

## Север CFM готов к лету



Фото Юрия КОЗЛОВА

**24 мая 2016 года генеральный директор ГП «Железная дорога Молдовы» Юрий ТОПАЛА проверил готовность к летним перевозкам северного участка Молдавской магистрали.**

Обезд начался традиционно с северного региона, через который пролегает важный для экономики республики международный транспортный коридор в восточном направлении и где формируется значительная доля местного грузопотока. Ранее комиссия побывала в районе несколько отдаленных станций Липкань и Брэтушень, а 24 мая пришел черед остальной части обширного участка. Отправившись мотрисой со столичного вокзала ранним утром, уже в 9 часов проверяющие приступили к осмотру протяженного матеуцкого направления железной дороги.

Технологический процесс обеспечения перевозок включает в себя, как известно, ряд определяющих аспектов — организацию движения, использование возможностей тягового подвижного состава, коммерческую работу и т.д. Но все они, взятые порознь или в комплексе, будут лишены смысла, если в неработоспособном состоянии окажется путь. Не случайно именно путевому хозяйству в ходе осмотра было уделено практически основное внимание с учетом накопившихся в содержании проблем. Такой формат проверки, проводившейся, к тому же, в связи с необходимостью рационального использования рабочего времени довольно оперативно и в сжатый срок, вовсе не означает отхода от принципа комплексного охвата инспектированием всей инфраструктуры. Наша магистраль — небольшая по масштабам, и сопровождавшие в поездке председатели комиссии генерального дирек-

тора ГП «Железная дорога Молдовы» Юрия Топала заместитель по инфраструктуре и тяговому подвижному составу Сергей Томша, представители служб имели возможность побывать не один раз еще до осмотра в различных структурных подразделениях и на станциях. Будучи хорошо осведомленными о состоянии дел на местах, они могли дать исчерпывающий ответ на любой возникающий вопрос.

Путевое хозяйство северного участка обслуживается двумя дистанциями. Их коллективы сталкиваются с немалыми трудностями относительно снабжения материалами, топливом, запасными частями. Это, конечно, не может не отражаться на работе, и, тем не менее, бальность вверенных путей поддерживается, хотя и с определенными ограничениями скоростей, на приемлемом для безопасного движения поездов уровне. В решающей степени выручают повышенный контроль, текущие ремонты и оперативное устранение выявляемых отклонений. Это особенно присуще Бэлцкой ПЧ (начальник Алексей Круглий). Проезжая ее участком, проверяющие видели ухоженные пикеты, обочины, кюветы, очищенные от грязевых наносов. Генеральный директор магистрали осмотрел лично состояние старого тоннеля. Заботясь об экономии средств, специалисты цеха искусственных сооружений предприятия проводят поддерживающий ремонт с минимальными затратами.

В неплохом состоянии осматренный в этот же день участок Окницкой ПЧ (на-

чальник Александр Бродский). Совместными усилиями работников ПМС-294 и путейцев после демонтажа первого и второго пути закрытой станции Вережень уложен спрямленный перегонный путь.

Выступая на разборах в Бэлць и Окнице, генеральный директор Юрий Топала поблагодарил путейцев и остальных железнодорожников северного участка за проделанную работу. На двух узлах нет предприятия и станции, где бы не подготовились, даже при ограниченных ресурсах, к летним перевозкам. Люди относятся к делу с должной отдачей. В свою очередь, руководство магистрали предпринимает меры, направленные на решение волнующих их проблем. Обнадеживающая новость, в частности, для путейцев. Уже в ближайшее время возможно поступление в дистанции пути в массовых количествах новых железобетонных шпал. Их укладка позволит ликвидировать самые проблемные очаги кустовой гнилости и довести скорость поездов не ниже 40 км/час. Уже теперь на дорогу поступило еще два полувагона закупленного за рубежом деревянного бруса под стрелочные переводы.

Коснувшись вопроса заработной платы, руководитель магистрали отметил, что за время своего пребывания в ответственной должности она выплачивается строго по графику, из месяца в месяц. Так будет и впредь, чего бы это ни стоило. А вот ликвидация задолженности, образовавшейся при прежнем руководстве, и повышение зарплаты возможны с улучшением финансово-экономи-

ческого положения. Если в 2015 году дорога зарабатывала ежемесячно около 70 млн леев, то теперь в связи с резким падением грузопотока, вызванного объективными причинами, лишь 38-40 млн леев. Конечно, эти деньги можно «проедать», но, в таком случае, дорога станет банкротом и в проигрыше окажутся все. Законы рыночной экономики суровы. Поэтому необходимо проявить максимум терпения, преодолевая трудности на основе грамотных маркетинговых ходов. Недавно дорога с целью привлечения к сотрудничеству утерянных ранее и новых экономических агентов предприняла разумное снижение тарифов на перевозки. И это уже дает положительный результат. Юрий Топала проинформировал о своей поездке в Россию, где решал вопрос об увеличении через территорию нашей республики железнодорожных транзитных перевозок груза. Дополнительный транзит может принести доход около 1,5 млн леев в сутки.

Отвечая на поднятый путейцами вопрос относительно завышенной стоимости ряда материалов, поступающих на места в централизованном порядке, Юрий Топала разъяснил, что нынешняя администрация магистрали не несет ответственности за заключенные при прежнем руководстве договора по закупкам. При теперешнем заключении договоров материально-технического снабжения подобная практика исключена, за этим налажен строгий контроль.

**Владимир ДОБРЯНСКИЙ**



## ■ ДЕЛА ПУТЕЙСКИЕ

# Упор — на контроль и качество

**Участок, обслуживаемый околотком №11, является одним из самых сложных по путевому развитию в ПЧ-1. Протяженность рельсов с учетом станций Берешть и Петрешть достигает 50 км (в том числе, 17 км перегонного хода и 2 км западноевропейской колеи) плюс 130 стрелочных переводов. На все это хозяйство, требующее изо дня в день неустанной заботы, приходится 32 монтера пути, объединенных в составе пяти бригад. Мы заинтересовались у дорожного мастера Николая Савчука, как идут дела в коллективе.**

— Стараемся справляться с поставленными задачами, несмотря на то что дают о себе знать, как и на остальных участках дороги, трудности с материально-техническим снабжением, — сказал он. — Если удастся получить партию шпал и брусев, то они не залеживаются на обочинах, а немедленно укладываются в путь. То же самое было и с привезенными недавно стрелочными переводами для «горочных» путей №5 и №7 по Берешть. Заменяли путь под 30-тонным краном на погрузочно-разгрузочной площадке, но для продолжения здесь работ еще нужны шпалы. Ну а главный упор — на повседневный контроль за состоянием путей и оперативное устранение выявляемых отклонений от нормы. В целом средняя балльность по околотку составляет 30-40 единиц при плане 50.

Нужно заметить, что берештские путейцы выполняют хорошо не только свою работу, но, в случае необходимости, выезжают на помощь соседям на

участок в сторону Кишинева. Этому способствует то, что их околоток, как, наверное, никакой другой в дистанции пути, отличается кадровой стабильностью. И ее стоило бы сохранить на будущее с учетом дальнейшей реализации программы по оздоровлению путевого хозяйства в экономически важном регионе. А это зависит, в первую очередь, не только от материального стимулирования, но и улучшения социально-бытовых условий.

За последние годы в дистанции пути при прямой поддержке администрации и профкома проделана немалая работа по переоборудованию под путейские бытовки взятых на баланс пустовавших станционных паггаузов, что можно наблюдать на примере околотков по Пырлице, Стрэшень, Сипотень. Такое же здание выделено околотку №11. Путейцы готовы отремонтировать его капитально собственными силами, однако нужны стройматериалы. По этой же причине остается не



отремонтированной затекающая во время дождей крыша небольшого здания бригады, занимающейся уходом за стрелочными переводами. Вопрос будет решаться с улучшением финансирования. И еще один волнующий путейцев момент. Многие работники околотка (да и других участков!) являются жи-

телями сельской местности, прилегающей к железной дороге в бэлцком направлении, и заинтересованы в некотором изменении времени отправления со станции Берешть вечернего дизель-поезда Унгень-Бэлць. Чтобы успевать на него после окончания рабочего дня, людям не хватает каких-то 20-

30 минут, а потому приходится добираться домой с охапкой, что не очень удобно. Путейцы надеются на помощь.

**Владимир ДОБРЯНСКИЙ**

**НА СНИМКЕ: группа путейцев околотка.**

Фото автора



**ДС станции Липкань Игорь Дацко**

**Лишь наращивая объемы перевозимых грузов, можно добиться коренного улучшения финансового состояния магистральной. В решение этой важной задачи стремится вносить свой вклад коллектив Липканского движенического участка, возглавляемый Игорем Дацко. Отвечая на вопросы нашего корреспондента, он, в частности, сказал:**

— В зону обслуживания входит карьер, добывающий возле села Крива гипсовый щебень для последующей промышленной переработки. Деловое сотрудничество с ним обладает немалым потенциалом, однако за последние годы, к сожалению, не отличается стабильностью. Были подъемы, были и спады, объясняющиеся, в первую очередь, не совсем устраивающими клиента тарифами на железнодорожные перевозки и частичными переключениями в связи с этим на использование большего грузового автотранспорта. Такая ситуа-

## Резервы не исчерпаны

ция характерна не только для нашего, но и других регионов республики, а потому можно приветствовать нынешнюю более гибкую и взвешенную тарифную политику руководителя железной дороги Молдовы Юрия Топала, направленную на восстановление пошатнувшегося доверия со стороны экономических агентов. Недавно карьер получил неплохую скидку к тарифу на перевозку, что уже дало толчок некоторому оживлению грузовой работы. К концу мая погружено и отправлено потребителям около 250 полувагонов гипса. Основные станции назначения — Матеуць и Рыбница. Хочется верить, что к ним вскоре присоединится и станция Рэуцел, через которую раньше продукция карьера поступала на бэлцкое предприятие «Кнауф», производящее в больших количествах строительные гипсовые смеси. Тоннаж может возрасти и в случае, если деловое сотрудничество с нами возобновит карьер фирмы «Calcar», находящийся рядом с селом Белявинцы Бричанского района. Предприятие владеет в районе станции Липкань подъездной железнодорожной веткой и площадкой для погрузки щебня в полувагоны механизированным способом.

**— Если клиенты предложат к перевозке действительно повышенные объемы щебня, то реально ли справиться с этим при нынешнем состоянии инфраструктуры железнодорожного участка?**

— Вполне реально, потому как она рассчитана на аккумуляцию и отправку в значительном количестве груза, чем теперь. Прошедший в середине мая комиссионный осмотр показал ее готовность к летним грузовым перевозкам. Несмотря на проблемы с материалами, поддерживаются в приемлемом для обеспечения безопасности движения состоянии пути. Это позволяет организовывать доставку полувагонов с гипсом из карьера через Блок-пост 61-й км и Криву на станцию Липкань, формировать для отправления вагонные

партии в соответствии с технологическим процессом. В ходе объезда комиссия обследовала проблемный путейский перегон возле Медвежи. Будут приниматься меры по изысканию ресурсов для разрядки имеющихся здесь очагов кустовой гнилости шпал. Четко и слаженно действуют наши приемосдатчики, товарные кассиры, агенты контроля передаточных, настроенные на выполнение самых ответственных заданий. С целью оперативной обработки и передачи информации используем компьютер и интернетовский модем. Документацию доставляют в Окницу и обратно машинисты грузовых поездов. Нет претензий к работникам Окницкого производственного участка ШЧ-3, обеспечивающим четкое функционирование электрической централизации, к энергетикам. Все возникающие проблемы стремимся решать в комплексе, сообща. Как ДС, я стараюсь уделять внимание также вопросам обеспечения безопасности движения, в чем немалую поддержку оказывает участковый ревизор.

**— Возникли ли во время объезда вопросы, связанные с содержанием зданий и сооружений?**

— Был поднят вопрос о необходимости ремонта цоколя фундамента под вагончиком Блок-поста 61-й км. Из-за того, что он разрушается, зимой в образовавшиеся щели проникает леденящий холод — и внутри вагончика трудно поддерживать нормальную температуру воздуха. Обещана помощь. По станции Липкань нужно улучшить техническое состояние ресивера — емкости для закачки воды из колодца вакуумным насосом. Еще мы просили о выделении механизированной косы, чтобы удалять сорняки на прилегающих территориях, которые стараемся содержать в чистоте и порядке.

**— Как обстоят дела с продажей билетов пассажирам?**

— Давно мечтаем о возобновлении через станцию Липкань настоящего пас-

сажирского движения, но у перрона остаются лишь пригородные поезда чернэуцкого и ларгского направлений. Тем не менее, эксплуатируемая система «Экспресс-3» позволяет продавать проездные документы на все пассажирские составы молдавского формирования — с посадкой в вагоны по Окнице, Бэлць или Кишинэу. И ею охотно пользуются жители региона, обеспечив с начала года денежную выручку более 400 тысяч леев. На сегодняшний день это неплохой показатель для региона.

**— Кого из работников движенического участка можно отметить в числе лучших?**

— Этот вопрос ставит меня, честно говоря, в затруднительное положение. У нас все работают хорошо, как и должно быть в дружном, сплоченном коллективе. С учетом ограниченности газетной площади назову лишь некоторые фамилии: ДСП Вячеслав Гуцул, Сергей Мельник, Олег Крейтер, супруги Светлана и Виталий Руснак, Инга Кречун, Людмила Колбасюк, Ирина Чеботарь, Василий Кольцок, старший товарный кассир Зинаида Морозова, товарный кассир Татьяна Мизюк (обладает правом подмены ДСП), приемосдатчики Анжела Чумак и Александра Погореловская, старший билетный кассир Татьяна Гринько, билетные кассиры Екатерина Бохлин и Игорь Лисько, другие.

\*\*\*

**Несколько слов о начальнике движенического участка. Игорь Дацко занимает ответственную должность с октября 2014 года. Свою железнодорожную карьеру начал в 2005 году агентом контролера передач, потом трудился дежурным за пультом. Окончил Бэлцкий технический колледж железнодорожного транспорта, имеет также высшее экономическое образование.**

**Владимир ДОБРЯНСКИЙ**

Фото Юрия КОЗЛОВА



■ ЭКСКЛЮЗИВНОЕ ИНТЕРВЬЮ

# Юрий ТОПАЛА:

## «Мы высоко ценим деловые и партнерские отношения, которые сложились между железными дорогами Молдовы и Украины»

Железные дороги Молдовы и Украины связывает прошлое, настоящее и будущее. О текущем положении дел, о совместных с украинской стороной проектах нам рассказал генеральный директор ГП «Железная дорога Молдовы» ТОПАЛА Юрий Константинович.



— Железные дороги Украины и Молдовы крепко связаны еще со времен существования Одесско-Кишиневской железной дороги. Наверное, поэтому многих железнодорожников Украины, а в особенности работников Одесской магистрали, беспокоит судьба их молдавских коллег. В частности, в 2015 году поступала информация о задержках заработной платы и других социально-экономических проблемах на CFM. Насколько Вашей команде удалось переломить ситуацию?

— Как Вы правильно заметили, добрососедские отношения молдавских и украинских железнодорожников имеют давние традиции. История Молдавской железной дороги неразрывно связана с Украиной, и в эту летопись железнодорожники наших стран ежедневно вписывают новые страницы. До 1979 года наша стальная магистраль входила в состав Одесско-Кишиневской железной дороги. Став самостоятельной, дорога получила статус Государственного предприятия, сохранив и приумножив прекрасные коллегиальные отношения с Одесской железной дорогой. Мы рады традиционно плодотворному сотрудничеству со всеми украинскими коллегами и выражаем надежду на дальнейшие взаимовыгодные контакты, укрепляющие транспортные и экономические связи Молдовы и Украины. Молдавскую железную дорогу я возглавил в августе 2015 года. Давая согласие на назначение, знал, что придется руководить железнодорожной отраслью с множеством проблем, доставшихся в наследство от прежнего руководства. Дорогу лихорадила трехмесячная задолженность по выплате заработной платы и серьезный набор проблем чисто технического и технологического плана. Нетрудно представить в тот момент настроение многотысячного коллектива железнодорожников. Поэтому времени на раскачку не было, новая команда сразу включилась в работу по нормализации ситуации в отрасли. Прежде всего, была возобновлена регулярная выплата теку-

щей заработной платы, прекратилось увеличение трехмесячного исторического долга. Администрация CFM подписала соглашение с отраслевым профсоюзом, в котором взято обязательство — до июля 2016 года ликвидировать имеющуюся задолженность по заработной плате. Но для этого должна быть возможность.

— А какие достижения Вы бы отметили в развитии материально-технической базы магистрали?

— Сегодня железнодорожный транспорт Молдовы функционирует в напряженном рабочем ритме. Начавшиеся на магистрали реформы подразуме-

вают перечень основных задач, реализация которых позволит CFM эффективно вписаться в сегодняшние рыночные отношения и стать более привлекательной на рынке транспортных услуг. Для этого приведены в действие механизмы, необходимые для экономической стабилизации железнодорожной отрасли и безусловного обеспечения безопасности движения грузовых и пассажирских перевозок. Большой объем работ запланирован по оздоровлению путевого хозяйства магистрали, приобретаем по мере финансовой возможности необходимые для этого материалы. Кстати, многое из того, что удалось нам приобрести для укреп-

ления путевого хозяйства, было сделано впервые за последние 10 лет. После 17-месячного простаивания по разным причинам были возвращены в эксплуатацию 4 из 5 ранее модернизированных дизель-поездов. Сегодня они востребованы. Граждане и гости Молдовы с удовольствием пользуются современным комфортабельным железнодорожным транспортом на маршрутах Кишинев—Унгены, Кишинев—Окница.

С особым удовлетворением и гордостью хочу отметить наш новый маршрут в Румынию Кишинев—Яссы (Сокола). С его вводом в эксплуатацию наши пассажиры получили возможность безопасной и комфортной

поездки в Европу. Сложная финансово-экономическая ситуация на дороге, конечно же, является сдерживающим фактором во многих направлениях, в том числе и ремонтном процессе тягового подвижного состава. И, тем не менее, этот вид работ стараемся не упустить, производим в наших локомотивных депо капитальный и подъемный ремонт магистральных тепловозов. Назрела необходимость обновления парка пассажирских вагонов. До приобретения новых вагонов дело пока не дошло по причине все той же сложной экономической ситуации. Не исключена возможность, что решать эту важную проблему придется собственными усилиями — организацией строительства пассажирских вагонов, к примеру, на базе Кишиневского пассажирского вагонного депо. Ведь сегодня пассажиров на железнодорожный транспорт можно привлечь в достаточном количестве только предложив к их услугам новые, комфортабельные составы с гарантией безопасного движения по Молдавской железной дороге и за ее пределами. Также хотелось бы отметить, что к моменту моего прихода к руководству CFM парк подвижного состава насчитывал 590 грузовых вагонов, задействованных в международных перевозках. Благодаря принятым мерам их количество увеличилось более чем в два раза по сравнению 2015 годом.

— Желаем Вашей команде дальнейших успехов и, продолжая наш разговор в сложившемся позитивном русле, хотелось бы узнать о текущем положении дел проекта восстановления железнодорожной ветки Березино—Басарабьяска.

— 20 октября 2015 года я посетил Одессу с рабочим визитом, где встретился с губернатором Одесской области и руководителями Украинских железных дорог. Как известно, было подписано соответствующее соглашение о восстановлении железнодорожной ветки Березино—Басарабьяска, кото-





■ ЭКСКЛЮЗИВНОЕ ИНТЕРВЬЮ

# Юрий ТОПАЛА: «Мы высоко ценим деловые и партнерские отношения, которые сложились между железными дорогами Молдовы и Украины»

► Начало на стр. 3

рая была в 2000 году разобрана по причине отсутствия грузов. С ее помощью планируется связать Одесскую область Украины и Басарабский район Молдовы. По итогам состоявшихся в Одессе переговоров стороны подписали соответствующий протокол. Определено начать работу нынешним летом. Предстоит восстановить около 20 км железнодорожных путей на территории Украины и порядка 1,5 км — на территории Молдовы. Пока обеими сторонами ведется предваряющая непосредственное восстановление этого участка работа.

— **Единственный железнодорожный путь к украинскому порту Рени лежит через территорию Молдовы. Имеет ли молдавская сторона предложения по активизации железнодорожной линии Басарабска—Рени—Джурджулешты?**

— У Молдавской железной дороги два подхода к Ренийскому порту. По построенной линии Кагул—Джурджулешты есть возможность добраться до станции Рени. Вообще к Ренийскому порту у нас два примыкания. Первый — со стороны станции Кагул, второй — со стороны станции Этулия. CFM заинтересована в активизации деятельности Ренийского порта. И в этой связи с администрацией Укрзализниці рассматриваем

возможность проведения совместного с руководством Ренийского порта совещания, на котором планируем обсудить вопросы сквозных тарифов. Есть уверенность, что, решив ряд организационных, взаимовыгодных вопросов, удастся увеличить объемы перевозок в этом направлении. Так что перспективы у нас хорошие.



Вместе с администрацией Укрзализниці мы рассматриваем возможность проведения совместного с руководством Ренийского порта совещания, на котором планируем обсудить вопросы сквозных тарифов.

— **В своем интервью корпоративной газете «Железнодорожник Молдовы» Вы упомянули о возможности запуска одного из ранее возвращенных в эксплуатацию модернизированных дизель-поездов DIM по маршруту Кишинев—Одесса. Каковы текущие перспективы этого маршрута?**

— CFM обратилась к администрации Укрзализниці с предложением открыть движение модернизированного ди-

зель-поезда по маршруту Кишинев—Одесса. Украинская сторона сделала запрос на технические характеристики этих составов. Мы, со своей стороны, предоставили нужную документацию. Ждем ответа наших коллег. Это вопрос времени и к лету, надеюсь, удастся порадовать наших пассажиров возможностью с комфортом добраться до солнечной Одессы.

— **Рассматривает ли руководство железной дороги Молдовы введение новых маршрутов к историческим городам Украины, например, до Камениц-Подольска или Львова?**

— Безусловно. Коммерческое направление руководства Молдавской железной дороги постоянно рассматривает различные варианты открытия новых маршрутов, детально просчитывая их целесообразность с экономической точки зрения, в рамках изучения пассажирского транспортного рынка. Если, проведя эти маркетинговые исследования, мы найдем оправданными открытие новых маршрутов к историческим городам Украины, тогда можно будет обсуждать с украинскими коллегами все нюансы этого вопроса.

— **Какие главные задачи стоят перед руководством железнодорожной отрасли?**

— Таких задач несколько. Первая — стабилизация финансово-экономического положе-

ния железной дороги Молдовы. Вопрос этот сложный, с учетом того, что ситуация на дороге зависит не только от позиций национальной экономики страны, но и от экономической ситуации в соседних странах. Руководство CFM активно работает над увеличением объемов грузовых и пассажирских перевозок. Главной заботой на железнодорожном транспорте всегда будет обеспечение безопасности грузовых и пассажирских перевозок. Вторым приоритетом, с учетом условий, в которых мы живем, является существенное увеличение эффективности работы железнодорожной отрасли. Экономической стабилизации CFM ждет государство, национальная экономика, потребители транспортных услуг — грузоотправители, грузополучатели и пассажиры. Руководство магистрали ориентировано на поиск возможностей для увеличения объемов перевозок в грузовом и пассажирском сегменте.

Параллельно с поиском дополнительных источников дохода активно работаем над оптимизацией грузовых перевозок. Они должны стать по-настоящему конкурентоспособными. Дорога потеряла много экономических агентов, для которых железнодорожные тарифы были малопривлекательными по сравнению с действующими на автотранспорте. Сегодня ситуация кардинально меняется. Разработана новая внутренняя учетная политика, оптимизиру-

ется номенклатура затрат. За счет этого планируем увеличить объемы грузоперевозок. Дороге это крайне необходимо, с учетом нелегкой финансово-экономической ситуации. Большие надежды мы связываем с возможностью получения гранта от Европейского Банка Реконструкции и Развития (ЕБРР), Европейского Инвестиционного банка (ЕИБ), Европейский Союз через ЕС Neighbourhood Investment Facility предоставит нам безвозмездный грант в размере 5,2 млн евро. Как руководитель Молдавской железной дороги, пользуясь возможностью, от имени всего предприятия хочу выразить благодарность нашему надежному партнеру. Это будет самой существенной поддержкой, которую когда-либо получала железная дорога Молдовы. Денежные средства — порядка 110 млн евро — пойдут на приобретение новых локомотивов и развитие инфраструктуры.

— **И в завершение нашего разговора, что бы Вы пожелали своим украинским коллегам?**

— Прежде всего, желаю всем украинским коллегам личного и профессионального благополучия, дальнейшего укрепления наших партнерских отношений в сфере организации железнодорожного сотрудничества между нашими стальными магистралями. Побольше вам объемов работы — в грузовом и пассажирском сегменте. Мы высоко ценим деловые и партнерские отношения, которые сложились между нашими железными дорогами. Уверен, эти отношения и дальше будут укрепляться в направлении общих интересов. Летом 2016 года железная дорога Молдовы отметит очередную свою памятную дату — 145 лет с момента ее образования. И этот исторический путь молдавские железнодорожники прошли с честью по многим показателям. Одна из причин тому — наличие у CFM надежного друга в лице украинских железнодорожников. Железнодорожное братство — категория постоянная.

**Желаем Юрию Константиновичу и всему коллективу Железной дороги Молдовы дальнейших успехов в нелегком железнодорожном деле. Отдельная благодарность главному редактору газеты «Железнодорожник Молдовы» Ирине Краевской и фотокорреспонденту Юрию Козлову.**





■ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ДИНАСТИИ

# Такие они, братья Лугановы

*Истинный талант человека, кем бы он ни был по профессии, всегда узнается не по словам, а конкретным делам. Работая в послевоенную пору осмотрщиком вагонов Окницкого ПКТО, Петр Николаевич Луганов заслужил уважение своим трудолюбием и мастерством. Магистраль стала впоследствии призванием и для его двух сыновей, которые являются продолжателями железнодорожной династии, избрав другие не менее важные специальности.*



Электромеханик Анатолий Луганов

...Сидит за монтажным столиком в небольшом помещении индустриальной бригады Окницкого производственного участка ШЧ-3 довольно скромный мужчина средних лет. Спокоен, углублен в свои мысли. А руки трудятся, переплетая и укладывая аккуратно провода в разноцветных оболочках. И наблюдая со стороны, как умело, профессионально все делается, начинаешь осознавать: перед тобой настоящий профессионал. Такое впечатление произвел на нас при знакомстве электромеханик Анатолий Петрович Луганов, выпускник Харьковского электромеханического техникума транспортного строительства, отдавший работе в дистанции сигнализации и связи почти 38 лет своей жизни.

В том, что на станциях северного участка от Кривы, Липкань, Окницы до

Вэлчинца и Софии устройства электрической централизации функционируют нормально, есть и его немалая заслуга, потому что выполняет коммуникации электроприводов стрелочных переводов и рельсовых цепей.

Речь идет, в частности, о качественном монтаже в эксплуатируемых на линии релейных шкафах.

— И как же Вам удается справляться с большими объемами работы? — интересуемся.

— Да ничего особенного в этом нет, если хорошо освоишь технику монтажа и приобретешь нужную сноровку, — объяснил специалист. — Для облегчения я смастерил соответствующие шаблоны, разработал рациональные схемы. Вот и тружусь изо дня в день.

— А не пробовали подсчитать, сколь-

ко таких проводов уложили в монтаж за годы пребывания в индустриальной бригаде?

— Точно не берусь сказать, потому что не претендую на рекорд Гиннеса, но, по приблизительным подсчетам, наверняка, не меньше десяти-одиннадцати километров наберется.

Еще в молодом возрасте появилась у Анатолия Петровича тяга к столь ответственному делу. Ныне известную гордость придает то, что он нашел продолжателя в лице своего повзрослевшего сына Василия. Парень работает рядом в должности электромонтера кабельной группы и уже успел неплохо зарекомендовать себя с лучшей стороны.

А теперь расскажем о еще одном Луганове — Викторе Петровиче, с которым встретились в кузнице местной ди-



Кузнец Виктор Луганов

станции пути. Сосредоточенное лицо озарялось таинственными отблесками пламени печи. И создавалось впечатление, будто перед тобой не кузнец в фартуке и рабочих рукавицах, а средневековый алхимик, колдующий у очищающего огня в поисках своего «философского камня».

Предназначенный дляковки кусок железа нагревается почти до тысячи градусов по Цельсию. Ловко выхватив его клещами из огня, Виктор Петрович всматривался внимательно в раскаленную добела поверхность, угадывая контуры будущей детали. Наконец заготовка положена на наковальню и вслед за нажатием педали на нее опускается молот с силой 650 килограммов. Удар! Еще удар! Так рождаются столь необходимые путевцам дальних и ближних околотков лапы, рабочие ключи, рельсовые и шпальные клещи, зубила, маховые подбойки, другой инструмент и инвентарь. Даже в наш современный, начиненный разной машинерией век, профессия кузнеца остается одной из самых востребованных на предприятии, обслуживающем путевое хозяйство северного участка магистральной.

— Работа в кузнице хотя и тяжелая, но очень мне по душе, — говорит специалист. — Ведь с железом, если захочешь, можно творить чудеса!

До того, как выбрал эту профессию, служил военным моряком на Балтике, после демобилизации работал на автобазе. Потом около пяти лет слесарничал в механических мастерских дистанции пути.

В то время уходил на заслуженный отдых пожилой кузнец, а заменить его было некем. Вот и задумался: почему бы не попробовать?

Поначалу было, слов нет, трудно, мышцы сводило от усталости, но постепенно освоился. И в настоящее время имеет уже почти двадцать пять лет «горячего стажа».

Нынешняя жизнь полна трудностей. И, приравнявшись к ее реалиям, многие хорошие специалисты магистральной срываються с насиженных мест в поисках лучшей доли. Это право каждого. Но есть в их среде и те, кто, несмотря на материальные невзгоды, продолжает сохранять удивительную верность избранному делу. Наверное, к таким можно отнести братьев Лугановых, руки у которых — поистине золотые.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Фото Юрия КОЗЛОВА

## Основной метод — плано-предупредительный

Узловую станцию Окница, через которую день и ночь следуют в трех направлениях поезда, трудно представить себе без электрической централизации. Одних лишь автоматизированных стрелок здесь насчитывается 56, включая шесть спаренных. А еще — множество реле, электроприводов. И за функционирование столь сложного хозяйства в соответствии с участковым технологическим процессом и требованиями безопасности движения отвечают специалисты местного околотка Бэлцкой дистанции сигнализации и связи. Это электромеханик-бригадир Вячеслав Кульчиковский (на железнодорожном транспорте — с 1974 года), электромеханики Иван Гыртопан (у него трудовой стаж на два года больше) и Александр Савельев, молодые электромонтеры Александр Харлам и Сергей Руньковский (электромонтером трудился в свое время его дедушка, а ныне работает путевцем отец).

В реальных существующих условиях эксплуатации рельсовые цепи испытывают на себе постоянные динамические нагрузки, вызываемые колесами движущихся вагонов, резкими колебаниями температуры и влажности окружающей среды. Поэтому нужно следить, чтобы не возникало характерных отпа-



Электромеханики Вячеслав Кульчиковский и Иван Гыртопан

— обрывов рельсовых соединителей, повреждений изолирующих стыков, нарушений взаимозависимости стрелок и сигналов и т.д. Ставка делается, прежде всего, на выполнение целого комплекса работ так называемого профилактического характера.

— Используемый нами в качестве основного плано-предупредительный метод технического обслуживания в со-

ответствии с разрабатываемыми трехнедельными и годовыми графиками позволяет устранять возможные отказы, как говорится, еще в стадии их зарождения, — рассказали специалисты. — Проводим регулярные осмотры, проверки действия и регулировку устройств — в релейном помещении и на полигоне, очищаем, красим.

Среди других не менее важных за-

бот — измерение электрических параметров и характеристик элементов устройств. Для приведения их к установленным нормам. Производится замена приборов на приборы, отремонтированные и проверенные на центральной усадьбе дистанции сигнализации и связи. Ведется дооборудование железнодорожных переездов дополнительными устройствами для лучшего обеспечения безопасности движения. Свой отпечаток накладывает, создавая определенные трудности, то обстоятельство, что эксплуатируемая аппаратура в основном устарела морально и физически, не хватает деталей. Но выручают профессиональный опыт, оперативный контроль, трудолюбие и ответственность за порученное дело. Специалисты не привыкли расслабляться. Поддерживаются тесные деловые связи с представителями других служб, и в первую очередь с движущими и путевцами.

Околоток входит в состав участка СЦБ, протянувшегося от Вэлчинца до Кривы, Блок-поста 61-й километр чернэуцкого направления железной дороги. Здесь трудится немало других отдающих себя сполна работе специалистов. Нам назвали, в частности, электромехаников Дмитрия Харжевского, Владимира Чеботаря и Дмитрия Дуб, электромонтеров Бориса Ведмецкого, Октавиана Ткач и Валерия Савина.

Влад ДОБРЯНСКИЙ

Фото Юрия КОЗЛОВА



## ■ АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

# Экономия снижает потери

**В локомотивном хозяйстве железной дороги продолжают доминировать трудности материально-технического характера, неумолимо стареют тепловозы, исчерпывая свой заводской ресурс. В таких условиях выполнять доводимые задания по перевозке грузов и пассажиров, маневровой работе непросто. Но нужно! Причем до тех пор, пока не улучшилась кардинально экономическая ситуация на железной дороге, пока не началась тотальная модернизация техники, выход один: продолжение поиска внутренних резервов. Именно на это нацелен коллектив Унгеньского оборотного локомотивного депо, возглавляемый начальником Валерием Кубаком.**

— И в нынешнем году работать не легче, чем в предыдущие периоды, однако отступать перед трудностями не собираемся, — сказал руководитель. — Ведь от того, как обеспечен тягой обслуживаемый нами участок, во многом зависит деятельность, а значит и финансовое благополучие магистрали. В основе всех дел — человеческий фактор, на него — главная надежда. Понимая всю важность поставленной задачи, наши локомотивные бригады стараются водить поезд и обеспечивать маневровый процесс на требуемом уровне, а вместе с тем добиваться экономии. Только за первый квартал удалось сберечь общими усилиями около 5 тонн дизельного топлива. Наилучшие показатели — у машинистов Серафима Гологана, Павла Адама и Георгия Поповича. Настоящую хозяйскую рачительность проявляют машинисты Сергей Берник, Григорий Савчук, Федор Албот, помощники машинистов Артем Войну, Леонид Лишук, другие. И это еще не все.

По итогам минувшего отопительного сезона депо вышло с экономией природного газа, используемого в котельной. Сокращено потребление электричества и воды.

**— Благодаря каким действиям экономится дизельное топливо?**

— Бережливое расходование топлива начинается еще с пункта раздачи, где предусмотрено все необходимое для предотвращения всевозможных утечек, разливов. В холода прогрев тепловозных двигателей выполнялся в строгом соответствии с температурой окружающей среды. На специальном экране в помещении дежурного депо регулярно отражаются показатели использования топлива каждой локомотивной бригадой. Малейшее отступление от выработанных для каждого участка нормативов дает повод для серьезного, вдумчивого анализа. Многие зависят от качества ремонта, технического обслуживания тепловозов. И здесь действует своя си-

стема: слесари, проводящие ТО-2, ТО-3 и ТР-1 маневровых тепловозов, дают гарантию режимного и безотказного функционирования техники.

Об экономии в пути — разговор особый. Здесь играют главную роль такие факторы, как знание машинистами дорожного профиля в сторону Бэлць и Кишинэу, куда доставляем поезда с грузами и пассажирами, обеспечение в рейсах постоянной связи с поездными диспетчерами участков. Последний фактор немаловажен уже хотя бы потому, что таким образом можно осуществлять более быстрый, без излишних промежуточных остановок пропуск поездов — и двигатели работают меньше вхолостую. Действует система поощрения машинистов и помощников машинистов за экономию.

**— На обслуживаемом локомотивными бригадами депо тяговом участке расположена одна из самых высоких в республике точек над уровнем моря — перевал в районе станции Корнешть. Каковы особенности его преодоления?**

— Слов нет, этот перевал доставляет немало хлопот, потому как согласно технологии разрешается преодолевать его с максимальным весом поезда со стороны Пырлицы 2200 тонн, Бахмута — 3200 тонн. Средняя перегонная скорость, исходя из требований безопасности движения, также имеет свои допустимые пределы. В зависимости от месторасположения груза «в хвосте» поезда цепляем тепловоз-толкатель или же «в голове» ставим дополнительные тепловозные секции (на их количество влияют специализированные грузы, как, например, цистерны со сжиженным газом). Локомотивные бригады осознали на ответственном перегоне особенности каждого путевого пикета, зная, в каком месте задать тот или иной режим эксплуатации двигателей, использовать песок для предотвращения буксования и т.д. В последнее время, правда, часть поездов курсирует с уменьшенным весом,

однако это несколько не умаляет значение бдительности.

**— Как строится работа по обеспечению безопасности движения?**

— Опытные машинисты-инструкторы Павел Игнат и Андрей Здерчук проводят регулярные инструкционные проверки, сопровождают бригады в рейсах. Немало дают в повышении знаний технические занятия, на которых анализируем допущенные ошибки, отказы техники, советуем, подсказываем. А еще — теоретическая учеба. Класс для занятий оснащен электрическими схемами тепловозов, макетами отдельных деталей, плакатами по безопасности движения. А если зайти в помещение дежурного депо, то на стене можно увидеть стенд «К чему приводят нарушения безопасности движения».

Заведен экран регистрации талонов предупреждения, выдаваемых машинистам. Если все нормально, то талон — зеленого цвета. При упущении — желтый, а если должные выводы не делаются и дальше, то красный. Раньше за это можно было лишиться до 10% премиальных. Теперь в данных случаях принято ограничиваться усилением проверки того, как работает провинившийся машинист. И если он в течение года проявляет себя с лучшей стороны, то ему, как реабилитированному себя, возвращают зеленый талон.

Практикуем обязательные проверки технического состояния тепловозов перед выходом на участок, включающие в себя контрольный запуск дизелей, визуальный осмотр на предмет обнаружения возможных течей масла и дизельного топлива, определения правильности технического обслуживания. В этом машинистам-инструкторам помогают опыт и отличное знание рабочих узлов тепловозов. Момент очень ответственный, так как машинисты-инструкторы имеют право отстранить тепловоз от эксплуатации, если выявленные нарушения угрожают безопасности движения.

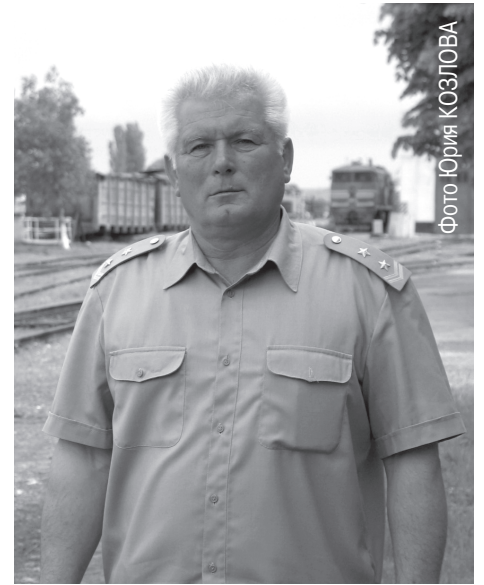


Фото Юрия КОЗЛОВА

Начальник Унгеньского оборотного локомотивного депо Валерий Кубак

Чего-то подобного, надо заметить, у нас давно не наблюдалось, потому что ремонтники под руководством мастера Сергея Мураховского стремятся работать так, чтобы не было даже малейших нареканий. В последнее время им приходится сталкиваться с некоторыми проблемами, о которых нельзя умолчать. Дело в том, что у нас вынужденно простаивает из-за неисправности подъемного механизма станок по обточке гребней бандажей колесных пар без снятия их с тепловозов. Мы информировали об этом базовое депо в Кишинэу, службу и надеемся на помощь. В связи с производственной необходимостью важно включение в штатное расписание должности газоэлектросварщика.

**— Что можете сказать о социально-бытовых условиях работников депо?**

— И в этом направлении стараемся делать все, что от нас зависит. Работники имеют помещение, где можно переодеться, принять душ после трудового дня. Нам бы еще решить вопрос приобретения мыла и порошка для стирки спецодежды, а то из-за плохого снабжения ими стиральная машина часто простаивает. И рабочих рукавиц, к сожалению, не хватает. Совместно с цехом организовали нормальное питание слесарей в обеденный перерыв. Продукты закупаются на собираемые вкладчину деньги, овощи выращиваем в небольшом подсобном хозяйстве. А в освобожденном после закрытия орсовской столовой здании оборудовали спортивный зал.

Вел беседу  
Владимир ДОБРЯНСКИЙ



Администрация и профком ПЧ-3 сердечно поздравляют с днем рождения: мастера цеха искусственных сооружений **БОЙКО Сергея Викторовича**, техника 2-го околота **КИЧУК Наталью Ильичну** и с юбилейной датой — главного бухгалтера дистанции **ПАСКАРЬ Анну Александровну**.

Пусть все мечты исполнятся,  
Пусть все желанья сбудутся,  
Пусть радости запомнятся,  
А горести забудутся.

\* \* \*

Администрация, профком и коллектив Кишиневской дистанции электрооборудования от всего сердца поздравляют с ЮБИЛЕЕМ: начальника РРЦ ЭЧ-1 **ОЛЕЙНИКА Анатолия Анатольевича**, электромонтера ЭЧС Бендеры **ОСАДЧИЙ Вячеслава Федоровича**, уборщицу производственных помещений ЭЧС-2 Унгень **БАРБАРОШИЕ Ефимию Николаевну**, и с днем рождения: электромонтера ЭЧС-1 **АНТОЧ Виктора Филипповича**, водителя РММ **ОАНЦА Михаила Тимофеевича**.

Желаем в день рождения успеха,  
Энергии, здоровья, доброты,  
Событий интересных, дружбы, смеха  
И наяву исполненной мечты!

\* \* \*

Профком Кишиневской дистанции сигнализации и связи поздравляет с ЮБИЛЕЕМ **БАРКАР Ивана**; с днем рождения — **БОЙНИЦКИ Маю Александровну**, **ВАТАМАНЮК Бориса Семеновича**, **ГАЮС Светлану Сергеевну**, **ГУДИК Дмитрия**, **ДИКУСАР Марию Трофимовну**, **ДОДОН Георгия Гавриловича**, **КОБЗАК Федора Георгиевича**, **ПАСАТ Николая**, **ПОПОВУ Наталью Георгиевну**, **СМУК Виталия Константиновича**, **СУРУЧАНУ Виктора Васильевича**, **ТРИФАН Николая**, **ЧЕРНЫШОВУ Светлану Николаевну**.

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

\* \* \*

Администрация и профсоюзный комитет Бэлцкого вагонного депо — ВЧД-3 поздравляют с днем рождения: мастера 1-го класса **ТКАЧ Наталью Васильевну**, газоэлектросварщика **ДИКОВ Ивана Михайловича**, распределителя работ **ШУШКЕВИЧ Ирину Викторовну**, машиниста компрессора **ОАЛА Александра**

**Ивановича**, машиниста крана **ИСКОЛЬНЫЙ Игоря Петровича**.

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

\* \* \*

Администрация и профком локомотивного депо Бэлць поздравляют с ЮБИЛЕЕМ: и.о. начальника оборотного депо Окница **ПЕРЖОВСКОГО В.Г.**, машиниста крана ВП **СТАХ В.И.**, слесаря-фильтровщика **СЫРБУ Ю.Г.**

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

\* \* \*

Коллектив и профсоюзный комитет СПК-9 ст.Бендеры службы военизированной охраны поздравляют с 65-летием бывшего начальника команды **ТЕЛЕШКО Ивана Максимовича**.

Сколько прожито лет, мы не будем считать  
Просто хочется Вам от души пожелать:  
Не болеть, не стареть, не грустить,  
не скучать  
И еще много лет дни рожденья  
встречать!

\* \* \*

Администрация и профсоюзный комитет службы военизированной охраны рады возможности поздравить с днем рождения **Сергея ЕВЧЕНКО** и **Игоря ДЕМИДАШ**, помощников начальника караула СК-8 ст.Басарабьяска.

Желаем мудрости с годами,  
Здоровья крепкого, добра,  
Чтобы с попутными ветрами  
Плыла заветная мечта.

\* \* \*

Администрация и цеховой профсоюзный комитет ст.Комрат поздравляют с днем рождения старшего дежурного стрелочного поста **ДУДОГЛО Стефаниду Михайловну**.

Мы все Вам желаем здоровья и силы,  
Чтоб все, что хотите, всегда у Вас было,  
Чтоб счастье, удачу, успех  
Судьба Вам дарила всегда без помех!

\* \* \*

Администрация и профсоюзный комитет Басарабьясского локомотивного депо поздравляют с днем рождения машинистов ТЧ-3 **МУСИЕНКО К.А.**, **ШАВРИЕВА К.Ф.**

Поздравляем с днем рожденья!  
Мирных дней, любви, тепла,  
Чтобы в трудную минуту  
Помогали вам друзья!