

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК МОЛДОВЫ



N 11-12 (5881-82) 28 апреля 2016 г.

Газета выходит
с 1 мая 1941 г.

Со Светлым Христовым Воскресением!



Пасхальное поздравление генерального директора «CFM» Юрия ТОПАЛА

Уважаемые труженики Молдавской магистрали!

Пасха — один из самых главных христианских праздников. Он зарождает в наших душах надежду, доброту и веру. Воскресение Христово ознаменует начало духовного возрождения.

Ежегодно Святая Пасха застаёт часть специалистов железной дороги Молдовы, добросовестно и качественно выполняющих свои служебные обязанности, на рабочих местах. В этой связи, по случаю Святого Воскресения Христова, хочу выразить вам, уважаемые железнодорожники, самую искреннюю благодарность за ежедневную настойчивость, труд, самоотверженность и самопожертвование во имя развития железнодорожной отрасли в Республике Молдова. Прогресс предприятия находится в прямой зависимости от вклада в общее дело каждого работника в отдельности.

Желаю вам, чтобы яркий свет этого дня сопровождал вас в пути. Пусть благодатный огонь вечно горит в ваших душах, а чудо Воскресения принесет вам мир и душевный покой, семейное благополучие и гармонию, любовь и мудрость! Счастливой Пасхи!

27 апреля — День Государственного флага Республики Молдова

Уважаемые железнодорожники!

Примите искренние поздравления по случаю национального праздника — Дня Государственного флага Республики Молдова.

Уважение и почитание национальных ценностей и государственных символов, в частности, флага, является неотъемлемой частью гражданской ответственности каждого члена общества.

Желаю вам крепкого здоровья, радости и мирного неба над головой.



С особым уважением,
Юрий ТОПАЛА,
генеральный директор
ГП «Железная дорога Молдовы»

СОБЫТИЯ И ФАКТЫ

13 по 15 апреля 2016 г. в городе Констанца, Румыния, генеральный директор ГП «Железная дорога Молдовы» Юрий ТОПАЛА принял участие в совещании Администраций железных дорог Румынии, Молдовы, Грузии и Азербайджана. На встрече присутствовали: представитель дипломатической миссии Ирана в Румынии, а также начальник морского порта Констанца Валериу Николае Ионеску, представители экспедиторских касс из Румынии и Молдовы. Цель встречи — создание транспортного коридора по маршруту Иран—Азербайджан—Грузия—Черное море—порт Констанца. Обсуждалась возможность доставки грузов из Ирана в порт и оттуда по Дунаю в Европу.

Целью руководства CFM было привлечение новых объемов груза на дорогу, посредством его отправления из речного порта Джурджулешть (через морской порт Констанца). Принятые участниками форума решения были запротоколированы.

Необходимо отметить, что товары из Ирана на данный момент могут попасть в страны Центральной и Западной Европы более чем за месяц, в то время как данный коридор предоставит возможность их транспортировки менее чем за 2 недели.

* * *

15 апреля 2016 г. в Администрации ГП «Железная дорога Молдовы» было проведено рабочее заседание по вопросу корпоративного управления CFM под председательством генерального директора Юрия ТОПАЛА.

Консультации за счет безвозмездной технической помощи, предоставленной Европейским банком реконструкции и развития (BERD), оказываются железной дороге Молдовы румынской компанией KPMG начиная с сентября 2015 года.

В заседании приняли участие представитель BERD, руководство CFM, а также представители отраслевого министерства. В ходе встречи был представлен и рассмотрен Отчет по рекомендациям, план действий в сфере корпоративного управления, а также его внедрение на CFM в последующие три года.

Основной целью является рост прозрачности, ответственности и надежной финансовой стабильности предприятия.

* * *

20-21 апреля 2016 г. состоялась встреча руководства ГП «Железная дорога Молдовы» с экспертами компании EGIS International, которая обеспечит поддержку в реструктуризации CFM. Во встрече приняли участие и представители Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры РМ.

Заседание открыл генеральный директор CFM Юрий Топала. Он рассказал о проблемах и сложностях, с которыми на данный момент сталкивается предприятие.

Цели, озвученные менеджером проекта Lagraulet Marie France, состоят в достижении консенсуса между заинтересованными сторонами для облегчения процесса принятия решений и внедрения проекта, солидной финансовой стабильности, разработки плана мероприятий, выявления приоритетных направлений и необходимых шагов в том, что касается реструктуризации, конкурентоспособности с другими видами транспорта, а также для участия в развитии мобильности молдавского общества и экономики Республики Молдова.

Представитель Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры РМ Валентин Тонкоглаз высказался о процессе разработки Кодекса железнодорожного транспорта, который должен быть адаптирован к Европейским директивам и находится в стадии формирования в республике. Начальник отдела железнодорожного транспорта подчеркнул, что проект реструктуризации будет принят после разработки этого кодекса, который, по его мнению, будет завершен во второй половине 2016 года.

По информации
пресс-службы CFM

ЮБИЛЕЙНАЯ ДАТА

Газете молдавских железнодорожников — 75 лет

1 мая 2016 года одной из старейших в республике газете «Железнодорожник Молдовы» исполняется 75 лет

Время неизменно быстро листает свои страницы, все дальше и дальше унося нас от истоков. Очередная памятная дата отраслевой газеты — возможность оглянуться назад и прикоснуться памятью к славной истории Молдавской железной дороги, запечатленной журналистами на страницах издания. А потом — посмотреть вперед с мыслью, что небольшой коллектив редакции нашей газеты живет и работает, продолжает писать летопись стальной магистрали Молдовы и ее преданных делу тружеников. За каждым газетным заголовком — описа-

ние производственной жизни дороги, со всеми ее радостями и трудностями, событиями, достижениями.

Газета основана в мае 1941 года под названием «Гудок Молдавии». С 23 июля 1980 года она стала называться «Железнодорожник Молдавии», а с 1991 года — «Железнодорожник Молдовы». За 75 лет количество вышедших номеров составило почти 6 тысяч. Издание распространяется во всех регионах Молдовы, где проходит стальная магистраль. Газета доставляется поездами как на крупные, так и на малые отдаленные станции.

Летопись CFM продолжается, и мы ее пишем вместе с вами...



■ СЛУЖБЫ CFM: ПРОБЛЕМЫ, ЗАДАЧИ, ПЕРСПЕКТИВЫ

Магистральным тепловозам продлен технический ресурс

Невозможно представить себе движение по железной дороге без тягового подвижного состава. Его эволюция началась от первых паровозов с дровяными топками и котлами на водяном пару. Техническая мысль усовершенствовала их на протяжении истории до современных самых высокотехнологичных аппаратов тягового состава. На Молдавской магистрали служба тяги руководит несколькими основными и оборотными депо. О деятельности их коллективов — беседа нашего корреспондента с начальником службы тяги ГП «Железная дорога Молдовы» Ионом ВАСИЛАКИ.

Иван Константинович, какие ведутся работы в подведомственных Вашей службе локомотивных депо в преддверии весеннего комиссионного осмотра дороги?

— Коллективы основных и оборотных локомотивных депо активно включились в подготовку тягового подвижного состава, предприятий к работе в весенне-летний период 2016 года. С первого апреля, согласно приказу №24 заместителя генерального директора по инфраструктуре и тяговому подвижному составу С.П.Томши, начался весенний комиссионный осмотр тепловозов и дизель-поездов. Его главная цель — проверка технического состояния тягового подвижного состава после работы в зимний период и качественной подготовки к летним перевозкам грузов и пассажиров. Ход комиссионного осмотра, его результаты по выполнению важнейших работ постоянно освещаются на специальных стендах, в стенной печати и на собраниях рабочих коллективов. Ведутся работы по наведению порядка на прилегающих территориях предприятий, производится уборка мусора, накопившегося за зиму, побелка бордюров и деревьев, подрезка кустарников, своими силами проводится косметический ремонт зданий и сооружений, начата подготовка автотранспорта к прохождению техосмотра.

Как идет производство технического обслуживания локомотивов ТО-2, выполнение ТР-1 и ТР-3 локомотивам?

— Одним из «узких мест» в нашем хозяйстве является выполнение плана ремонта локомотивов и дизель-поездов. Весь тяговый состав эксплуатируется с истекшим сроком службы. Для поддержания его работоспособности затрачиваются большие материальные и людские ресурсы. Испытаем нехватку специалистов основных профессий, запасных частей и материалов для содержания его в исправном техническом состоянии и выполнения программы ремонта.

Значимым событием в производственной деятельности депо был выпуск из ремонта двух магистральных тепловозов серии ЗТЭ10М. Капитально был отремонтирован тепловоз ЗТЭ10М-1249 «А» 1986 года постройки. Заводской ремонт выполнили ремонтные брига-

ды Бендерского локомотивного депо. Второму тепловозу ЗТЭ10М-1104 «Б», 1984 года постройки, произвели подъемочный ремонт.

Министр транспорта и дорожной инфраструктуры РМ Юрие Киричук и генеральный директор ГП «Железная дорога Молдовы» Юрий Топала высоко оценили качество выполненных ремонтных работ. В настоящее время в локомотивных депо Кишинэу, Басарабьяска, Бэлць заканчивается подъемочный ремонт трех магистральных тепловозов серии ТЭ10 и двух маневровых тепловозов серии ЧМЭЗ. Их сдача в эксплуатацию намечена на конец апреля с.г. Контроль за качеством ремонта осуществляется работниками Центра ремонта локомотивов, возглавляемого А.Д.Адамом.

Какие ведутся работы по экономии эксплуатационных расходов?

— В последние годы в связи с падением объема перевозок локомотивные депо оказались в сложных финансово-экономических условиях. Для решения возникших проблем службой тяги и подведомственными филиалами (локомотивными депо) намечены эффективные меры по снижению эксплуатационных расходов. Их достижения коллективы добиваются за счет экономии энергоресурсов, повышения эффективности использования локомотивов, высвобождения численности работающих. Руководством всех локомотивных депо, службы тяги постоянно ведется работа по снижению эксплуатационных расходов, повышению доходности, выполнению качественных и количественных показателей работы предприятий. Так, например, в прошлом году, благодаря выполнению мероприятий по снижению эксплуатационных расходов, они снизились: в локомотивном депо Кишинэу — на 5 521 950 леев, Бендеры — на 888 426 леев, Басарабьяска — на 17 481 890 леев, Бэлць — на 29 404 275 леев; сэкономлено дизельного топлива — 465 тонн.

В каких локомотивных депо магистрали достигнута наивысшая экономия дизельного топлива? Кто из машинистов этого добился?

— Лучших результатов в работе по экономии дизельного топлива добились машинисты локомотивного депо Кишинэу А.И.Павленко, О.В.Гусев, П.Д.Адам; машинисты локомотивного депо Бендеры М.К.Фалка, А.О.Манукян; машинисты локомотивного депо Басарабьяска В.Ф.Топал, Е.Н.Романенко; машинисты локомотивного депо Бэлць В.Б.Предеус, Г.А.Чекан, В.М.Продан.

На что, по Вашему мнению, Иван Константинович, следует акцентировать внимание коллективам службы тяги, чтобы справиться с возложенными обязанностями, несмотря на имеющиеся серьезные трудности в обеспечении производственного процесса?

— Четкое выполнение приказов, инструкций по эксплуатации тягового подвижного состава, несмотря на имеющиеся объективные трудности в обеспечении производственного процесса в локомотивных депо, поможет коллективу службы тяги, Центру по ремонту локомотивов справиться с возложенными обязанностями по выполнению программы ремонта, перевозки пассажиров, хозяйственных грузов, обеспечению безопасности движения поездов.

Беседу вела
Лилиана НИКИФОРОВА

НА СНИМКАХ: идет ремонт в цехах ТЧ-1.



Фото Юрия КОЗЛОВА



Растет выгрузка в Гидигиче

Неплохую выгрузку обеспечивает в нынешнем году станция Гидигич. В адрес действующих в зоне обслуживания экономических агентов через нее поступают вагоны с нефтепродуктами, сжиженным газом, минеральными удобрениями, металлом, пищевой солью. Разгрузочные операции выполняются в основном на приватизированных подъездных путях клиентов. И лишь коммерческая фирма «Тропекс» использует для выгрузки металла свободный станционный путь, предоставляемый на взаимовыгодных условиях.

Уже по состоянию на 25 марта т.г. удалось выгрузить в общей сложности 129 вагонов, или 8532 тонны различного груза. В оставшиеся до конца месяца дни на станцию прибыло еще несколько груженых вагонов со стороны Бендер и Кишинева.

Поддерживая тесные деловые контакты с клиентурой, специалисты грузового участка станции обеспечивают качественное оформление необходимой документации. Своевременно взыскиваются денежные сборы за оказываемые железной дорогой услуги. Со знанием дела трудятся старший товарный кассир Надежда Малак, товарный кассир Валентина Мустьяца, старшие приемосдатчики Марина Выприцких и Татьяна Напалкова, приемосдатчик Ольга Чебан.

Владимир ОСТАПЕНКО

НА СНИМКЕ: товарный кассир Валентина Мустьяца и старший приемосдатчик Татьяна Напалкова.





■ АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

Готовы перевозить больше

Наш корреспондент беседует с начальником Унгеньского железнодорожного узла Андреем Семенюком

Андрей Анатольевич, насколько известно, возглавляемый Вами железнодорожный узел славился когда-то большими объемами перевалки грузов, о чем, кстати, свидетельствует сохранившаяся, несмотря на прошедшее с той поры время, инфраструктура. Насколько реальны шансы того, чтобы, по крайней мере частично, возродить его бывшее экономическое значение?

— Ныне делать такие прогнозы, к сожалению, трудно, потому что структура торговых связей в регионе за последние двадцать с лишним лет претерпела существенные изменения. Могут сказать лишь одно. Узел продолжает занимать выгодное географическое положение для того, чтобы быть важным связующим транспортным звеном. И если его потенциал пока не удается реализовать в полной мере, то лишь по причине слабой интеграции национальных экономик стран Балканского полуострова и постсоветского пространства — в прошлом надежных торговых партнеров. Вдобавок свой негативный отпечаток накладывают финансово-экономический кризис и нестабильная политическая ситуация, сдерживающие процесс глобализации. Серьезное наращивание железнодорожных перевозок остается пока проблематичным также из-за усилившейся конкуренции со стороны автомобилистов на региональном рынке транспортных услуг. Фактически они не несут затрат на содержание дорожной инфраструктуры, а потому в состоянии предлагать экономическим агентам более выгодные условия перевозок в отдельных направлениях.

В итоге первый квартал нынешнего года пока не прибавил настроения нашим железнодорожникам. Погрузка и выгрузка, даже если исходить из скорректированных планов, остаются незначительными. Что касается транзита, то на ППВ станции за этот период переставлено с узкой, западноевропейской колеи на широкую колею и наоборот 546 грузовых и 1092 пассажирских вагонов. Вокзалом обслужено вроде приличное количество пассажиров, однако проездные документы приобретались больше на короткие расстояния, что не позволило повысить денежную выручку.

Будем надеяться, что ситуация улучшится. В последнее время Молдавский металлургический завод начал отправлять через Унгень больше металлопродукта на Румынию. Продолжают поступать вагоны с сахаром, полувагоны с минеральными удобрениями, цистерны с нефтепродуктами. Было бы неплохо перевести перелив нефтепродуктов с румынского берега к нам, как было раньше. Для этого имеется соответствующая база. И еще ожидаем эффекта от усиления сотрудничества румынских производителей автомобиля «Дачия» с российским автопромышленным концерном в Тольятти. Не так давно у нас побывала группа экспертов от данных структур и изучила возможность доставки нашим пограничным ходом на берег Волги железнодорожных контейнеров с запасными частями. Подобные перевозки через конкурирующий украинский пограничный переход Вадул-Сирет хозяйственников не устраивают по причине передержек платформ. Чтобы не упустить выгодного клиента (а уже в ближайшее время намечается появление первой партии в 40 контейнеров), перед нами и всей дорогой стоит задача своевременного перегруза и быстрой доставки контейнеров в вэчинецком направлении.

Готовы ли к этому на оснащенной мощными кранами погрузочно-разгрузочной площадке станции Берешть?

— Вне всякого сомнения, с перегрузом контейнеров мы справимся. К данной площадке подведена узкая колея.



Фото автора

Начальник Унгеньского железнодорожного узла Андрей Семенюк

В прошлом году работники околотка №11 ПЧ-1 выполнили ремонт подкрановых путей 30-тонного крана, на который — главная надежда. В перспективе предстоит продолжить укрепление остальных подкрановых путей, изыскав необходимые материалы.

Что ж, будем надеяться, что появление солидного клиента станет серьезным позитивным сигналом и для других крупных экономических агентов. Во всяком случае, коллектив узла должен сохранять мобилизованность, способность оперативного реагирования на запросы рынка в любой момент.

— Задача всех нас состоит в том, чтобы способствовать этому всеми доступными средствами. Как начальник узла я не вмешиваюсь в конкретную деятельность производственных участков от различных служб. В этом нет необходимости, так как на узле давно сложилось сильное управленческое звено, на хорошем уровне — исполнительность. Свою миссию вижу в координации действий, оказании содействия в решении определяющих проблем. Разумеется, в свете той организационно-технической политики, которую проводит в настоящее время руководство магистрали во главе с генеральным директором Юрием Топала. Обязательно обхожу участки, беседую со специалистами, изучаю положение дел. В случае необходимости собираемся вместе с руководителями в студии узловой станции и обсуждаем наиболее важные вопросы.

На каких участках работа организована наилучшим образом?

— На всех без исключения, потому что эта работа носит комплексный характер. Тон задает в качестве организатора движения узловая станция, руководимая начальником Сергеем Димитраки, его заместителями Светланой Скрипник и Валерием Балицким. Умело строит деятельность коллектив ППВ во главе с начальником Вячеславом Корней и мастером Андреем Фарфанюком. Не было случая, чтобы смены не укладывались в отводимое на перестановки вагонов технологическое время. Сталкиваются с острым дефицитом материалов путейцы околотков дорожных мастеров Николая Савчука, Олега Чорня и Петра Поповича из ПЧ-1, но даже в таких непростых условиях выполняются запланированные мероприятия. Своевременно обеспечивает тягой маневровый процесс и перевозки коллектив обортного локомотивного депо под руко-



Свою миссию вижу в координации действий всех подразделений Унгеньского железнодорожного узла по выполнению задач, поставленных руководством Молдавской железной дороги на перспективу.

водством начальника Валерия Кубака, машинистов-инструкторов Павла Игната и Андрея Здерчука, мастера Сергея Мураховского. Локомотивщики проводят серьезную работу по бережному расходованию энергоресурсов. Достигнута экономия природного газа, используемого котельной в холодный период года. Экономия дизельного топлива за первый квартал составила более 5 тонн, во что внесли немалый вклад, в частности, машинисты Серафим Гологан, Павел Адам и Георгий Попович.

Коль зашел разговор о хозяйской рачительности, то должен заметить, что она присутствует и на других участках. И это способствовало тому, что по итогам квартала весь узел вышел с экономией эксплуатационных расходов и энергоресурсов. Люди понимают ее важность для экономического выживания дороги.

Как реализуются другие мероприятия узлового значения?

— В районе международного вокзала сделано ограждение зоны пограничного и таможенного досмотра пассажирских вагонов и модернизированного дизель-поезда, следующего на Яссы (Соккола) с пятницы по понедельник. На станции Берешть реабилитирована подсыпка щебня дорога, по которой автотранспорт заезжает к пакугазам за грузом. Каждую среду и 16 числа ежемесячно проводим дни безопасности, выявляя резервы. Суть мероприятия заключается в системном подходе, при котором в условиях дефицита ресурсов отдается предпочтение внедрению мер, способствующих достижению высокого уровня управляемости безопасностью движения, охраной здоровья и безопасностью труда. Это предупреждает возникновение причин, могущих вызвать транспортные и другие нарушения, нацеливает на лучший контроль, соблюдение трудовой и технологической дисциплины, на принятие мер, гарантирующих содержа-

ние технических средств и устройств в исправном состоянии. Очень важное звено — проведение ежемесячных комиссионных осмотров с участием начальников узловой и линейных станций, дорожных мастеров и электромехаников СЦБ. В настоящее время путейцы проводят весенний комиссионный осмотр, цель которого — сбор и анализ объективной информации о состоянии путевого хозяйства, а также последующая разработка соответствующих корректирующих и предупреждающих мероприятий.

Не чужд нашим железнодорожникам организационный досуг. Проводим спортивные и культурные мероприятия. Одно из них состоялось 28 февраля в память о бывшем начальнике станции и узла Николае Марчуче, безвременно ушедшем из жизни. А 24 сентября минувшего года труженики узла гостеприимно встретили по молдавскому обычаю хлебом-солью министра культуры республики Монику Бабук. А затем все вместе, включая присоединившуюся общественность города, приняли участие в праздничном торжестве возле железнодорожного моста через реку Прут, построенного, как утверждают специалисты местного историко-этнографического музея, по проекту знаменитого французского инженера Эйфеля.

Недавно в составе дорожной комиссии группа специалистов узла выезжала на 7-й километр бэлцкого направления. Это возле села Загоранча. Изучался вопрос строительства в этом месте автомобильного моста над железнодорожной колеей. Здесь будет проходить объездная автодорога на Яссы, сооружаемая отобранной по конкурсу коммерческой фирмой.

Поддерживаем тесные связи с сотрудниками сектора №7 комиссариата полиции города Унгень. Они курируют наш узел, проводя профилактическую работу по предупреждению нарушений и преступлений на железнодорожном участке общей протяженностью в 70,8 км. Намечено организовать совместное совещание, на котором заслушаем отчет начальника сектора Сержиу Шишкану. Также обсудим пути повышения эффективности дальнейшего сотрудничества, что приобретает особую актуальность в связи со сложной криминогенной ситуацией в республике.

Хватает, наверно, и проблем...

— Проблемы на то и существуют, чтобы их решать. Остановлюсь на некоторых из них. Например, изучение мнения населения региона и анализ показывают, что денежную выручку от продажи билетов на пассажирские поезда можно увеличить, если уменьшить плату за проезд.

К снижению количества пассажиров, желающих пользоваться услугами поездов восточного направления, приводят также случаи необоснованного снятия граждан нашей республики с поездов, пересекающих границу у российской железнодорожной станции Суземка. Самое интересное, что пересев на маршрутки, они следуют дальше без проблем. Или такое. Работники ряда участков, и, в частности, путейского околотка №11, являющиеся жителями сельских населенных пунктов района, в который уж раз поднимают вопрос о необходимости пересмотра графика движения вечернего дизель-поезда бэлцкого направления, чтобы он отправлялся из Унгень после окончания рабочего дня, а не раньше. Из-за разницы в какие-то полчаса людям приходится добираться домой с оказией. Некоторые монтеры пути вынуждены были перейти на семичасовой рабочий день. Словом, работать еще есть над чем.

Вел беседу
Владимир ДОБРЯНСКИЙ



Матеуць: погрузка доминирует над выгрузкой

Еще в прошлом году в структуре показателей грузовой работы приднестровской станции Матеуць отмечалась серьезное превышение выгрузки над погрузкой. Расположенные в зоне обслуживания Молдавский металлургический завод и предприятие по производству цемента коммерческой фирмы «Lafarge» пользовались услугами железной дороги в основном при доставках сырья, необходимого для организации технологических процессов, а вывоз готовой продукции осуществлялся большегрузным автомобильным транспортом. Ныне ситуация начала меняться коренным образом. И теперь, наоборот, погрузка доминирует над выгрузкой.

Как сообщил заместитель начальника станции Сергей Райко, уже четвертый месяц металлургия отправляют часть металлопроката на Румынию полувагонами. В январе, например, ими погружено 9417 тонн, в феврале — 10 226 тонн. Не менее показателен март.

— Определенные надежды на дальнейший рост погрузки металлопроката вселяет программа маркетинговых мероприятий предприятия, направленная

на то, чтобы вернуть упущенные рынки сбыта в Молдове, Румынии, Болгарии, Сербии, Польше и обеспечить выход через причерноморские порты на рынки Африки и Ближнего Востока, — рассказал Сергей Михайлович. — Ведь раньше выпуск металлопроката из сталеплавильных печей доходил ежегодно до 800 тысяч тонн. Но уже и при нынешних производимых объемах железная дорога может рассчитывать на увеличе-

ние перевозок данной продукции, если уменьшится влияние автотранспортников. Пока же занимаемые нами и ими доли примерно равные, как говорится, пятьдесят на пятьдесят процентов.

— А что же цементники?

— С ними пока сложнее. Свою продукцию продолжают возить большегрузными автомашинами даже на дальние расстояния, включая юг республики, где когда-то открыли на станции Комрат

железнодорожный терминал. Будем надеяться, что с введением дорогой индивидуальными тарифов положение изменится и нам удастся вернуть хотя бы частично погрузку этого экономического агента.

Коллектив станции и представители других железнодорожных служб, находящихся в данном регионе, предпринимают немало усилий для того, чтобы экономический эффект от оказываемых клиентам услуг был как можно большим. Своевременно и в запрашиваемом количестве подается подвижной состав на фронты погрузки-выгрузки. Осуществляется в случае необходимости текущий ремонт вагонов на специально оборудованных позициях ПКТО (старший осмотровщик Дмитрий Катанэ). В Рыбницу, где открыта контора передач, регулярно выезжают приемосдатчики для оформления необходимой перевозочной документации. Специалисты Шолдэнештского оборотного локомотивного депо предоставляют тепловозы, один из которых используется при выполнении маневровой работы, а второй, магистральный, водит поезда (с грузом и порожняк) на украинскую станцию Слободка, через которую проходит магистраль Одесса—Киев. Работники околотка №11 от ПЧ-5, и в частности бригада Григория Сырбу, изыскивают все доступные резервы для усиления приемо-отправочных путей. В результате уменьшения эпюры закрытого для движения пути №9 удалось высвободить часть старогодных шпал, необходимых для разрядки очагов кустовой гнилости.

Руководитель станции не преминул назвать лучших работников. Это старший товарный кассир Лариса Раецкая, товарные кассиры Лидия Доника и Ирина Жидраш, старшие приемосдатчики Лилия Волонтир и Татьяна Цуркан, оператор-сведенист Олеся Казаку, ДСП Светлана Датий, другие.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

НА СНИМКАХ:

1. Старшие приемосдатчики Лилия Волонтир и Татьяна Цуркан имеют дело непосредственно с грузом.

2. ДСП Светлана Датий трудится на транспорте около 40 лет.

Фото Юрия КОЗЛОВА



Главный ориентир — пассажир

Такие внешние факторы, как непростые политические события в соседней Украине и резкое ограничение пассажиропотока в сторону Российской Федерации, негативно сказываются на получении денежной выручки от продажи билетов на пассажирские поезда молдавского формирования. Например, по вокзалу станции Окница она составила в прошлом году лишь 72% к плановому показателю. Тем не менее, даже те 9,335 млн леев, которые удалось получить коллективу во главе с начальником Людмилой Бойко, вселяют определенную долю оптимизма. К тому же, вроде неплохо начал складываться год нынешний.

— Будем надеяться, что ситуация постепенно стабилизируется и мы вернем утраченные позиции, — сказала Людмила Михайловна. — Стараемся использовать для привлечения дополнительного количества пассажиров любой доступный резерв. Это, в первую очередь, улучшение сервиса, качества других услуг.

Коллектив на вокзале — дружный, сплоченный, отличается добросовестностью. Без сбоев функционирует система «Экспресс-3», что позволяет избегать очередей у билетной кассы. Пассажиры информируются своевременно о подходе поездов.

В помещениях и на территории подерживается чистота. Организован сбор

и вывоз мусора, собранного проводниками вагонов. Добрых слов заслуживает труд билетных кассиров Надежды Бурковской, Нины Янковой, Марии Улановской, Алены Ткач, Надежды Носатой, Татьяны Куртян, Раисы Котовой, станционных рабочих Валентины и Виктора Гончар, Андрея Продана, Бориса Черноморца и Сергея Хрусталева.

Услугами вокзала пользуются жители Окницкого, частично Бричанского и Сорокского районов, а также украинского поселка Сокирень. Рост выручки в некоторой степени сдерживает отмена модернизированного дизель-поезда Окница—Кишинэу.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

■ ПЕРЕДОВОЙ ОПЫТ

Секрет — в освоении новых технологий

Проблема повышения эффективности коммерческой работы является ныне одной из самых актуальных. И в ее решении важно опираться не только на собственные организационно-технические наработки, но и использовать опыт других.

В связи с этим интересно было узнать, как совершенствуют данный вид деятельности, направленный на увеличение прибыли от оказания экономическим агентам услуг по перевозке, на соседних украинских железных дорогах. Например, на Южной магистрали служба коммерческой работы и маркетинга содействовала в выполнении плана денежных поступлений за последний период почти в полтора раза. Секрет успеха объясняется освоением современных технологий, которые гарантируют четкий контроль за качеством груза в пути следования, быструю доставку и другие услуги, оформляемые дистанционно.

Речь идет, в частности, о системе автоматизированных рабочих мест, среди которых наиболее оригинальна АРМ МКР. Еще ее называют карманной. Малогабаритные ноутбуки наполнены соответствующим программным обеспечением, подключены к интернету и вручены ревизорам, которые в силу специфики своей деятельности значительную часть времени проводят в пути. Находя при обследовании вагонов брак (скажем, сыпучесть груза, плохое крепление и т.д.), ревизор вносит эту информацию в компьютерную систему.

Данная служба умеет и экономить. Это достигается благодаря созданию пунктов концентрации информации и обработки перевозочной документации.

По материалам газеты «Магистраль»



Билетные кассиры Татьяна Куртян, Мария Улановская и начальник вокзала Людмила Бойко

Фото Юрия КОЗЛОВА



Станционный работник Валентина Гончар



Весенние заботы наших лесовиков

Протянувшиеся вдоль железной дороги лесополосы имеют важное природоохранное значение, а потому им необходим квалифицированный уход. За нашим участком лесозащиты, входящим в состав Кишиневской дистанции пути, закреплен перегон от Бучумень до Корнешть протяженностью в 47,5 км. Занимаемся санитарными вырубками, озеленением, высаживаем молодняк. Удаляем сухостойные деревья и ветки, угрожающие безопасности движения.

Недавно такое мероприятие было выполнено, в частности, у перрона станции Берешть, где осуществляется посадка людей в пассажирские и пригородные поезда. К нам прикомандировали вместе с автовышкой водителя Валерия Таку из НГЧ. И рабочие бригады, умело орудуя бензопилой на высоте, срезали несколько толстых веток старых тополей. В подобных случаях всегда требуется большая осторожность. Поэтому перед тем как приступать к работе специалисты проходят в обязательном порядке необходимый инструктаж. Еще осенью заготовили семена сорго, вспахали около 50 соток земли в районе станции Петрешть. Теперь предстоит прокультивировать и засеять данную площадь. Из выращиваемого сорго изготавливаем веники. Только за прошлую зиму их отправили в различные организации дороги 220 штук.

Хорошо трудятся Кристофор Лазарюк, Сергей Яковлев, Михаил Фортуну, Юрий Старошук. Это работники, которым по душе избранное дело.

Михаил ХАРИЮК,
руководитель Унгеньского участка лесозащиты ПЧ-1



Бригада во время выполнения работ на станции Берешть

Фото Владимира ДОБРЯНСКОГО

■ ОХРАНА ЗДОРОВЬЯ И БЕЗОПАСНОСТЬ ТРУДА

Не обошлось без травм

На апрельском селекторном совещании по охране здоровья и безопасности труда, где начальник службы защиты и предупреждения ГП «ЖДМ» Думитру Дурнеску проанализировал состояние производственного травматизма на дороге в марте и за три месяца т.г., довел до сведения несчастный случай со слесарем-сантехником Кишиневского локомотивного депо Ш.Т.Катана, который во время работы получил травму левого глаза. Как следует из анализа, инцидент произошел из-за грубого нарушения инструкции №11, п.п. 2.2 и 2.3., а также — недостаточного обучения в области охраны здоровья и безопасности труда, отсутствия контроля со стороны и.о. мастера С.И.Рошки при выполнении производственного задания.

С целью недопущения производ-

ственного травматизма на дороге начальник службы защиты и предупреждения очертил ряд задач: руководителям рабочих мест при проведении периодического обучения особое внимание уделять проверке знаний и усвоения инструкций по охране здоровья и безопасности труда работниками; при проведении технических занятий с работниками уделять особое внимание соблюдению правил личной безопасности и ряд других, на которые на всех селекторных акцентируется внимание.

Повысили знания

Служба защиты и предупреждения ГП «Железная дорога Молдовы», в соответствии с Законом Республики Молдова №254 от 09.12.2011 г., проводит занятия с двумя категориями железнодорожников: руководителями рабочих мест,

специалистами и представителями рабочих коллективов; руководителями, их заместителями и главными инженерами филиалов железной дороги. В марте были проведены занятия с первой категорией — в ДОПе, где было обучено и аттестовано 95 работников; а также — с руководителями, их заместителями и главными инженерами филиалов Кишиневского железнодорожного узла, которым были выданы и соответствующие сертификаты.

Одним из важнейших принципов организации производства на CFM является создание безопасных условий труда на всех рабочих местах.

А в первой половине апреля в VIP-зале железнодорожного вокзала станции Бэлць-Слобозия служба организовала учебу по вопросам охраны здоровья и безопасности труда с руководи-

телями, их заместителями и главными инженерами филиалов Бэлцкого и Окницкого железнодорожных узлов. Открыл занятия и озвучил цели и задачи данного мероприятия начальник службы защиты и предупреждения ГП «Железная дорога Молдовы» Думитру Дурнеску. Он пояснил, что такая учеба проводится раз в три года, необходимость ее очевидна, отметил при этом, что руководство магистралей строго контролирует выполнение Закона РМ об охране здоровья и безопасности труда, представил слушателям лектора — инспектора Государственной инспекции труда Республики Молдова Георгия Царалунгэ.

Преподаватель ознакомил собравшихся с рядом постановляющих документов в области охраны здоровья и безопасности труда, прочитал, согласно программе, лекции, а по завершении учебы — провел зачет полученных слушателями знаний. Все прошедшие данное обучение в области охраны здоровья и безопасности труда получат соответствующие сертификаты.

Александр НИКИФОРОВ

■ О ЛЮДЯХ ТРУДА НА МАГИСТРАЛИ

Командир смены, а не просто дежурный за пультом

Служебные функции дежурных за пультом поста электрической централизации узловой станции Окница включают в себя не только прием и отправку поездов, но также организацию маневровой работы. А это требует четкого владения ситуацией, чтобы, будучи наделенным правами командира смены, умело и с толком распорядиться всем представленным ресурсом — вовлеченными в единый технологический процесс специалистами от разных служб, техникой. Именно такими деловыми качествами сполна обладает ДСП Николай Килат.

За окнами уже была вечерняя темень, когда мы вошли в ярко освещенное помещение. За пультом находился человек зрелого возраста, сосредоточенно вглядывавшийся в схему станционных путей. Вот зазвонил телефон. В трубке раздался голос:

— Машинист скорого поезда №47! Прошу сообщить о готовности маршрута по заходу на станцию с бэлцкого направления!

Уверенным нажатием нескольких кнопок на пульте дежурный приготовил запрашиваемый маршрут и



На дежурстве — ДСП Николай Килат

лаконично разъяснил машинисту, как тот должен действовать дальше.

При таких обстоятельствах и произошло наше знакомство с Николаем Сафроновичем, работающим на

станции с 1972 года. Было видно, с какой ответственностью относится он к порученному делу. Уже в беседе с нами ветеран признался: работа — напряженная, но интересная. За долгие годы настолько свыкся с трудовыми железнодорожными буднями, что уже не мыслит себя без них. Добираться приходилось в Окницу из родного села Бырнова. Кем только не довелось трудиться. Сначала — старший дежурный стрелочного поста, а после того как внедрили электрическую централизацию, освоил профессию ДСП. Не забывал об учебе: сумел окончить заочное отделение Одесского железнодорожного техникума. В трудовой биографии и такие ступени, как работа маневровым диспетчером, инженером и даже заместителем начальника станции. На все хватало способностей.

Рядом работает супруга Людмила Дмитриевна. Она — оператор при ДСП, готовит необходимую документацию. А значит, можно говорить о железнодорожной династии, которая, как рассказал Николай Сафронович, раньше была многочисленнее. Хочешь того или нет, а время берет свое, делая перестановки в людских судьбах.

Прием-передача смен на посту электрической централизации производится два раза в сутки. Обязательно присутствует кто-нибудь из руководителей станции, проводя необходимые инструктажи и намечая задачи. Рядом с ветераном — немало других ответственных работников, объединенных общей целью. С осознанием своего служебного долга трудятся ДСП Светлана Руснак, Татьяна Нель, Анатолий Чебан, операторы Мария Руснак, Юлия Данилова, Олеся Лесник (в случае необходимости может давать подмены ДСП), Алла Перестан.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Фото Юрия КОЗЛОВА



Пасха: Светлое Христово Воскресение



Пасха, или Воскресение Христово — один из самых значительных религиозных праздников. Дата его изменяется каждый год. Православная Пасха празднуется в воскресенье после первого новолуния, следующего за днем весеннего равноденствия, не менее чем через неделю после иудейской Пасхи. В 2016 году этот один из самых главных праздников Православной Церкви отмечается 1 мая.

В Молдове Пасху празднуют в течение двух дней: воскресенья и следующего за ним понедельника. В «чистый четверг» перед Пасхой принято проводить генеральную уборку квартир, домов, дворов. Во время подготовки к празднику загодя варятся вкрутую и красятся яйца, а за два дня до Светлого Воскресения, в Страстную пятницу, готовят куличи и паски.

Праздновать Пасху начинают в воскресенье ночью, когда верующие посещают церковь и освящают куличи, паски и крашеные яйца. С утра все родные и близкие собираются за пасхальным столом, восклицая радостно «Христос воскрес!» («Hristos a înviat!») и отвечая «Воистину воскрес!» («Adevărat a înviat!»), начинают утреннюю трапезу, так называемое разговение после большого семядельного поста.

Пасхальными блюдами в Молдове, кроме традиционных крашеных яиц и пасок (куличей), являются также кулич с творогом, жамбон (ококор) в тесте, запеченный в печи (духовке), рэсол (холодец из петуха), плаинды, голубцы, разные салаты, мясные блюда, разнообразные десерты, знаменитое молдавское вино и т.д. На Пасху также принято закалывать ягненка. Многие люди несут не только куличи и пасхальные яйца на освящение в церкви, а все вышеперечисленные блюда, поэтому у входа в церковь обычно выстраивается огромная очередь, и приходится следовать засветло.

На второе воскресенье Пасхи, в День поминовения, в Молдове принято ходить на кладбище и дарить «поманы» нищим в память об умерших.

■ БЛИЦ-ИНТЕРВЬЮ

Самый светлый праздник души человеческой

В подтверждение тому, что не хлебом единым жив человек, представляем в другом ракурсе известного на Молдавской магистрали Ивана Николаевича МИКЛЕУШАНУ — Почетного железнодорожника, награжденного медалью «Meritul Civic», заместителя начальника ПЧ-3. Он не только высококвалифицированный специалист, прошедший путь от монтера пути до руководителя дистанции, любящий и заботливый муж, отец и дедушка, но и тонкой, благородной души человек. В преддверии Светлого Воскресения Христова наш корреспондент побеседовал с известным путейцем.

Иван Николаевич, каковы традиции празднования Воскресения Христова в Вашей большой семье?

— Начиная с детства — с тех пор как себя помню — самым великим праздником, очищающим и осветляющим мою душу, была и остается Пасха. Естествен-

но, и нынешнее Воскресение Христово озарит меня Божьей благодатью, такими же светлыми, благородными ощущениями. После того как в обязательном порядке примем участие в освящении паски в церкви, за праздничным столом соберется вся наша дружная семья Мик-

леушану. Вместе с женой Дориной Георгиевной, тандему с которой 8 марта исполнилось 42 года, с большой радостью приму у себя всех своих дорогих сердцу пятерых сыновей с семьями и обожаемыми девятью внуками. Горжусь тем, что все они носят фамилию Миклеушану. Обязательным гостем станет и мой брат Василий со своей семьей. Мысленно будет с нами и моя сестра Вера. Вместе мы разговеемся освященными паской и крашеными яйцами, предварительно не забыв о соблюдении традиционного ритуала: чокнемся яйцами. Главное же — мы скажем другу другу «Христос воскрес!» с пожеланиями здоровья, мира и света в душе.

Каковы Ваши воспоминания детства о Пасхе?

— Незабываемые! Для нас Пасха была самой большой радостью. К этому празднику родители обязательно покупали нам, детям, обновки. Вся семья Миклеушану — родители и мы, трое детей — обязательно соблюдала 7-недельный пост, ходила в церковь. К счастью,

в нашем родном селе Миклеушень церковь оставалась действующей и в послевоенные годы. Вместе с родителями ходили на Пасхальное богослужение, затем разговлялись. Светлым и незабываемым был этот праздник. Мы, дети, ходили поздравлять родственников, которые одаривали нас крашеными яйцами, конфетами и разными сладостями.

Иван Николаевич, каковы Ваши пожелания железнодорожникам в канун Светлого Воскресения Христова?

— От всей души желаю железнодорожникам Молдавской магистрали, а также жителям республики, чтобы на них снизошла Божья Благодать и одарила здоровьем, благополучием, счастьем! Искренне хочу поделиться со всеми своей радостью за сыновей и внуков, особенно за тех, кто преуспел в профессии: Сергей стал дорожным мастером ПЧ-3, а Олег — бригадиром пути этой же дистанции. Всем желаю родительского счастья.

Беседу вела
Лилиана НИКИФОРОВА



ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Коллектив, администрация и профсоюзный комитет Басарабьской дистанции электроснабжения поздравляют с ЮБИЛЕЕМ **КОЖОКАРЯ Николая Дмитриевича** — электромонтера Басарабьского района электроснабжения, **МАРИНОВА Михаила Николаевича** — электромонтера Вулкэнештского района электроснабжения.

Хотим успехов пожелать во всем,
Сама судьба пусть в жизни

помогает,
И за одним хорошим, добрым днем
Другой, еще прекрасней, наступает!

Администрация, профком и коллектив Кишиневской дистанции электроснабжения от всего сердца поздравляют с ЮБИЛЕЕМ **БОЙКО Валентину**

Александровну — электромонтера ЭЧС Бендеры, с днем рождения — **БУТНАРЬ Ивана Феофановича**, электромонтера ЭЧС Унгень.

Желаем в жизни только счастья,
Удачи, смеха, радости, тепла.
Пусть стороной обходят все
ненястья,
А рядом будут добрые друзья!

Профком Кишиневской дистанции сигнализации и связи поздравляет с ЮБИЛЕЕМ **БАУЛИНА Сергея Петровича**, **БЕСКАРАВАЙНУЮ Оксану Борисовну**, **ГОРЧАК Юрия**, **ЖУРАВСКУЮ Лидию Викторовну**, **СУХАРЕВУ Галину Юрьевну**.

Желаем солнечного света,
Гостей за праздничным столом.
Пусть будет ваша жизнь согрета
Любовью, радостью, теплом!

Администрация и профком локомотивного депо Бэлць поздравляют с ЮБИЛЕЕМ **ВОВК А.М.**, **ПАХОЛЬЧАК В.В.**, **КАДАНЦЕВА В.А.**

Хотим вам пожелать удачи,
Успехов в жизни, ярких дел,
Чтоб вы с улыбкой, не иначе,
Встречали каждый новый день!

Коллектив и профсоюзный комитет Басарабьской дистанции пути сердечно поздравляют с днем рождения **АНЕСТЕ Веронику Петровну** — специалиста по кадрам, **ЕНИ Михаила Васильевича** — специалиста по охране здоровья и безопасности труда, **БОРДЯ Евгения**

Александровича — дорожного мастера 12-го околотка; с ЮБИЛЕЕМ — **ГНИЛОЗУБА Сергея Григорьевича**, заместителя начальника дистанции пути; с днем рождения — **ТОМАЙЛЫ Зинаиду Александровну** — техника 10-го околотка, **ИВАНОВА Дмитрия Федоровича** — дорожного мастера 5-го околотка.

Пусть ваше сердце наполняют
Тепло, забота и любовь,
Судьба пусть щедро посылает
Моменты счастья вновь и вновь.

Администрация и профсоюзный комитет Бэлцкого вагонного депо поздравляют с днем рождения **ДОРОШ Лидию Ивановну** — уборщицу производственных помещений, **ПУСТОТИНА Николая Владимировича** — слесаря РПС.

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

Руководство и коллектив станции Кэлэрашь поздравляют с днем рождения билетного кассира **СОЛОДКО Марию Николаевну** и уборщицу станции **БУТУЧА Александру Георгиевну**.

— Желаем вам крепкого здоровья, благополучия и исполнения всех ваших желаний. С днем рождения!

Профсоюзный комитет Басарабьского локомотивного депо поздравляет с днем рождения **ТРИКОЛИЧ В.Г.** — бухгалтера ТЧ-3, **ШАТОВА А.В.** — слесаря.

Желаем здоровья, любви и тепла,
Чтоб жизнь интересной и долгой
была,
Чтоб в доме уют был, любовь
да совет,
Чтоб дом защищен был от горя и бед!

Профсоюзный комитет и коллектив станции Унгень поздравляют с ЮБИЛЕЕМ **МУШЕТ Аллу Ивановну** — ДСП ст.Берешть, **БАКСАН Варвару Георгиевну** — ДСП ст.Фэлешть, **КЛИШКОВСКОГО Михаила Андреевича** — ДСП ст.Петрешть.

Удач желаем в каждом деле,
Желаем добиваться цели,
Желаем вам идти вперед,
Не зная горя и забот!

Администрация и профсоюзный комитет Басарабьского рефрижераторного вагонного депо поздравляют с 55-летием **КАРАБАДЖАКА Игоря Дмитриевича** — механика резерва.

Желаем Вам в работе вдохновения,
В кругу семьи — тепла и доброты,
Среди друзей — любви и уваженья,
А в жизни — сбывшейся мечты!

Коллектив службы внутреннего аудита ГП «Железная дорога Молдовы» поздравляет с днем рождения ревизора **РЫНЖУ Юрия Харлампиевича**.

— Искренне желаем Вам доброго здоровья, долгих лет жизни, неиссякаемой энергии, удачи на профессиональном поприще, прекрасного настроения и семейного благополучия!