть 50% выделяет ЕБРР, а 50% — ЕИБ. В результате мы получим 110 млн евро. Из фондов ЕБРР 27,5 млн евро выделены на приобретение локомотивов, 25 млн евро — на развитие инфраструктуры. Та же картина и с деньгами от ЕИБ.

Когда предположительно начнутся первые работы в этом направлении?

— Как я уже отмечал, существует целая процедура. Срок проведения конкурса таков: 60 дней для приобретения технических условий и один месяц — для оглашения победителя. Значит, не раньше, чем через 90 дней.

И когда, по Вашему мнению, CFM сможет порадоваться первым субсидиям?

— Все зависит от условий и предложений, которые поступят со стороны производителя. Согласно оговоренным техническим условиям, этот срок предполагается 12 месяцев, но деньги могут быть получены и раньше. Я надеюсь, что до конца нынешнего года у нас будут новые локомотивы, хотя понятно, что не все, некоторые придут на дорогу в 2017 году.

Проводил ли ЕБРР предварительную процедуру проверки CFM?

мы зависим от экономики страны. Пока ситуация в этой сфере не очень благоприятная, и это не может не отражаться на железнодорожном транспорте. До предела снижен экспорт-импорт.

А что касается транзита грузов?

— Этот аспект не столько зависит от ситуации в стране, сколько от внешних факторов. Все транзиты проходят через Украину, которая на данный момент находится в не самой простой ситуации. В 2015 году транзит снизился на 30% по сравнению с 2014 годом. В 2016 году положение еще сложнее, чем было в начале 2015 года.

Вы инициировали процесс реорганизации предприятия путем внедрения проекта по реструктуризации железной дороги. В чем заключается его суть и каковы его цели?

— Если мы не начнем процесс реорганизации предприятия, у железной дороги нет будущего. Грузоперевозки — наш главный источник доходов, в то время как пассажирские перевозки приносят большие убытки. Но при существующих ныне объемах грузопотоков мы не нуждаемся в таком количестве работающих. Кадровый состав Молдавской магистрали существенно не менялся в течение десятилетий. Но тогда объемы грузоперевозок были в десять раз больше, нежели сегодня. Был большой объем работы, функционировали все станции дороги. В настоящее время экономические агенты не экспортируют и не импортируют, как раньше, в прежних объемах. Грузопоток катастрофически снизился — на порядка 50-60%.

Значит ли это, что проект предусматривает сокращение количества работающих на дороге?

— Мы не можем сократить количество работающих, пока не модернизируем предприятие. Существуют технологические факторы, которые вынуждают модернизировать железную дорогу. Если железобетонная шпала весит около 300 кг, есть необходимость в шести путях, которые бы ее укладывали. Без их труда, без соответствующей техники мы не можем сегодня обойтись. Необходимо модернизировать эти процессы, приобрести технику, которая заменила бы ручной труд. Другой пример: 25-метровая рельса весит около 1500-1600 кг. Для работы с ней требуется труд 10-13 человек. Вот почему мы не можем говорить об оптимизации персонала без модернизации предприятия.

Когда планируете начать процесс реструктуризации?

— Он уже начат и продлится несколько лет. Его невозможно завершить за один день. Хотя можно было бы справиться и раньше, если бы мы располагали денежными средствами.

Как протекала бы тогда процедура? Люди были бы уволены?

— На дороге работают порядка трех тысяч человек, которые достигли пенсионного возраста. Если даже придется сокращать количество работающих на предприятии, это будет происходить за счет пенсионеров. Согласно произведенным расчетам, для этого нам необходимо

— Естественно, железную дорогу проверяли. У нас есть уставной фонд, который представляет стоимость активов CFM. ЕБРР произвел все необходимые бухгалтерские расчеты, оценил реальную ситуацию на дороге. Сумма в 110 млн евро — это первый контракт. В целом, мы можем рассчитывать на получение половины миллиарда евро от ЕБРР и ЕИБ. В настоящее время ведется изучение вопросов, связанных с дальнейшим развитием инфраструктуры, для того чтобы мы могли продолжать работу над проектом.

Кто занимается технико-экономическим обоснованием?

— Недавно была отобрана фирма, которая будет консультировать наших специалистов. Ждем ее утверждения Европейским банком реконструкции и развития. Фирма из-за рубежа.

Какая сумма выделена на консалтинговые услуги?

— 250 тысяч евро.

Является ли экономической ситуацией в Молдове фактором риска для железнодорожной отрасли?

— Да, естественно. Работая на благо экономических агентов и граждан РМ,



Профсоюз — инструмент производственной демократии

8 апреля 2016 года Ион ЗАПОРОЖАН, председатель Федерации профсоюза железнодорожников Молдовы, провел заседание III Пленума Совета Федерации отраслевого профсоюза. В работе пленума принял участие и выступил Геннадий КОСОЛАПОВ, Генеральный секретарь Международной Конфедерации профсоюзов железнодорожников и транспортных строителей (МКПЖ).

Геннадий Косолапов проинформировал участников пленума об итогах 49-го заседания Совета МКПЖ, о ходе реализации совместных программ взаимодействия МКПЖ с Международной организацией труда (МОТ) и Международной федерацией транспортных рабочих (МФТ) в железнодорожном секторе региона СНГ в 2015-2016 гг.

Ион Запорожан, председатель Федерации профсоюза железнодорожников Молдовы, довел до сведения профактива Молдавской магистрали результаты проведенной работы и итоги заседаний двусторонних комиссий в рамках социального партнерства.

Об организационных вопросах деятельности отраслевого профсоюза участники пленума доложил Петр Чернецкий, заместитель председателя Федерации профсоюза железнодорожников Молдовы.

Для сведения: Международная Конфедерация профсоюзов железнодорожников и транспортных строителей (МКПЖ) объединяет профсоюзы железных дорог колеи 1520 мм (страны СНГ, Балтии и Грузии), которые связаны в единый перевозочный комплекс с координирующим межгосударственным органом — Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества. Все профсоюзы отрасли сохранили свое представительство и влияние на железных дорогах, объединяя 93-99% работающих, в Эстонии — 55%, в Литве — 60%.

Геннадий Косолапов в своем выступлении рассказал о ситуации, сложившейся в отраслевом профсоюзном движении и на железных дорогах СНГ. Говоря об организационно-правовом положении железных дорог, в частности, пояснил: государственными предприятиями железные дороги являются в пяти странах — Белоруссии, Кыргызстане, Молдове, Таджикистане, Туркменистане. В форме акционерных обществ работают железные дороги в Азербайджане, Армении, Грузии, Казахстане, Латвии, Литве, России, Узбекистане, Украине и Эстонии.

Говоря о влиянии реформ железнодорожного транспорта на социальную политику и деятельность профсоюзов, Геннадий Николаевич отметил следующие аспекты: почти на 32% снизилась численность персонала и профсоюзов, растет интенсификация труда; происходит изменение социальной политики, отказ от ряда традиционных льгот и гарантий; сокращена или ликвидирована отраслевая социальная инфраструктура (Казахстан, страны Балтии, Армения, Грузия); меняется организация коллективно-договорного процесса; новые работодатели препятствуют созданию в компаниях профсоюзных организаций, заключению коллективных договоров. Разделение комплекса на ряд самостоятельных компаний создает реальную опасность выхода из общего профсоюза отдельных профессиональных групп и создания своих объединений.

В этой связи необходимы специальные меры для сохранения унитарности профсоюза, исключения возможности его дробления на узкопрофессиональные союзы.

На пленуме были обнародованы выводы международного исследования, выполненного по заказу Сообщества европейских железных дорог, основным из которых является отсутствие признаков повышения эффективности работы железнодорожного транспорта при пе-

левых профсоюзов в качестве действительно массовых, авторитетных организаций, способных своим единством помогать и защищать интересы членов профсоюза.

Теперь об опыте в соблюдении гарантий по оплате труда на железных дорогах. Гарантии индексации заработной платы имеются в коллективных договорах профсоюзов с ОАО «РЖД», с AS Eesti Raudtee и AS EVR CARGO (Эстония).



Участники III Пленума Совета Федерации отраслевого профсоюза — фото на память

реходе к полностью либерализованной системе его деятельности. Далее следует мнение о том, что вертикальное разделение железных дорог увеличивает издержки с преобладанием грузовых перевозок над пассажирскими, что характерно для большинства стран СНГ. Наиболее эффективной признана вертикальная интеграция, которая включает инфраструктуру, тягу и логистическую деятельность.

Реформирование железнодорожной отрасли в разных странах сталкивается со многими трудностями. Железнодорожные администрации в условиях снижения объемов перевозок в 2013-2016 гг. разработали антикризисные программы. Режим неполного рабочего времени, уменьшение премиальных выплат, предоставление отпусков без сохранения зарплаты применялись в разное время в Азербайджане, Армении, Казахстане, Киргизии, Молдове, России и Украине. На большинстве дорог продолжается уменьшение числа занятых — в Азербайджане на 10%, причем на некоторых предприятиях до 20%; в Грузии — на 1%; Казахстане — на 10,9%; Кыргызстане — на 4,7%; России — на 1,8% и 3,2% рабочих мест переведено в аутсорсинг; в Украине — на 5,5%.

Большое внимание МКПЖ уделяет реализации молодежной политики на железных дорогах региона. Как было отмечено в выступлении, молодежная политика профсоюзов — не самоцель. Это суть работы по сохранению отрас-

Предусмотрены выплаты ежемесячного вознаграждения за стаж работы в Армении (10-50%), Белоруссии (10-35%), Киргизии (10-50%), Молдове (10-35%), Украине.

В Эстонии работникам предусмотрена оплата за работу в вечернее время (с 18.00 до 22.00) в размере 1,2 ставки заработной платы. Премирование работников к юбилейным датам действует в Армении, Белоруссии, Грузии, Казахстане, Киргизии, Молдове, Узбекистане, Эстонии.

Во всех странах предусмотрена выплата выходного пособия при увольнении работников на пенсию впервые, в зависимости от непрерывного стажа работы в отрасли. В Белоруссии, Грузии, Молдове, Узбекистане учитывается стаж работы на предприятиях железнодорожного транспорта стран СНГ.

Во всех странах предусмотрены выплаты материальной помощи к отпуску.

Гарантии занятости и компенсации: перекалфикация, перевод на нижеоплачиваемую работу предусмотрены в Казахстане, Киргизии, Молдове, России, Узбекистане, Украине.

Во всех странах, кроме Грузии и Эстонии, определено, что преимущественным правом сохранения на работе при сокращении штата пользуются многодетные, одинокие родители, работники с большим трудовым стажем в отрасли, предпенсионного возраста и т.д.

В Узбекистане возмещаются расходы работника при переводе на работу в

другую местность. В Казахстане, Киргизии, России, Узбекистане сокращаемым работникам предоставляется оплачиваемое время для поиска работы.

В Казахстане сокращаемым работникам предусмотрена компенсация в размере двух среднемесячных заработков.

В Молдове есть преимущественное право трудоустройства для ранее сокращенных работников с сохранением стажа работы.

Гарантии и льготы сокращаемым работникам не определены в коллективных договорах в Грузии и в Эстонии.

Гарантии в области охраны труда: на эти цели выделяются средства: в Белоруссии — 0,7%, Казахстане — 1%,

России — 0,7%, Украине — 0,5% от эксплуатационных расходов.

Выплаты при получении группы инвалидности вследствие несчастного случая на производстве предусмотрены в Армении, Белоруссии, Грузии, Казахстане, Молдове, России, Узбекистане, Эстонии.

В Белоруссии, Грузии, Казахстане, Молдове, России, Узбекистане, Эстонии предусмотрены выплаты семьям работников, погибших в результате несчастного случая на производстве. В Эстонии предусмотрена компенсация на санаторную путевку (до 320 евро) члену профсоюза, пострадавшему физически или эмоционально. По Коллективному договору ОАО «РЖД» командировки свыше 40 суток возможны с согласия работников; членам локомотивных бригад предоставляются отпуска без сохранения заработной платы (до трех дней) в случае наезда на людей или транспортные средства.

Предоставленная Геннадием Косолаповым информация, дающая возможность сравнить позиции профсоюза и его достижения на железных дорогах разных стран, по мнению участников пленума, крайне полезна. Опыт коллег по профсоюзному движению пригодится в их общественной работе по защите интересов тружеников магистрали.

* * *

Ион Запорожан, председатель Федерации профсоюза железнодорожников Молдовы, в своем выступлении на



пленуме поднял основные проблемные вопросы, которые сегодня волнуют коллектив Молдавской магистрали.

Отчет о деятельности руководства Федерации затронул временной период с момента проведения в июле 2015 года II Пленума отраслевого профсоюза и до настоящего времени.

Проделанная профсоюзом работа была направлена на отстаивание интересов труженников дороги в сложных финансово-экономических условиях. Более чем 6-месячный технический простой в начале 2015 года, начавшиеся задержки в выплате заработной платы — таковы были основные позиции, по которым отраслевой профсоюз развернул предусмотренные законодательством действия.

В июне 2015 года в адрес руководства дороги было направлено письмо, в котором профсоюз потребовал от администрации дороги в срочном порядке принять соответствующие меры и сообщить о них в Федерацию отраслевого профсоюза. Ответ на это письмо не был получен.

В поисках выхода из критической ситуации председатель Федерации 14 июля 2015 года обратился с письмом в Государственную Инспекцию труда РМ. Была тщательно проинспектирована ситуация на дороге и оформлен соответствующий протокол с указанием 20-дневного срока для ликвидации выявленных нарушений.

С приходом в августе 2015 года нового руководства на железную дорогу Федерация профсоюза, как официальный представитель трудового коллектива, инициировала примирительную процедуру в рамках примирительной комиссии.

На паритетных условиях была создана двусторонняя комиссия, которая в ходе работы приняла за основу меры по разрешению конфликта в части погашения железнодорожникам задолженностей по заработной плате. Единственным пока успехом совместного решения можно считать ежемесячную выплату заработной платы и прекращение увеличения 3-месячного долга по заработной плате.

Большая работа была проделана Федерацией профсоюза по подписанию нового Коллективного трудового договора на период 2016-2020 гг. В новом документе были сохранены и даже улучшены традиционные гарантии и льготы для работников и ветеранов Молдавской магистрали.

В настоящее время в рамках Комиссии по социальному диалогу «Работодатель-работник», руководство Федерации отраслевого профсоюза выдвинуло на рассмотрение ряд предложений по изменению и дополнению Коллективного трудового договора. Они касаются таких гарантий, как выслуга лет, материальная помощь, путевки в Оздоровительный центр и санатории, путевки в лагеря отдыха для детей и др.

Другой вопрос, требующий урегулирования, связан с необходимостью со стороны администрации дороги согласовывать с отраслевым профсоюзом принятие управленческих решений, касающихся трудовых интересов железнодорожников; включать представителей профсоюза в рабочие группы разного уровня.

Не в полном объеме выполняется один из важнейших пунктов Коллективного трудового договора, связанный с обеспечением работающих спецодеждой, спецобувью и другими средствами индивидуальной защиты. Позиция профсоюза в данном вопросе такова: отсутствие средств на дороге — не повод не выдавать работающим положенное по нормам безопасности и охраны труда.

Профактиву всех уровней рекомендовано усилить контроль над обеспечением работающих качественными средствами защиты на производстве.

* * *

III Пленум Совета Федерации отраслевого профсоюза принял постановление, за которое единогласно проголосовали его участники.

Ирина КРАЕВСКАЯ

Фото Юрия КОЗЛОВА

Юрий ТОПАЛА о финансировании ЕБРР железной дороги Молдовы

ИНТЕРВЬЮ С ГЕНЕРАЛЬНЫМ ДИРЕКТОРОМ ГП «ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА МОЛДОВЫ»

► **Продолжение со стр. 1**

200 млн леев. Согласно Трудовому кодексу РМ, каждому сотруднику при сокращении выплачиваются деньги за выслугу лет. У нас заняты на производстве люди, которым свыше 70 лет, 45 из которых они работают на предприятии.

Когда Вы стали генеральным директором, железная дорога Молдовы была в глубочайшем кризисе. Что Вы относите к своим главным достижениям в этой ответственной должности?

— Несмотря на тяжелую финансово-экономическую ситуацию на дороге, нам удалось ежемесячно выплачивать заработную плату работающим. У нас есть исторические задолженности, оставшиеся от прошлого руководства дорогой. Надеюсь, в ближайшем будущем их ликвидировать. Другое важное достижение, по моему мнению, — это выполнение всех предварительных условий, продекларированных ЕБРР, для получения финансовой помощи. Есть и другие достижения, но эти — наиболее значимые.

Каким Вы видите предприятие через 10 лет? Думаете, есть шансы для развития?

— Могу с уверенностью говорить лишь о времени действия моего мандата, то есть до 2020 года. Считаю, что к этому времени наше предприятие будет получать большие доходы — в пределах 20-30 миллионов леев ежемесячно.

Это после того как будет внедрен процесс модернизации?

— Это станет возможным после реализации процесса модернизации и восстановления инфраструктуры, когда будут закуплены новые локомотивы. Все эти факторы сыграют положительную роль для предприятия. Также для нас важен и процесс оптимизации. Нельзя забывать о его социальном аспекте. Я понимаю, что люди должны иметь рабочие места, однако мы не можем себе позволить держать в штате тех, кто не занят на 100% и выплачивать им при этом зарплату.

Несмотря на нынешнее критическое положение CFM, согласно Вашим расчетам и анализу, все-таки возможен рост ежемесячных доходов?

— Конечно. Прежде всего, я внедрил другой метод менеджмента. Считаю, что чем больше движения будет по железной дороге, тем больше денег мы заработаем. Часто приходится бывать в зарубежных командировках. Это хорошая возможность для привлечения грузов, которые транзитом шли бы через нашу страну. Это — наша главная задача. В этом месяце я планирую совершить рабочий визит в Казахстан с целью привлечь объемы грузоперевозок на Молдавскую железную дорогу. Если поезд идет из Украины в Румынию через Республику Молдова и наоборот, то мы получаем доходы. На данный момент более чем на 50% экономика дороги держится за счет транзита.

На днях Вы встречались с представителем Казахстана. К какому знаменителю пришли?

— Пока у нас были только дискуссии. В совместных планах создание центра логистики всех грузов, которые проходят из Европы на Казахстан и обратно. Для нас выгодно, чтобы эти грузы проходили транзитом через нас, не обходили железную дорогу Молдовы.

Еще мне известно о недавней Вашей встрече с польскими коллегами. Знаем, что польская пресса писала об этой встрече. Вы могли бы предоставить больше информации по этой теме?

— Мы считаем Польшу практически соседней страной, она не так далеко от нас. Польские коллеги знают о финансировании, которое мы получим от ЕБРР. Этот факт общеизвестен, информация выставлена и на сайте ЕБРР. В Польше производят локомотивы, у них стабильная экономика и есть все, начиная от шпал и кончая тем, что относится к их производству.

Коллеги из Польши желают участвовать в конкурсе CFM по приобретению локомотивов?

— Конкурс будет прозрачным. Информация о нем будет выставлена как на сайте ЕБРР, так и на сайте CFM. Участвовать в нем может каждый желающий. Главное условие — быть производителем. В принципе, польские коллеги выразили готовность помочь нам в проектировании и технико-экономическом обосновании. У них есть несколько предложений на этот счет.

Елиза БОТНАРЬ,
представитель по связям
с масс-медиа ГП «CFM»

Завершена разрядка

■ БУДНИ ПУТЕЙСКИЕ



Силами мостоцеха Бендерской дистанции пути, под грамотным руководством мостового мастера Палади Ивана Захаровича, 5 апреля с.г. завершена разрядка кустовой гнилостности мостовых брусков на мосту 56 км перегона Заим—Кэинарь. В общей сложности за три «окна» заменено 102 мостовых бруса.

Активную помощь при смене брусков оказали цех земляного полотна (мастер — Шевченко Н.Ф.) и монтеры пути 9-го околотка (дорожный мастер — Дерли В.И.). Следует отметить достойную работу мостовиков: Виктора Ботнаря, Вячеслава Стефанко, Ивана Анточа, молодого рабочего Радугу Русу, Сергея Запорожана, Степана Марьяна, Николая Казаченко. В ближайших планах мостоцеха ПЧ-2 — замена 100 мостовых брусков на большом мосту — 1508 км через реку Бык.

Уверенность нашему коллективу вселяет поддержка генерального директора CFM Юрия Топала, его стремление обеспечить путейцев всем необходимым для производства ремонтных работ.

Мирослав СЛИВКА,
главный инженер ПЧ-2

Фото автора



Бригада мостовиков (в центре — мостовой мастер Иван Палади)



■ СЛУЖБЫ CFM: ПРОБЛЕМЫ, ЗАДАЧИ, ПЕРСПЕКТИВЫ

Человеческий потенциал — важнейший фактор

В продолжение публикации газетных материалов о деятельности служб Молдавской магистрали публикуем интервью о самом главном в организации производственного процесса — о человеческом факторе. На вопросы нашего корреспондента на эту тему отвечает директор Дирекции управления кадрами ГП «Железная дорога Молдовы» Виталие МАНОЛЕ.



Директор Дирекции управления кадрами Виталие Маноле проводит совещание со своим коллективом

Господин Маноле, в любом производственном процессе человеческий фактор — решающий. В области железнодорожного транспорта — особенно. Здесь необходима особая компетентность, ведь речь идет об обеспечении безопасности движения поездов. В этой связи, каковы приоритеты в деятельности Дирекции, которой Вы руководите?

— Приоритеты Дирекции управления кадрами исходят из основных задач, намеченных руководителем предприятия генеральным директором Юрием Топала. Их главная цель — осуществление кадровой политики путем решения стратегических и операционных задач. К стратегическим относятся мероприятия, направленные на планирование и процесс организованности кадров на длительный и средний период с целью обеспечения безопасности движения поездов и технологического процесса на предприятии. Эти мероприятия включают в себя: планирование необходи-

мого количества кадров, подготовку и повышение квалификации работающих, выработку планов карьерного роста, разработку систем оценки достижений и способов вознаграждения по результатам труда и т.д. К операционным задачам относятся тактические мероприятия, направленные на планирование и организацию кадров на короткий период — как, к примеру, набор, отбор, тестирование работников, ориентирование и интегрирование новых работников, решение проблем, связанных с охраной здоровья и безопасностью труда, учет персонала, вознаграждение и оплата труда работающих. Операционные задачи включают и ежедневную работу по администрированию и управлению незанятыми кадрами.

В своем безжалостном течении время оставляет свой след не только на подвижном составе, железнодорожных механизмах. К сожалению, стареют и специалисты. Как на данный момент

обстоят дела с ориентированием на омоложение кадрового состава CFM?

— К сожалению, данная проблема вытекает из многих факторов. Неудовлетворительная оплата труда отрицательно сказывается на приеме на работу молодых специалистов. Другая проблема — устаревшие технологический процесс и техника. Молодые выпускники желают устраиваться на работу в компании, где используют новую технику последнего поколения, где технологический процесс компьютеризирован.

Какие учебные заведения могли бы поставлять молодые кадры для CFM?

— Государственное предприятие «Железная дорога Молдовы» подписало соглашения о сотрудничестве с Техническим университетом Молдовы и Бэлцким железнодорожным колледжем. На основании этих соглашений студенты вышеупомянутых учебных заведений проходят производственную практику в филиалах CFM по разным специальностям. В

этом году, согласно приказу генерального директора ГП «CFM» Юрия Топала, 42 студента, обучающиеся по специальности «Организация и руководство железнодорожным транспортом» и по специальности «Автоматические системы в железнодорожном транспорте», были направлены на государственную практику в период с 4 апреля по 3 июня 2016 года на CFM. Многие из тех, кто проходил у нас практику в предыдущие годы, изъявили желание после выпускных экзаменов поступить на работу в филиалы железной дороги Молдовы.

Каковы успехи Дирекции управления кадрами в реализации кадровой политики администрации CFM?

— Все успехи зависят от результата ежедневной деятельности предприятия, а политика менеджмента кадров направляет руководящие линии в соответствующей области с целью создания, поддержки и развития команды профессионалов, стабильных и беспристрастных, с высоким уровнем компетентности, которые могут обеспечить достижение намеченных генеральным директором целей.

Господин Маноле, коллектив Дирекции управления кадрами в основном — женский и состоит из квалифицированных специалистов. Кстати, речь идет не только о возглавляемой Вами Дирекции, но и об отделах персонала в филиалах CFM. Как Вам удается руководить их деятельностью, находить общий язык со специалистами прекрасного пола?

— Нынче данная проблема поставлена на государственном уровне. У нас есть женщины в Парламенте РМ, в Правительстве РМ, есть женщины, которые руководят министерствами. По моему мнению, равенство полов — это лишь плюс для правового государства. Что касается специалистов в области кадров женского пола на железной дороге, то мы не должны забывать, что они — железнодорожники со стажем, и это приоритет, а выполнение служебных обязанностей вовремя и правильно — для меня еще и ответственность. Язык же — он общий: и с мужчинами, и с женщинами. Ведь мы стремимся к общему результату.

Господин Маноле, что Вы планируете усовершенствовать в кадровой политике на CFM, исходя из задач, поставленных генеральным директором Молдавской магистрали?

— По моему мнению, приоритетным на данный момент остается рационализация рабочей силы — организационное решение предприятия, то, что можно реализовать путем изменения штатного расписания в соответствии с настоящими потребностями предприятия, эффективно и рационально используя рабочую силу, исходя из доходов и затрат на работающий персонал. Благодаря повышенному вниманию со стороны генерального директора CFM Юрия Топала, направленному на развитие человеческого потенциала и при участии руководителей подразделений, мы можем достичь желаемых результатов.

Беседу вела
Лилиана НИКИФОРОВА

Фото Юрия КОЗЛОВА



Осмотрщик вагонов Владимир Савчук

Гарантия безопасного движения поездов

День и ночь проходят через узловую станцию Окница поезда. Грузовые, пассажирские. И в технологическом процессе их обслуживания важная роль отводится работникам местного ПКТО, возглавляемого Иваном Шелегоном. Осуществляя каждый раз тщательный осмотр ходовых частей вагонов, они дают гарантию дальнейшего их движения в трех направлениях, два из которых — самые главные. Определяющими в деятельности четырех смен под руководством Федора Смычка, Николая Видайко, Владимира Милова и Валентина Лесника являются повышенное чувство ответственности, бдительность и, конечно же, умение даже по малейшим признакам обнаружить возможную неисправность.

В составе каждой смены — семь специалистов, включая старшего осмотрщика и оператора. Осмотрщики вагонов снабжены переносными радиостанциями, фонариками, необходимым инструментом. С ними регулярно проводятся технические занятия.

Помимо работы на маневровой площадке и приемо-отправочных путях Окницы, уже на протяжении нескольких лет практикуется выезд осмотрщиков на украинскую пограничную станцию Могилев-Подольский. Участие в приеме-передаче грузовых вагонов позволяет не допускать технического брака со стороны соседней Юго-Западной железной дороги.

Владимир ПАВЛОВ

Искоренен безбилетный проезд

в пригородных дизель-поездах, отправляющихся в утреннее и вечернее время с вокзала узловой станции Бэлць-Слобозия. Наличие проездных документов у пассажиров проверяет на выходе из служебного здания к перронам специальная посадочная бригада, формируемая ежедневно из числа местных работников. А в пути следования дизель-поездов в направлении Окницы, Рогожень и Унгень садящимися в вагоны на промежуточных станциях пассажирам билеты реализуют разъездные билетные кассиры, у которых на руках — мобильные кассовые аппараты.

Лучшему контролю способствует также то, что с 1 октября минувшего года продажа проездных документов включена в автоматизированную систему «Экспресс-3». До этого в выбиваемом билете указывались лишь зона, стоимость и маршрут.

Регулярно анализируется денежная выручка, поступающая от продажи билетов. С учетом поездов не только пригородного, но и дальнего следования по итогам января, февраля и двух декад марта она составила по северному вокзалу порядка 4,9 млн леев.

Влад ДОБРОВ



Виктор Константинович, на протяжении нескольких месяцев Вы были во главе Окницкого железнодорожного узла и, насколько мне известно, за столь короткий срок даже успели так вникнуть в дела местных железнодорожников, что там Вас начали уже считать, как говорится, своим. Но вот крутой поворот в биографии — назначение с 1 января на аналогичную должность в Бэлць. Как работаете на новом месте?

— С окничанами у меня связаны самые лучшие воспоминания. Именно на их примере впервые узнал, что такое настоящая железнодорожная преданность делу, когда проявляешь высокую степень исполнительности несмотря ни на какие трудности. Такую корпоративную солидарность в наше время встретишь, увы, не часто. Что же касается нового места работы, куда меня перевели по приказу генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» Юрия Топала, то ответственности, не скрою, прибавилось. Ведь если в той же Окнице лишь два основных предприятия — дистанция пути и узловая станция с прилегающей линией, — то Бэлцкий железнодорожный узел, в силу своей структурной специфики, задает тон жизнедеятельности фактически всему северному участку железной дороги. Стараюсь и здесь делать все зависящее от меня в решении задач, поставленных руководством магистрали.

В чем конкретно заключаются Ваши служебные обязанности?

— Железнодорожное хозяйство узла представляет собой сложный механизм по обеспечению единого технологического процесса, связанного с перевозками грузов и пассажиров, безопасностью движения. Предприятиями руководят опытные и грамотные специалисты, подчиняясь по вертикали своим службам. Я не вмешиваюсь в их работу, а в свете требований со стороны руководства магистрали концентрирую внимание на определяющих направлениях, стараюсь помогать в решении вопросов, которые возникают на «стыках» ведомственных интересов. Это своего рода обобщение, приведение к единому знаменателю. И еще нельзя забывать, что на любом узле нужен хозяин. Собираемся с управленцами подразделений, обсуждаем насущные проблемы, анализируем предложения, думаем, как лучше организовать работу, чтобы не было сбоев в перевозках.

Вообще проблем много?

— Не то слово. С одной стороны — значительный недобор прибыли на дороге из-за резкого падения перевозок в условиях экономического кризиса. А с другой — деградирующий в результате массового выхода из строя старых шпал путь, исчерпавшие свой заводской ресурс тепловозы, морально и физически устаревшие устройства СЦБ и т.д. Нужно проводить капитальный ремонт, модернизацию техники, закупать недостающие шпалы и рельсы, запасные части, а средств на это катастрофически не хватает. Мы рассчитываем на получение зарубежных кредитов, которые, бесспорно, в чем-то помогут. Но мне, человеку новому на магистрали, откровенно говоря, не совсем понятно, почему нужно было довести железнодорожное хозяйство до такой критической точки, а не предпринимать меры по его совершенствованию еще в ту пору, когда дорога обладала необходимыми для этого собственными финансами?! Ведь наверняка все знали, что рано или поздно придет тот день, когда путь и техника будут нуждаться в коренном обновлении. И ничего не мешало предусмотреть стратегическим планированием выполнение этих работ, обеспечив их соответствующими закупками. Думать не только о сегодняшнем дне, но и о перспективе — это, согласимся, азбука для любого предпринимателя, без этого нельзя вести серьезно хозяйственную и коммерческую деятельность. Чего-то подобного, увы, не случилось, деньги пошли на реализацию других проектов, может, тоже важных, но не определяющих. И теперь что имеем, то имеем.

Какие меры предпринимаются в масштабах узла по выходу из сложившейся ситуации?

— Задача номер один — вернуть утраченных клиентов, что, конечно, в условиях ужесточившейся конкуренции с автомобилистами на рынке тран-

■ АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

Нелегкая наука выживания

Одним из приказов, поступивших в январе 2016 года от генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» Юрия ТОПАЛА, было назначение Виктора Кожокару начальником Бэлцкого железнодорожного узла. О делах и планах с новым руководителем северного региона Молдавской магистрали беседовал наш корреспондент.



Начальник Бэлцкого железнодорожного узла Виктор Кожокару

спортных услуг непросто, но можно. Около месяца назад удалось организовать на базе нашего железнодорожного узла деловую встречу руководящего состава железной дороги с экономическими агентами севера республики. Состоялся откровенный обмен мнениями о том, как наладить нормальное сотрудничество. Главный вопрос касался тарифов, при формировании которых приходится руководствоваться все чаще рыночными принципами. Привлекая при таком подходе больше клиентов, можно добиваться экономической выгоды за счет роста массовости перевозок. Это лучше, чем вообще не иметь ничего. Решено применять в отношениях с крупными клиентами индивидуальные скидки в зависимости от количества заказываемых вагонов, расстояния, на которое перевозится груз.

Прошедший после встречи период показывает: курс выбран правильный. Уже отмечено некоторое улучшение грузовой работы. На северном участке возросли погрузка и выгрузка. Действуют технологические цепочки по транспортировке кварцевого песка, гипса, металлопроката. Теперь нужно приложить максимум усилий, чтобы придать наметившейся положительной динамике еще большее ускорение.

Второй момент — экономия. В результате снижения эксплуатационных расходов она составляет ежемесячно по узлу порядка 1,350 млн леев.

И, конечно же, кадры. Не секрет, что основной контингент тружеников предприятий стареет и нужно уже думать о подготовке достойной смены тем, кто со временем уйдет на заслуженный отдых.

Я встречался с директором местного колледжа железнодорожного транспорта Валерием Беляковым, и мы обсудили ряд насущных вопросов, связанных с трудоустройством выпускников. У узла и учебного заведения сохранилось немало точек соприкосновения. В его стенах готовят слесарей для локомотивных депо, дорожных мастеров, вагонников. На наших предприятиях проходят производственную практику учащиеся. Однако в лучшем закреплении мо-

лодых кадров на производстве еще очень сдерживает слабая мотивация труда. Как только улучшится финансовое положение, ее нужно обязательно совершенствовать.

Не забываем о ветеранах труда, отдавших свои лучшие годы железной дороге. В канун такой памятной даты, как освобождение города Бэлць, по просьбе узлового Совета ветеранов был наведен порядок в местах захоронений железнодорожников, погибших в результате жестокой вражеской бомбардировки узла с воздуха во время второй мировой войны.

На какие еще вопросы обращено внимание?

— На одном из совместных заседаний хозяйственники подняли вопрос ремонта крыш зданий. Особенно это необходимо в ВЧД-3 и ТЧ-4. Несколько раз ими подавались соответствующие заявки в вышестоящие службы, однако реакции не последовало. Мне удалось найти поддержку у дороги, и обещано, что в мае на двух предприятиях будет выполнен точечный ремонт проблемных крыш. Или такое. Удалось договориться с одной из городских спортивных организаций о долгосрочной аренде ею на взаимовыгодных условиях стадиона «Локомотив». На выделенные Федерацией спорта республики средства эта организация займется благоустройством беговых дорожек, здания, другой инфраструктуры. Очень важно, что на реконструированном стадионе будут тренироваться не только учащиеся спортивной школы, но также смогут проводить спортивные мероприятия наши железнодорожники.

Не могу не затронуть еще один очень волнующий, но пока, к сожалению, неразрешимый вопрос. Массовый выход из строя шпал одного из сегментов железнодорожной ветки в сторону станции Глоден привел к прекращению движения на важном участке. Уже на протяжении нескольких месяцев станция и пользовавшиеся ее услугами экономические агенты Глоденского и части Рышканского районов (среди которых, например, сахарный завод, карьеры) остаются без движения. Это ненормаль-

но, и я буду добиваться необходимости создания специальной комиссии. Нужно обследовать проблемный участок и выработать определенные меры по быстрейшему вводу ветки в эксплуатацию. Свой негативный отпечаток накладывает острый дефицит новых шпал в путевом хозяйстве.

Удручает и то, что продолжает простаивать из-за финансовых трудностей завод ЖБШ, в продукции которого нуждаются путевцы всей дороги. Будем надеяться, что это — временно.

Что можете сказать о руководителях и специалистах предприятий узла?

— Только одно: каждый на своем месте. Дистанцию сигнализации и связи возглавляет болеющий за дело и просто порядочный, большой культуры человек Владимир Малышев. Совсем недавно возглавил локомотивное депо Станислав Андроник, работавший ранее начальником станции Окница. Опираясь на других специалистов, он уже успел немало сделать по укреплению трудовой дисциплины, обеспечению своевременного выхода тепловозов к поездам.

Добрых слов заслуживают, в частности, его заместители Сергей Каминский и Валерий Крижановский, отвечая соответственно за эксплуатацию и техническое обслуживание, ремонт тепловозов. Немало трудовых, достойных подражания традиций в вагонном депо, где у руля опытные, творчески настроенные люди — начальник Валерий Гылкэ и его заместитель по ремонту Виталий Ветринюк. Работники дистанции пути, возглавляемой Алексеем Круглием, проводят весенний комиссионный осмотр путевого хозяйства. Несмотря на трудности с материалами, путевцы околотов матеуцкого и унгеньского направлений, и в частности те, кто работает в районе станций Бэлць-Слобозия и Бэлць-ораш, добиваются неплохой балльности в содержании пути. Намного улучшились дела на узловой станции, где руководителем инициативный Игорь Мадан. Это та команда профессионалов, с которой легко и приятно работать в условиях полнейшего взаимопонимания. Со своей стороны, я приложу максимум усилий, чтобы оправдать высокое доверие, оказанное мне генеральным директором CFM Юрием Топала при назначении на должность начальника Бэлцкого железнодорожного узла.

Что ж, остается пожелать бэлцким железнодорожникам и Вам, Виктор Константинович, лично, быстрейшего преодоления трудностей, хотя успешное хозяйствование в нынешних условиях дается нелегко. Если есть творческий настрой, вера в завтрашний день, то железная дорога, входящий в ее состав северный узел обязательно окрепнет экономически, сквозь какие еще испытания не пришлось бы пройти.

Вел беседу
Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Фото автора

Коллектив Центра санэпиднадзора выражает искренние соболезнования сотруднику Осипову Григорию Георгиевичу по поводу кончины его

СЕСТРЫ

Пусть земля будет ей пухом.



Коллектив и профсоюзный комитет столичного Дворца культуры железнодорожников поздравляют с ЮБИЛЕЕМ **Аурелию ХЫНКУ**, директора ДКЖ, доктора искусствоведения, члена Госсовета 3-й категории.

— Желаем любви, уважения всех, кто знает Вас как доброго человека, истинного друга и хорошего специалиста!

*У Вас сегодня день особый,
Так будьте счастливы всегда!
Пусть будет Вам светла дорога
Вперед на многие года.*

*Желаем быть всегда красивой,
любимой,
Обаятельной и терпеливой,*

ПОЗДРАВЛЯЕМ!



Аурелия ХЫНКУ

*А также доброй и простой
Всегда приветливой и милой!*

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

ют с ЮБИЛЕЕМ **ПЕРЕГУДУ Владимира Михайловича** — электромеханика ЭЧС-1, **КАРПА Василия Владимировича** — электромонтера.

— Желаем здоровья, благополучия, любви, счастья, удачи, хорошего настроения. Пусть всегда окружают вас верные друзья, а на работе уважают коллеги!

Коллектив, администрация и профсоюзный комитет Басарабьяской дистанции электроснабжения поздравляют с 55-летием **МАРГУНОВУ Анну Николаевну** — уборщика производственных и служебных помещений ремонтно-механических мастерских.

*Пусть здоровье будет крепким,
Сердце — вечно молодым,
Пусть каждый день твой будет светлым
На радость нам и всем родным!*

Администрация и цеховой профсоюзный комитет станции Комрат поздравляют с днем рождения **ДАНКЕВИЧ Федору Николаевну** — старшего товарного кассира, **ПЕЛИН Василия Николаевича** — старшего дежурного стрелочного поста.

*Пусть солнце светит вам всегда,
И годы бесконечно пусть продлятся,*

*Пусть в вашу дверь нигде и никогда
Ни старость, ни болезнь не постучатся.*

Администрация и профсоюзный комитет Бэлцкого вагонного депо поздравляют с днем рождения **НЕГИНА Юрия Дмитриевича** — газозлектросварщика, **ОНОПРИЕНКО Владимира Григорьевича** — слесаря по ремонту подвижного состава, **СТИЦКОВА Виктора Николаевича** — слесаря по оборудованию, **СКРИПКАРЬ Степана Васильевича** — слесаря по оборудованию, **ЛЮБИНСКОГО Владислава Николаевича** — грузчика, **ПОСТОЛАКЕ Руслана Васильевича** — бригадира, **ЦУРКАНА Владимира Викторовича** — начальника технического отдела.

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

Администрация и профком локомотивного депо Бэлць поздравляют с ЮБИЛЕЕМ **ТАРАН Г.А., ШЕМПЕРЕД В., КЛИМ В.Д.**

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

СПОРТ

«Экспресс-К» открыл сезон



1

Железнодорожный клуб бегунов «Экспресс-К» провел первые в этом году соревнования по бегу на открытом воздухе. Состоялся очередной — XXVIII забег «Весенние старты» и открытый Чемпионат по кроссу среди железнодорожников — любителей бега. Прошел он в столичном парке Долина Роз. В соревнованиях участвовали более 300 бегунов из разных регионов страны. Они состязались на дистанциях 1500 м, 4000 м и 6000 м по семи возрастным группам.

Среди тружеников Молдавской магистрали лучшими были: **среди женщин** — Евдокия Бондур (ПЧ-1), Валентина Булат (НХ Кишинэу), Валентина Топорчан (ПЧ-1); **среди мужчин** — Григорий Морога (ПЧ-1), Василий Чиботарь (ДУ-1), Ион Морарь (ПЧ-1).

На дистанции 1500 м первыми прибежали Валерия Капмаре (Чимишлия) и Роман Миксанеский (Каменка); в забеге на 4000 м лидировали Егор Сырбу (Бэлць) и Валерия Карауш (Унгень); а на самой длинной дистанции первыми финишировали Лилия Фисиковская (Тирасполь) и Михаил Бизнюк (Кишинев).

Среди ветеранов-бегунов первыми стали Мария Саган, Любовь Короджова, Михаил Булгару, Тудор Дигор, Ион Лупшор, Наталия Клипка, Ион Ника — члены клуба «Экспресс-К».

Спортивный праздник удался на сла-



3

ву: вся трасса была украшена флагами, играла музыка, на финише бегунов встречали горячим чаем с булками.

Хочется поблагодарить за оказанную помощь руководство Кишиневской дистанции пути — начальника ПЧ-1 Анатолия Фрикэцела и председателя профсоюзного комитета Константина Долошка-на.

Ион БАБАРЭ,
председатель железнодорожного клуба бегунов «Экспресс-К»



2

НА СНИМКАХ:

1. Забег начался.
2. Григорий Морога и Евдокия Бандур.
3. Группа призеров — членов клуба «Экспресс-К».

Фото Юрия КОЗЛОВА

Самые красивые железнодорожные маршруты планеты

(Окончание. Начало в №7-8)

Дору Лайн, Португалия

Маршрут назван в честь одноименной реки в Португалии. Антикварные вагончики от паровозного состава XIX века, «запряженные» в современный дизельный локомотив, мчатся по дороге, проходящей по краю обрывистого скалистого ущелья вдоль реки Дору.

Во время путешествия, которое длится полтора часа, можно вдоволь налюбоваться винодельческим регионом Дору и его очаровательными деревушками. Из окон открываются впечатляющие виды на оливковые рощи и виноградники на холмистых террасах. Поезд останавливается на станции Пиньян, декорированной изысканной расписной сине-голубой плиткой из глины, которая называется азулежу. Панно из плитки демонстрируют местные речные пейзажи и сцены уборки урожая.

Интересный факт. В 2001 году ЮНЕСКО объявила винодельческий регион Алту-Дору в верхнем течении реки Дору Всемирным наследием.

Экспресс Бернина, Швейцария—Италия

Путешествие от альпийских ледников Санкт-Морица до тропических пальм г.Тирано в Италии — один из самых крутых железнодорожных маршрутов, который удалось построить без специальных горных зубчатых рельсов, тяговых тросов и других технических ухищрений.

Летом путешественники наслаждаются двухчасовой поездкой в открытых вагонах, что позволяет делать великолепные кадры, не опасаясь, что стекло исказит цветопередачу или резкость снимка.

Интересный факт. На маршруте есть настолько крутой поворот-шпилька, что пассажиры в хвосте поезда видят головные вагоны, идущие в противоположном от них направлении.

