

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК МОЛДОВА

CALEA FERATA DIN MOLDOVA

N 18-19 (5888-89) 10 июня 2016 г.

Газета выходит
с 1 мая 1941 г.



Решения пойдут на благо развития CFM

В период с 1 по 3 июня 2016 года в городе Сочи, Российская Федерация, состоялся XI Международный железнодорожный бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520». В работе бизнес-форума приняла участие делегация ГП «Железная дорога Молдовы» в составе генерального директора CFM Юрия ТОПАЛА и начальника службы международных отношений и протокола Дирекции стратегий и международных отношений Валерия КОНСТАНТИНОВА.

В мероприятии приняли участие специалисты, представляющие компании из 30 стран, в том числе из Российской Федерации, стран СНГ и Европейского Союза, руководители международных организаций и структур. Они обсудили основные направления развития рынка транспортных услуг, перспективы международного сотрудничества, а также вопросы финансирования инфраструктурных проектов в сфере железнодорожного транспорта и ряд других важных проблем.

В качестве главной темы организаторы форума выбрали «Карту приоритетов пространства 1520». Как было отмечено на заседании, наиболее значимы-

ми направлениями деятельности компаний на пространстве 1520 являются: развитие железнодорожной инфраструктуры, предоставление новых логистических сервисов, реализуемых при участии других видов транспорта, а также объединение усилий железнодорожников, причем не только на пространстве 1520, но и за его пределами.

Делегация CFM приняла участие в различных дискуссиях, в ходе которых были подняты такие важные темы, как:

- вопросы долгосрочной модели рынка перевозок, форматы реализации инвестиционных проектов, перспективы привлечения дополнительных объемов грузов;
- получение внебюджетных инвес-

тиций, пути реализации инфраструктурных проектов в Российской Федерации;

- развитие транспортных услуг;
- внешние рынки и потенциал для сотрудничества;
- привлечение грузов на железную дорогу;
- подвижной состав: в поисках справедливости;
- билет в будущее: пути усовершенствования системы электронных продаж проездных документов;
- клиентоориентированность как базовая ценность.

На форуме состоялся ряд двусторонних встреч генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» Юрия Топала с Владимиром Морозовым, главой

железных дорог Беларуси; Олегом Белозеровым, Президентом железных дорог России (РЖД); Аскаром Маминим, Президентом железных дорог Казахстана, — в ходе которых были обсуждены возможности привлечения грузовых потоков в Молдову.

Подводя итоги форума, Президент ОАО «Российские железные дороги» Олег Белозеров отметил особую атмосферу прошедшего мероприятия, которая была не только конструктивной, но и интересной: в нынешнем году расширился формат мероприятия, удалось привлечь практически всех участников перевозочного процесса и услышать даже небольших клиентов железнодорожного транспорта.



■ БРАТСКАЯ ПОМОЩЬ

Друзья познаются в беде

На третий путь столичного вокзала 6 июня 2016 года плавно въехал многотонный тепловоз. За ним проследовал на перрон железнодорожный состав из 24-х цистерн. Ими труженики Молдавской магистрали доставили первые 1300 тонн мазута, предоставленного Румынией в качестве гуманитарной помощи.

— Наши железнодорожники, — с гордостью заявил генеральный директор ГП «Железная дорога Молдовы» Юрий ТОПАЛА, — могли бы обеспечить доставку даже и 50 цистерн мазута одним разом. В Молдову поступят еще 11 подобных железнодорожных составов. Транспорт был обеспечен г.Бухарестом, а железная дорога Молдовы выиграла международный конкурс на право организовать транспортировку.

16 000 тонн мазута, переданного бесплатно Румынией, будут доставлены железнодорожниками в Республику Молдова до середины июля с.г. Их стоимость оценивается в 7 миллионов евро.

Для перевозки будут задействованы 96 цистерн в четырех железнодорожных составах.

Перрон столичного вокзала в то утро принимал высоких гостей: вице-премьера Республики Молдова по социальным вопросам Георге Брега, посла Румынии в Республике Молдова Мариуса Лазур-



Посол Румынии Мариус Лазуркэ делает заявление для прессы

кэ, исполнительного директора Госрезерва Бакэу Валентина Иванча, генерального директора SA «Termoelectrica» Вячеслава Ени, других официальных лиц.

Посол Румынии в Республике Молдова Мариус Лазуркэ в своем заявлении для прессы отметил, в частности, что это — завершающий этап гуманитарной помощи, которую Правительство Румынии выделило Республике Молдова.

В рамках первых двух этапов братской помощи жители Молдовы получили более 200 тонн сахара и продовольственные наборы на общую сумму 290 тыс. евро (около 6,4 млн молдавских леев).

«Мы рады возможности, — сказал румынский посол, — облегчить бремя финансово-экономического положения жителей Республики Молдова».

Вице-премьер Георге Брега заявил, что мазут предназначен для теплоэлектростанции в мун.Кишинэу. Он будет складирован на столичной ТЭЦ-2, одна его часть будет использована в кризисных ситуациях, другая — распределена в качестве помощи для порядка 40 тыс. кишиневцев из социально уязвимых слоев населения.

О полной готовности предприятия к приему мазута — гуманитарной помощи из Румынии — рассказал генеральный директор SA «Termoelectrica» Вячеслав Ени.

...Правительство Румынии еще в феврале с.г. приняло решение предоставить гуманитарную помощь Республике Молдова на сумму более 80 миллионов леев.

Лиана НИКИФОРОВА



На перроне — вице-премьер РМ Георге Брега, генеральный директор CFM Юрий Топала и посол Румынии Мариус Лазуркэ



Генеральный директор CFM Юрий Топала дает интервью республиканским СМИ

Фото Юрия КОЗЛОВА



Юг магистрали вступает в лето подготовленным

31 мая 2016 года на ГП «Железная дорога Молдовы» был продолжен весенний комиссионный осмотр. На сей раз объектом пристального внимания стал южный участок, обладающий, благодаря своему выгодному географическому расположению, значительным потенциалом не только в формировании местного грузопотока, но и, что не менее важно, в увеличении транзитных перевозок.

Наиболее полное раскрытие еще неиспользованных возможностей в этом деле при отлаженном технологическом процессе, в котором участвуют структурные подразделения самого крупного на дороге Басарабьского железнодорожного узла, напрямую зависит, как и в случае с осмотренным ранее северным участком, от путевого хозяйства. И, в частности, от эксплуатируемых ходов в сторону Этулии, Джурджулешты и Злоць, состояние которых комиссия во главе с заместителем генерального директора магистрали по инфраструктуре

Чокля) и мостов (мастер Сергей Бойко).

Одна из главных точек приложения путейских сил — перегоны от Джурджулешты до Кахула и далее в сторону Яргары, Комрата, Абаклии, открывающие перед экономическими агентами возможность доставки из Международного Свободного порта и промышленно развитого юга соседней Румынии грузов вглубь Молдовы не через станцию Рени, а напрямую. Отпадает необходимость затрат, связанных с уплатой дополнительных таможенных пошлин при пересечении украинской территории, что не может не создавать привлекательность железнодорожным услугам в регионе. Однако в



и тяговому подвижному составу Сергеем Томша проверяла с особой тщательностью.

Обслуживая данный участок, работники ПЧ-3 (начальник Виктор Подгурский) прикладывают немало усилий, чтобы вверенный путь не создавал проблем при прохождении грузовых поездов. Поддержку оказывает дорога, стараясь выделять материалы. Конечно, это далеко не то количество, которое необходимо для обеспечения разрядки многочисленных очагов кустовой гнилости, однако все же немаловажное подспорье в поддержании средней балльности на уровне 129 единиц — при плане 160. В нынешнем сезоне уложено 1,1 тысячи новых деревянных, 0,1 тысячи новых железобетонных и 0,5 тысячи старогородных железобетонных шпал, а также 375 штук нового деревянного бруса под стрелочные переводы.

Выполнение поставленных задач обеспечивают специалисты 16 околотов и 8 вспомогательных цехов. Среди лучших — коллективы околотов №3, 10, 11 и 12, руководимые соответственно дорожными мастерами Сергеем Миклеушану, Петром Томайлы, Дмитрием Митиогло и Евгением Бордя. Немало забот у работников, отвечающих за содержание земляного полотна (мастер Анатолий

какой-то степени сдерживающим фактором является то, что данная ветка может пропускать на отдельных сегментах поезда только с существенными ограничениями по весу и скорости. Приходится прибегать к промежуточному переформированию составов. Коллективы распола-

гающихся здесь околотов стремятся использовать любой доступный резерв для улучшения ее содержания. Текущие ремонты, разрядки очагов кустовой гнилости. Запланирован капитальный ремонт на 78-79 км (перегон Яргара—Прут). Но решить проблему пока мешает



острая нехватка шпал, что, впрочем, характерно и для других участков. Вот почему тружениками восприняты с большой надеждой усилия генерального директора CFM Юрия Топала, благодаря которым уже в ближайшее время возможно поступление в массовых количествах данного вида материала. И если сегодня вызывает озабоченность слабое материально-техническое снабжение, то завтра, как знать, нужно будет думать об организации укладок с наибольшей эффективностью, чтобы завезенные шпалы не залеживались на площадках складирования.

Вопрос организации работ в случае массовых одиночных укладок железобетонных шпал, требующих известного перегруппирования сил, нельзя назвать простым при нынешнем кадровом обеспечении и сложившемся уровне оснащенности техническими средствами в дистанциях пути. И не случайно еще во время объезда на северном участке проверяющие интересовались в беседах с начальниками местных дистанций пути, каковы максимальные объемы и за какие конкретно сроки их предприятия в состоянии осваивать реально. Теперь такой же интерес был проявлен к возможностям басарабьских путейцев. С учетом масштабов обслуживаемого участка, где протяженность лишь главных ходов составляет 379 километров, планка должна быть поднята высоко.

Общее впечатление от проведенного комиссионного осмотра в целом неплохое. Несмотря на известные проблемы, южный участок вступает в лето к дальнейшим перевозкам подготовленным. В штатном режиме функционируют станции, локомотивное и два вагонных депо, другие структурные подразделения.

Настоящим событием, вызвавшим резонанс в республиканских средствах массовой информации, стало выполнение капитального ремонта с продлением технического ресурса нескольких тепловозов. Еще лет двадцать назад ввиду сложности такие ремонты осуществлялись исключительно на специализированных заводах, а нынче их осиливают опытные специалисты под началом мастеров Сергея Лапаева (ВЧД-2) и Сергея Тарануца (прикомандирован со своей бригадой в Басарабьску из Бендерского локомотивного депо).

На перроне вокзала станции Басарабьска, у которого моториса остановилась после возвращения с линии, комиссию ждала большая группа работников предприятий железнодорожного узла. Вопросы задавали разные. Людей интересовало, когда будет ликвидирована образовавшаяся при прежнем руководстве задолженность по заработной плате, каковы перспективы быстрого вывода дороги из финансово-экономического кризиса и т.д. В рамках своей служебной компетенции Сергей Томша стремился давать честные, обстоя-



■ СОБЫТИЕ

Тяговому подвижному составу продлен срок эксплуатации



Весомым событием в производственной деятельности молдавских железнодорожников отмечено 27 мая 2016 г. В этот день из ремонта были выпущены один маневровый локомотив и три секции тепловоза серии ЗТ10М. В торжественной церемонии приема тягового подвижного состава приняли участие генеральный директор ГП «Железная дорога Молдовы» Юрий ТОПАЛА, заместитель генерального директора по техническому обслуживанию и ремонту Мирон ГАГАУЗ, председатель Федерации профсоюза железнодорожников Молдовы Ион ЗАПОРОЖАН, начальник службы локомотивного хозяйства Ион ВАСИЛАКИ, начальник Центра по ремонту локомотивов Алексей АДАМ, представители Администрации ГП «Железная дорога Молдовы».

...Третий железнодорожный путь столичного вокзала выглядел в то утро не совсем обычно. Остановившиеся друг напротив друга маневровый локомотив и три секции тепловоза тут же окружили собравшиеся на перроне гости, многочисленные журналисты, с интересом осматривавшие обновленную технику.

Из подъемочного ремонта ТР-3 были выпущены один маневровый локомотив ЧМЗЗ-4167 и три секции тепловоза серии ЗТ10М. Маневровый локомотив — 1983 года постройки — естественно, нуждался в реставрации. Не намного моложе и отремонтированные три секции тепловоза. Так, например, пробег тепловоза 1103А — 1984 года постройки — составляет 2 466 279 км; пробег тепловоза 1104А — того же года пост-



Руководство дороги принимает работу

ройки — составляет 2 238 511 км; пробег третьего тепловоза — 2941А, 1987 года постройки — составляет 2 060 230 км.

Над качественным ремонтом усердно трудились специалисты всех ремонтных бригад локомотивного депо Кишинэу, Бэлць, Бендер и ВЧД-2. Благодаря их самоотверженному труду, локомотивы получили вторую жизнь.



Журналистам все интересно

Руководитель Молдавской магистрали Юрий ТОПАЛА высоко оценил вклад ремонтников, выразил благодарность всем железнодорожникам за добросовестный, поистине героический труд, за понимание тяжелого финансово-экономического положения, доставшегося в наследство, и терпение; отметил также плодотворное сотрудничество с Федерацией профсоюза железнодорожников

Молдовы. Генеральный директор СФМ Юрий ТОПАЛА подчеркнул, в частности, что железнодорожники делают все необходимое для обеспечения безопасности движения поездов, для бесперебойного функционирования перевозочного процесса и сохранности перевозимых железнодорожных грузов.

Лиана НИКИФОРОВА

Высокая оценка деятельности СФМ

18-19 мая 2016 года в г.Тбилиси, Грузия, состоялось 64-е заседание Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества.

В заседании приняли участие: члены Совета — руководители железнодорожных администраций Азербайджанской Республики, Республики Армения, Республики Беларусь, Республики Казахстан, Киргизской Республики, Республики Молдова, Российской Федерации, Республики Таджикистан, Туркменистана, Республики Узбекистан, Украины, ассоциированных членов Совета — руководители железнодорожных администраций Грузии, Латвийской Республики и Финляндской Республики; в соответствии с Положением о Совете — руководители железнодорожных администраций Литовской Республики и Эстонской Республики и Председатель Дирекции Совета по железнодорожно-

му транспорту государств-участников Содружества.

В заседании участвовали наблюдатели при Совете — представители железнодорожной администрации Исламской Республики Иран и Международной Конфедерации профсоюзов железнодорожников и транспортных строителей.

Председательствовал на заседании Сопредседатель Совета, генеральный директор — председатель Совета директоров АО «Грузинская железная дорога» Мамака Бахтадзе.

Делегацию ГП «Железная дорога Молдовы» на заседании Совета возглавлял генеральный директор СФМ Юрий Топала. В состав делегации вошли: Валерий Охладчук, заместитель генерального директора по безопасности; Григорий Кондураке, и.о. заместителя генерального директора по коммерческой деятельности; Валерий Константинов,

начальник службы международных отношений и протокола СФМ, и Ион Запорожан, председатель Федерации профсоюза железнодорожников Молдовы.

Согласно повестке дня, на пленарном заседании Совета были подведены итоги эксплуатационной деятельности сети железных дорог за 2015 год и за первый квартал 2016 года, деятельности пассажирского комплекса железнодорожных администраций. Обсуждены нормативы графика движения поездов на 2016/2017 гг., результаты инвентаризации контейнеров и подготовка к инвентаризации грузовых вагонов, состояние взаиморасчетов между железнодорожными администрациями. Утверждены изменения в Правилах эксплуатации, численном учете и взаиморасчетах в процессе использования грузовых вагонов собственными другими государствами, в Соглашении по регламенту использования, чис-

ленным учете и взаиморасчетах за использование вагонного инвентарного парка, сданного в аренду (временное использование) и др.

Генеральный директор СФМ Юрий Топала провел встречу с руководителем Белорусской железной дороги Владимиром Морозовым, в рамках которой было обсуждено состояние взаиморасчетов между двумя железнодорожными администрациями.

Президент ОАО «РЖД» Олег Белозеров вручил Почетные грамоты Совета по железнодорожному транспорту генеральному директору Молдавской магистрали Юрию Топала, начальнику службы движения СФМ Игорю Мунтяну и заместителю начальника Бэлцкого вагонного депо по ремонту Виталию Ветренюку.

Следующее заседание Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества состоится в ноябре 2016 года в Эстонской Республике.

По информации пресс-службы СФМ

27 мая на территории контейнерной площадки станции Кишинэу проводились учения Отряда специального назначения «Альфа» СИБ РМ. Перед участниками учений стояла задача по «освобождению заложников», которые по легенде были захвачены «террористами» в пассажирских вагонах.

На учениях присутствовали генеральный директор ГП «Железная дорога Молдовы» Юрий ТОПАЛА, заместитель директора СИБ Республики Молдова Руслан МУНТЯНУ, помощник генерального директора СФМ Виталие БУЖОР.

По завершении учебной операции «террористы» были оперативно «обезврежены». Никто из «заложников» не пострадал.

Присутствующие на учении отметили профессионализм и грамотные действия участников учебных действий.

По линии борьбы с терроризмом эти учения были первыми в 2016 году.

Фото Юрия КОЗЛОВА





Юг магистрали вступает в лето подготовленным

► Продолжение со стр.2

тельные ответы, разъясняя реальное положение дел. Чтобы рассчитывать сполна за вкладываемый и, безусловно, заслуживающий уважения труд, закупать в достатке топливо, запчасти к технике, ремонтировать здания и сооружения, поддерживать инфраструктуру, необходимо обеспечение соответствующей доходности. А она в сравнении с прошлым годом упала более чем на треть по причине резкого снижения грузоперевозок. Убыточны пригородные пассажирские перевозки. Откуда же брать деньги при сниженных объемах работы, если и без того приходится экономить на каждом лее? Но и собравшихся людей можно понять: нужно содержать семьи, рассчитываться по коммунальным платежам. Уже теперь коммунальщики Басарабяски грозятся отключать квартиры от электроэнергии и природного газа в случае непогашения долгов. В столь непростой ситуации необходимы, как никогда ранее, поиск разумного компромисса, терпение, объединение усилий, чтобы магистраль начала развиваться, а вместе с этим росло благосостояние железнодорожников. Альтернативы нет. Сергей Петрович рассказал о мерах, которые предпринимает в настоящее время руководство CFM для улучшения перевозок. С целью привлечения к сотрудничеству экономических агентов применяется система скидок к тарифам. Недавно генеральный директор магистрали Юрий Топала вернулся из России, где решал вопрос о переключении на Молдову части транзитных грузопотоков. Приходится изыскивать резервы, чтобы укреплять путь, без которого дорога не сможет существовать. Почти каждый день собирается специальная комиссия, распределяющая между участками ограниченное количество покупаемого дорогостоящего дизельного топлива.

тельной работы. Уже даже приглашение на узел для откровенного профессионального разговора кого-нибудь из финансистов или представителей других отделов дорожного аппарата управления вполне могло бы способствовать рассеиванию подозрений, взаимному налаживанию надежных коммуникативных связей и, в конечном счете, улучшению морально-психологического микроклимата в трудовых коллективах.

Железнодорожники магистрали достойны внимания и уважения, потому что заслужили их своим трудолюбием, исполнительностью, дисциплинированностью. И это не пустые слова, потому как какой участок ни возьми, везде работают преданные делу люди. Подтверждение этому — такой пример. Возвращаясь поздно вечером из Басарабяски в Кишинев, комиссия попала за станцией Бэлцата в сильную грозу. Огненные молнии прорезали темное небо, лило так, что в условиях ограниченной видимости моторса двигалась с небольшой скоростью, осторожно нащупывая колесами



Фото: Юрия КОЗЛОВА

Вникая в суть поднимаемых во время встречи вопросов, нетрудно было прийти к выводу, что часть из них могла быть снята еще до объезда, если бы лучше обстояло дело с информированностью тружеников узла. И это, наверное, результат недоработок со стороны узлового руководства. Речь идет не только о необходимости усиления разъясни-

мокрые рельсы. И знаете, что поразило больше всего — среди этой кромешной тьмы у неохраняемого переезда в степи нас встречал с высоко поднятым флажком в руке человек в оранжевой спецовке, гарантируя безопасный путь. На следующем переезде — то же самое.

Сколько же стойкости, мужества нужно было проявить, чтобы в такое нена-

стье исполнять свой профессиональный долг! Мы забрали промокших насквозь путейцев в моторсу и довели до блокпоста, где они смогли укрыться от ливня в вагончике.

А дальше стихия преподнесла неприятный сюрприз, который мог обернуться настоящей бедой, проследуй комиссия участком несколько минут раньше. Ког-

да до входного сигнала следующей по маршруту станции Ревака оставалось метров 150, луч прожектора выхватил внезапно из пронизываемой дождем тьмы дерево, лежавшее поперек рельсов. Видимо, его свалила буря, выворотив с корнем из земли. На опасность мгновенно среагировал машинист-инструктор Сергей Милев (ТЧ-1), руководивший движением. Он вовремя применил торможение, что позволило остановиться на расстоянии буквально метра-полтора от неожиданно возникшей преграды. Примерно в одиннадцать часов вечера члены комиссии были эвакуированы автотранспортом в город. Протянувшуюся вдоль железной дороги улицу Мунчештскую так залило потоками мутной воды, что пришлось объезжать возле аэропорта. В замершей на перегоне моторсе остались начальник службы пути Петру Саракуца и бригада локомотивщиков, в составе которой были, помимо уже упомянутого нами Сергей Милева, также машинисты Александр Павленко и Вадим Поросенков. Они освещали прожектором опасное место, пока вызванная группа путейцев Бендерской ПЧ разрезала бензопилой толстый ствол дерева на куски. После освобождения перегона для дальнейшего движения работников не оставили мокнуть под дождем, а отвезли на станцию Ревака и в распоряжение близких околотов.

Эти два случая, связанные с выполнением профессионального долга, могут показаться обыденным делом. Однако это только на первый взгляд. Ведь, по большому счету, в который уже раз продемонстрирована настоящая сплоченность молдавских железнодорожников перед лицом трудностей. С такими людьми, по мнению генерального директора CFM Юрия Топала, магистраль обязательно выживет.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ



■ АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

Путевым сооружениям — безопасное состояние

Путевая инфраструктура — это не только рельсы и шпалы, но также многочисленные инженерные сооружения, позволяющие поездам беспрепятственно преодолевать находящиеся на пути следования реки и ручейки, ущелья и овраги, опасные оползневые места. Например, на участке Бэлцкой ПЧ таких объектов — 297, включая 5 больших металлических мостов длиной свыше 50 метров, 8 средних мостов, 157-метровый тоннель, земляное полотно, нагорные канавы, кюветы, дренажные системы, смотровые колодцы, прорези и отдушины из бутового камня, для того чтобы во время ливней вода стекала вниз, не причиняя вреда. Наш корреспондент поинтересовался у заместителя начальника предприятия по искусственным сооружениям Иона Мораря, какие меры предпринимаются для их содержания в соответствии с повышенными требованиями безопасности движения.

— За содержание инженерных сооружений, расположенных на матеуцком и унгеньском направлениях, у нас отвечает контингент в составе 35 работников, — рассказал Ион Петрович. — С целью лучшей оперативности действий они организованы в четырех бригадах, две из которых специализируются на обслуживании мостов и еще две — имеют дело с земляным полотном. Все объекты охватываются каждый год обязательными осенним (сентябрь-октябрь) и весенним (март-апрель) комиссиями осмотрами. Выявляемые отклонения в техническом состоянии от нормы фиксируются в актах, что служит основой для планирования мероприятий по проведению ремонтных работ и расчета потребности в необходимых для этого материалах. Главная проблема заключается в том, что эксплуатируемые на участке сооружения в основном старые и требуют дополнительных затрат, на что железная дорога, к сожалению, не всегда может пойти из-за трудного финансового положения. Определенные трудности возникают с выделением, в частности, песка, цемента, арматуры, металлического уголка. Но то, что получаем, стараемся использовать без промедления. Вот и нынче, как только появилась партия закупленного в Беларуси нового мостового бруса из лиственницы, взяли за его укладку на мосту возле села Гура-Каменчий (37-й км матеуцкого направления). Важное дело уже завершает коллектив мостовиков под началом мастера Виталия Бабина и освобожденного бригадира Сергея Собищанского.

На упомянутом Вами мосту, насколько известно, имеется 152-метровая рельсовая плеть, которую из-за особенностей рельефа местности невозможно приподнять автокраном. Как удается в таких условиях организовывать смену бруса?

— Чтобы не возникало непроизводительных отвлечений и не удлинялись выделяемые для выполнения работ «окна», все было продумано до мелочей еще заранее. Из центральной усадьбы дистанции пути бригада выезжает на объект раз в неделю. Используем мотовоз в сцепке с платформой, загруженной новым брусом и необходимым инструментом. Тяжелую рельсовую плеть работники приподнимают на требуемую высоту, используя 7-тонные речные домкраты. Для страховки дополнительно подкладываются деревянные бобышки, принимаются другие предосторожности, связанные с обеспечением безопасного труда. После чего старый, отслуживший брус вынимается, а его место занимает новый. В результате отложенных действий за один выезд укладывается 20 брусьев. Возвратившись на центральную усадьбу, бригада готовит в течение нескольких дней до очередного выезда следующую партию бруса. Делаются врубки, способствующие нормальному прилеганию на верхних балках моста. После окончания укладки всех запланированных 72 брусьев пропитаем его дополнительно отработанным техническим маслом и выполним обвязку. Так он будет эксплуатироваться не только надежнее, но и более длительный срок. Хотел бы отметить труд

таких работников бригады, как Максим Шевченко, Сергей Сокирка, Андрей Калкэй, Семен Кайсын, Андрей Зайда, Петр Гайвас, других. Ребята — толковые, свое дело знают, стараются, осознавая всю важность порученного дела. На своем месте мастер и освобожденный бригадир — организаторы работы на должном уровне.

Это не единственная забота бригады. На мосту через речушку Кайнарка



На подготовке к укладке мостового бруса — бригада мастера Виталия Бабина

(23-й км матеуцкого направления) ею выполняется замена тротуарных плит.

А чем заняты мостовики не менее ответственного участка Шолдэнешть—Матеуц?

— В настоящее время их главные усилия сконцентрированы на старом тоннеле, проложенном в горе возле села Матеуц еще в 1893 году. Пагубное воздействие подпочвенных или поверхностных вод за длительный период эксплуатации привело к образованию пустот за боковыми стенками сооружения. Оценив угрозу возможных обвалов и падения на рельсы камней, мы использовали в 2015 году технологию инъектирования. В пробуренные в стенках шахматном порядке и промытые водой отверстия (глубиной до одного метра) нагнетался раствор из чистого цемента. Это позволило укрепить порталы — от девятого до двенадцатого. Здесь значительно уменьшилось, а то и сведено на нет просачивание подземных вод. В нынешнем сезоне в план включено аналогичное бурение и инъектирование еще 40 отверстий. Мостовики под руководством мастера Дмитрия Батюшки и освобожденного бригадира Виталия Берневека приступают также к выполнению плановой работы по ремонту свода тоннеля в районе 17-19-го порталов. После снятия остатков проржавевшей металлической сетки поверхность свода будет восстанавливаться методом торкретирования — набрызга раствором. Вполне возможно, что свод усилим сеткой-рабицей. В данной бригаде выде-



Заместитель начальника ПЧ-6 по искусственным сооружениям Ион Морарь

лю таких работников, как Игорь Донцу и Игорь Брижатый (у обоих — по 25 лет железнодорожного стажа), Василий Швец, Игорь Санду, Сергей Санду, Иван Праницкий, Павел Бергер, другие.

Следует заметить, что, помимо традиционного инъектирования, существуют и более прогрессивные методы капитального ремонта старых тоннелей, каменных мостовых опор. Каковы перспективы их использования на участке в будущем?

— О таких методах мы знаем. И даже видели, как один из них применяется на практике. Когда турецкая строительная компания соорудила новый железнодорожный мост на перегоне Гиндешть—Цыра в связи с реконструкцией пролегающей здесь автомобильной трассы, то ее специалисты продемонстрировали нам монолитные опорные анкера, укрепляемые в теле мостовых опор специальным суперклеем. Заслуживает внимания также опыт, накопленный при ремонте старых тоннелей на соседней, Львовской железной дороге. Там используют с успехом самозабуривающиеся буроинъекционные анкера и сетку из стеклопластика по технологии, предложенной известной немецкой компанией Minova. Верю, что, с улучшением финансово-экономического положения нашей магистрали и проведением в районе тоннеля необходимых геологических изысканий, рано или поздно придем к этому и мы. Должны прийти. А пока, понимая трудность момента, стараемся применять относительно недо-

рогие методы. Основная задача состоит в том, чтобы тоннель продолжал служить, пропуская поезда в направлении важного промышленного региона.

Летом на перегоне Шолдэнешть—Матеуц запланирована покраска металлических элементов моста длиной 77 метров через речушку Чорна (112-й км). Согласно требованиям эксплуатации, такие покраски должны проводиться не реже одного раза в пять лет, а данное сооружение не знало их на протяжении четверти века. Недавно объект осмотрели специалисты МП-1. Именно им поручено выполнение ответственной работы. Надеемся, ребята не подведут.

Теперь о земляниках...

— Им также скучать не приходится. Ранней весной объектом заботы стал, например, 80-й км унгеньского направления, где существует угроза оползней. Для обеспечения пропуска грунтовых вод выполнили экскаватором прокопку нагорной канавы длиной 150 метров. Просадки грунта здесь пока не наблюдаются. Задействованная на данном направлении бригада земляного полотна, возглавляемая мастером Романом Гроссу, планирует замену 45 водопропускных лотков в горловине станции Бэлцгород. Что касается бригады мастера Николая Плешка (45 лет трудового стажа на транспорте), то и у нее дело ответственное — замена колец и крышек смотровых колодцев. В прошлом году специалисты обновили подобным образом 40 колодцев, а в нынешнем — планируется не менее 30. Помимо этого — выполнение скально-обвальных работ в выемках на 34-м и 38-м км (перегон Флорешть—Гиндешть) для предотвращения выпадения камней на рельсовый путь. В двух вышеназванных коллективах старанием отличаются рабочие Иван Хаврюк, Петр Цуркан, Руслан Команда, Андриан Еременко, Сергей Волонтир, Александр Цуркану, Даниел Цуркану, другие.

В связи с изменением утреннего маршрута дизель-поезда, который теперь следует из Бэлць-Слобозии только до станции Рогожень, труднее стало добираться на участок в сторону Матеуц. Как выходите из положения?

— В какой-то мере выручает узловая моториса, выезжающая на неохраненный дизель-поездом участок четыре раза в неделю. Наряду с нашими работниками ею пользуются дефектоскописты, специалисты СЦБ и связи. В случае выполнения серьезных работ, связанных с необходимостью переборки материалов и инструмента, используем моторельсовую технику дистанции пути. А вообще приходится туговато, так как не всегда имеется возможность оперативных выездов. Проблему можно было бы решить с помощью автолеточки цеха искусственных сооружений, однако она находится в настоящее время в нерабочем состоянии. Нет денег для приобретения корзины коробки передач. И все же наши специалисты настроены на серьезную работу. Оптимизм внушают решительные действия генерального директора СФМ Юрия Топала по выводу отрасли из кризисной ситуации.

Несколько слов о заместителе начальника ПЧ-6. Ион Морарь назначен на ответственную должность в октябре 2014 года. Уроженец села Котюженый Марь Шолдэнештского района, до этого он на протяжении почти двадцати лет трудился мостовым мастером. На транспорте — с 1985 года. Железнодорожную карьеру начал с рабочего-ремонтника и бригадира участка искусственных сооружений. Окончил заочное отделение Чернуццкого железнодорожного техникума.

Вел беседу Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Фото автора

Коллектив Кишиневской дистанции электроснабжения глубоко скорбит по поводу безвременной кончины бывшего сотрудника дистанции

СЛЕМЗИНА Валентина Сергеевича

и выражает глубокое соболезнование родным и близким покойного. Светлая память о нем всегда будет жить в наших сердцах.



■ АКТУАЛЬНО

Менеджмент кадровой политики на CFM необходимо улучшить



Успех любого предприятия решают люди, а точнее — кадры. Многочисленный коллектив железнодорожной отрасли Республики Молдова, как известно, всегда был высококвалифицированным, опытным и компе-

тентным. Поэтому генеральный директор ГП «Железная дорога Молдовы» Юрий ТОПАЛА ставит перед кадровиками предприятия задачу сохранить самый лучший потенциал, самых хороших специалистов. Хотя это — совсем не просто, учитывая нынешнее нелегкое финансово-экономическое положение CFM. В этом контексте актуальным стал деловой семинар кадровиков филиалов ГП «Железная дорога Молдовы», который состоялся 2 июня с.г. в ДКЖ.

Директор Дирекции управления кадрами CFM Виталие Маноле, который был главным ведущим семинара, открывая его, передал кадровикам глубокую благодарность генерального директора Молдавской магист-

рали Юрия Топала за проделанную работу и за ту, которую еще предстоит выполнить по оптимизации кадров, по улучшению менеджмента кадровой политики на предприятии, чтобы оно начало развиваться и одновременно с этим повысилось благосостояние железнодорожников.

— Самой главной задачей специалиста отдела кадров, — отметил, в частности, Виталие Маноле, — является тщательный анализ трудовой деятельности каждого работника филиала с целью оптимизации расходов на его содержание. К сожалению, объемы перевозок упали на 70%. Ежемесячные доходы CFM составляют 34 млн леев, а расходы только на выплату зарплаты — 46 млн леев. Не

говоря уже о затратах, необходимых на производственные нужды CFM.

Говоря об особенностях правильной организации менеджмента кадров на предприятии, об изучении последних изменений и дополнений в Кодексе о труде РМ №154-XV от 28 марта 2003 г., о процедуре рассмотрения требований по переводу специалистов в рамках ГП «Железная дорога Молдовы», директор Дирекции управления кадрами Виталие Маноле подчеркнул главное: оптимизация расходов, а точнее сокращение 15 процентов железнодорожных кадров, будет происходить при строжайшем соблюдении трудового законодательства, при получении сокращенными компенсациями. С этой целью CFM полу-

чит кредит от Европейского банка реконструкции и развития.

Участники семинара внимательно выслушали выступления специалистов Дирекции управления кадрами Анджелы Ротарь, Людмилы Минкевич, Галины Кивер о правильном заполнении, сохранности и учете трудовых книжек; об учете личных дел; о правильном составлении индивидуальных трудовых контрактов, контрактов об индивидуальной материальной ответственности и о многих других главных аспектах в деятельности работников кадровой сферы.

Специалисты Дирекции управления кадрами ответили на многочисленные вопросы кадровиков CFM.

Лилиана НИКИФОРОВА

Дети Земли хотят мира

Профком управления дороги подвел итоги детского конкурса

В мае 2016 года профсоюзный комитет Управления Молдавской железной дороги, председатель — Галина Прока, объявил творческий конкурс для детей работников администрации, приуроченный к Международному дню защиты детей.

Тема конкурса: «Дети Земли хотят мира». Главная его цель — привлечь внимание подрастающего поколения к актуальным проблемам сохранения мира на Земле.

1 июня 2016 года все участники конкурса были приглашены в Управление CFM. Работы ребят — креативные поделки и рисунки — были выставлены в фойе на всеобщее обозрение.

Все ребята были поощрены профкомом, получили Почетные грамоты, шоколадные медали, пообщались друг с другом.

Фото Юрия КОЗЛОВА



Фото на память

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Администрация, профком и коллектив Кишиневской дистанции электрооборудования от всего сердца поздравляют с днем рождения: **СТРИЧИШИНУ Веру Константиновну** — бухгалтера ЭЧ-1, **ШУМЛЯНСКОГО Николая Степановича** — старшего энергодиспетчера, **КУРУСЬ Вячеслава Владимировича** — электро-механика РРЦ, **ПОНОМАРЬ Марию Николаевну** — электромонтера ЭЧС Унгень, **КУРЕКЕРЬ Симиона Николаевича** — слесаря ЭЧС-1.

Желаем вам простого счастья
И тихой радости земной.
Пусть вас житейские ненастья
Всегда обходят стороной.

Администрация, профком и коллектив Кишиневской дистанции электрооборудования от всего сердца поздравляют с ЮБИЛЕЕМ **ГЫРБУ Константина Юстиновича** — машиниста дизельной электростанции ЭЧС Унгень.

Пусть будет этот юбилей
Незабываемым из дней —
Улыбок полон и цветов
И благодарных теплых слов!

Администрация и профсоюзный комитет Басарабьяского рефрижераторного вагонного депо поздравляют с 30-летием бригадира подсобного цеха **ЧИКАНЧИ Александра Степановича**, с 40-летием — слесаря-ремонтника цеха оборудования **ЯВОРОВИЧ Станислава Леонидовича**, с 55-летием — слесаря-электрика **МОРГУН Юрия Григорьевича** и кузнеца подсобного цеха **ЦИНОР Юрия Ивановича**, с 60-летием — слесаря по

ремонту автоматики и контрольно-измерительных приборов **НИКИТЕНКО Людмилу Михайловну**, с 65-летием — аккумуляторщика **РЯБОВА Валерия Ивановича**.

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

Администрация и профсоюзный комитет Бэлцкого вагонного депо №3 поздравляют с днем рождения: **ДЕЛЕЖУК Александра Ивановича** — слесаря РПС, **БАДИЧКА Андрея Васильевича** — газорезчика, **АЛБЕНИЦИАНУ Вадима Михайловича** — главного инженера ВЧД-3, **НАКЛИЦКУЮ Анну Семеновну** — банщицу.

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

Администрация и профсоюзный комитет Басарабьяской дистанции пути сердечно поздравляют с ЮБИЛЕЕМ ведущего инженера техотдела ПЧ-3 **СТОЯНИ Любовь Порфирьевну**.

С днем рожденья поздравляем
И от всей души желаем:
Счастья — море через край,
Любви — ладони подставляй,
Здоровья — чтоб на все хватило,
Чтоб жизненная была сила!

Администрация и профсоюзный комитет ПЧ-3 сердечно поздравляют с днем рождения дорожного мастера 1-го оклада ст.Злоць **ГРЕКОВА Василия Петровича**.

Пусть здоровье будет крепким,
Цели достигаются,
Все серьезные задачи
Без труда решаются!