

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК МОЛДОВЫ



N 21 (5891) 23 июня 2016 г.

Газета выходит
с 1 мая 1941 г.

■ ВЕСЕННИЙ КОМИССИОННЫЙ: ФИНАЛЬНЫЙ АККОРД

Все участки ГП «ЖДМ» готовы обеспечить летние перевозки



Разбор в ВЧД-2

15 июня 2016 года комиссия под председательством генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» Юрия ТОПАЛА проверила готовность к летним перевозкам грузов и пассажиров путевого участка от Варницы до Ревакки, Хаджимуса и Злоць, обслуживаемого ПЧ-2.

Несмотря на трудности материально-технического снабжения, специалисты данного предприятия стараются сделать все от них зависящее для обеспечения безопасного движения поездов. Проводятся текущие ремонты, разрядки очагов кустовой гнилостности шпал. На мостах 56-й км (перегон Заим—Кэинарь) и 1508-й через реку Бык заменена часть деревянного мостового бруса. Очень важно, что во многих случаях ставка делается на использование внутренних резервов. Среди них — усиление главных ходов за счет старогонных железобетонных шпал, высвобожденных в результате уменьшения эпюры малодействительных станционных путей, повторное использование рельсов с боковым износом способом разворота рабочего канта. Выполнены работы по приведению в порядок путевых знаков, обочин, очистке от заиливания водопропускных систем и кюветов.

Дистанция пути входит в состав Бендерского железнодорожного узла, основная деятельность которого связана, как известно, с продвижением транзитных грузов между украинской станцией Курчуган и южным участком Молдавской магистрали. Важное экономическое значение имеет также ветка, открывающая прямой выход из Кишинева на Кэинарь. Не ограничиваясь транзитом, работающие на узле специалисты ищут возможности для улучшения местной грузовой



Обзор предприятий железнодорожного узла Басарабьска

работы. Недавно заключены договора об оказании транспортных услуг многим экономическим агентам приднестровского региона, зарегистрированным в Молдове. Благодаря такому подходу увеличилась выгрузка. В случаях появления сыпучих грузов, а это в основном щебень для реабилитации автодорог, она ведется на отремонтированном повышенном пути, куда вагоны подаются приведенной в порядок подъездной веткой. Подготовлен к работе козловой кран, который, кстати, пригодится и путейцам. Дело в том, что, согласно заключенному между железной дорогой и зарубежным постав-

щиком договору, в адрес дистанции пути придёт в скором времени из Кременчуга крупная партия новых железобетонных шпал, которые нужно будет выгрузить в короткий срок.

Немалую роль в мобилизации тружеников на выполнение поставленных задач играет управленческое звено, и в частности начальник железнодорожного узла Владимир Мелека, который стремится обращать внимание не только на производственные моменты, но и морально-психологический микроклимат в трудовых коллективах предприятий. Работающих здесь объединяет понимание

того, что от общих усилий, направленных на обеспечение успешной работы, зависит судьба магистрали, узла, а в конечном счете и личное благосостояние. Когда комиссия находилась на станции Хаджимус, Владимир Александрович не преминул поднять вопрос о необходимости оказания помощи железнодорожникам и пенсионерам в ремонте крыши двухэтажного жилого дома, протекающей во время дождей.

В конструктивном ключе прошла встреча Юрия Топала с руководителями и специалистами узла в Варнице. Он ответил на самые волнующие вопросы — о заработной плате, вынужденных технических простоях, снабжении спецодеждой, материалами и т.д. Из-за чрезвычайно трудного финансового положения не все из них представляется возможным решить положительно. И не остается ничего другого, как направлять имеющиеся скудные средства только на текущие, самые первостепенные нужды в соответствии с реальными объемами работы. Платежные поручения подписывает исключительно руководитель магистрали. Что касается заработной платы, то она будет выплачиваться, как и прежде, из месяца в месяц согласно графику.

Призывая к снижению непроизводительных затрат и экономии, Юрий Константинович выслушал с большим вниманием предложение работников узла о создании нормальных условий для заправки тепловозов и автотранспорта дизельным топливом. Может показаться парадоксальным, но в результате не совсем продуманного заключения договоров с поставщиками нефтепродуктов его приходится доставлять каждый раз в Варницу из Кишинева. Это приводит к дополнительным расходам, связанным с транспортировкой, которые составляют около миллиона леев в год. Помимо этого, небезопасна сама перевозка. Все-



Все участки ПШ «ЖДМ» ГОТОВЫ

► *Продолжение со стр. 1*

го этого можно избежать, если заключить договор об организации отпуска дизельного топлива поставщиками прямо на месте, тем более что под боком — заправочная станция фирмы «Лукойл-Молдова». Руководитель магистрали пообещал во всем разобраться.

В этот же день комиссия побывала в Басарабьяске, где предстояло завершить начатую две недели назад проверку южного участка магистрали. Юрий Топала посетил один из производственных цехов ВЧД-2 и ознакомился с условиями, в которых ведется ремонт тепловозов. Пояснения давал его заместитель по техническому обслуживанию и ремонту Мирон Гагауз. Очень трудно с запасными частями, но на дороге стараются изыскать любую возможность для того, чтобы продлевать срок эксплуатации неумолимо стареющего морально и физически тягового подвижного состава. Разговор зашел также о программе обеспечения энергетической эффективности, реализовываемой на



Генеральный директор Юрий Топала осматривает участки CFM



Разбор по Варнице

узле с целью дальнейшей экономии эксплуатационных расходов. Одна из ее составляющих — внедрение автономного отопления на ряде предприятий и связанная с этим оптимизация использования топлива узловой котельной. Имеются и другие интересные инновационные проекты, но они требуют определенных денежных вложений.

Потом пришел черед традиционного разбора. Отведенный для мероприятия актов зал ВЧД-2 был заполнен до отказа. Собранные специалисты предприятий ждали не только оценки своей работы. Не меньше их интересовали вопросы, связанные с оплатой труда и перспективами вывода магистрали из финансово-экономического тупика. Взяв слово, руководитель магистрали обрисовал кратко реальное финансово-экономическое состояние железной дороги. Допущен большой минус по перевозкам и соответственно доходности. По итогам пяти месяцев с начала года больше тратим, чем зарабатываем.

Нужно искать самим дополнительные грузы для перевозок, сказал Юрий Константинович, проинформировав, что с этой целью предпринял несколько деловых поездок в Казахстан, Россию и Украину. Там велись переговоры относительно переключения части транзитных потоков на Молдову. Уже достигнут определенный результат: от экономических агентов получены заказы на перевозку 185 тысяч тонн грузов в направ-



Осмотр предприятий дороги

лении портов Рени и Галаць. Еще один обнадеживающий сдвиг: удалось завершить без убытков месяц май.

Однако говорить о начале коренного перелома в сторону улучшения пока, конечно, рано. Все покажет время, тем более что продолжает оставаться высокой степень непредсказуемости из-за непростой политической обстановки. Речь не только о сложных взаимоотношениях соседних Украины и России. Вот еще один из моментов. При встрече, например, с президентом ОАО «Российские железные дороги» Олегом Белозеровым было высказано пожелание, чтобы при продвижении грузового транзита участком Кучурган—Басарабьяска четко соблюдались оговоренные заранее тарифы на перевозку. Что касается нашей магистрали, то проблем с этим не возникает. А вот в месте пересечения приднестровского региона тарифы часто повышались к неудовольствию экономических агентов. Именно по этой причине значительная часть транзита пошла год назад в обход Молдовы в украинский причерноморский порт Измаил. В настоящее время администрация дороги ведет переговоры с приднестровской стороной, чтобы установленные тарифы не претерпевали изменений хотя бы до конца года. Бизнес идет туда, где стабильность. Это должны понять все.

На вопрос о восстановлении железнодорожной ветки между Басарабьяской и украинской станцией Березино, относительно чего была достигнута чуть ранее договоренность с Укрзалізницею, Юрий Топала ответил, что все зависит от соседей. Испытывая недостаток в финансах, они еще не приступили к восстановительным работам. А как только начнут, то и наша дорога подключится. Тем более что речь идет о каких-то полутора километрах по молдавской территории.

Однако остается, в то же время, не меньшая заинтересованность в сохранении эксплуатируемого ныне транзитного железнодорожного хода. Ведь если груз будет продолжать поступать через Кучурган, то мы будем иметь больше дохода по тонно-километрам, учитывая протяженность пути.

Не менее важно привлечь к перевозкам как можно больше местных грузов — в частности, зерновых, хороший урожай которых ожидается в нынешнем сезоне. Заинтересованности отечественных экономических агентов в железнодорожных перевозках будет способствовать применение маркетингового принципа при формировании тарифов. Постоянное отслеживание реальной ситуации на рынке транспортных услуг и применение гибкой тарифной системы позволят составить серьезную конкуренцию автомобилистам и вернуть утраченные ранее позиции.

Юрий Топала выразил уверенность, что благодаря принятию этих и других мер доходность дороги начнет расти. А это ключ к решению накопившихся проблем, в том числе социальных. Нужно проявить лишь больше терпения, сосредоточиться на рациональном использовании внутренних ресурсов. Об этом же говорил заместитель по техническому обслуживанию и ремонту Мирон Гагауз, подчеркнув, что если нацеленность на обеспечение экономического выживания дороги будет общей, то дело обязательно сдвинется с мертвой точки. Очень важно осознать ситуацию и принять все меры, чтобы избежать необратимых процессов.

Было много вопросов из зала, на которые руководитель магистрали давал ясные и доходчивые ответы. По поводу, например, распространенных неизвестно кем и с какой целью слухов о якобы намеченных массовых увольнениях работников он сказал следующее:

— Пока я буду находиться у руля, увольнять никого из рабочих без серьезных на то причин не собираюсь, кроме разве что нарушителей трудовой и технологической дисциплины. У меня другой принцип: укрепление экономического положения дороги не за счет подобного рода экономии, а путем увеличения доходности. При нынешнем уров-



обеспечить летние перевозки



Разбор в ТЧ-1



сов. Проблема будет решаться, вне всякого сомнения. И в первую очередь придется подумать, как сказал руководитель магистрали, о путях, которые трудятся в тяжелых условиях под открытым небом. Но при всем этом, добавил он, нельзя умолчать о довольно любопытном факте. Зафиксированы случаи появления спецодежды с эмблемой CFM на прилавках некоторых коммерческих магазинов столицы и вещевых рынках. Как она туда попала? В этом предстоит разобраться.

Отвечая на вопрос о том, почему государство не дотирует убыточные пригородные пассажирские перевозки исходя из социальных мотивов, Юрий Топала объяснил: администрация магистрали обращалась по этому поводу в правительственные органы, но пока реакции нет. Если бы удалось привлечь соответствующие дотации, то, вне всякого сомнения, снятые маршруты можно было бы восстановить. По большому счету, многое зависит от самих жителей регионов, привыкших пользоваться услугами железной

также выступил председатель Федерации профсоюзов железнодорожников Молдовы Ион Запорожан. Примирительное соглашение между администрацией и профсоюзами остается в силе. Но при его выполнении, видимо, необходимы разумные временные компромиссы, потому что после принятия документа финансово-экономическая ситуация резко изменилась не в лучшую сторону.

На итоговом разборе, состоявшемся уже в Кишиневе, было констатировано: все участки CFM, несмотря на су-

не механизации трудоемких процессов на дороге, наоборот, не хватает кадров. Была даже просьба о приеме на работу монтеров пути, которую мы удовлетворим. Будем полагаться на естественную убыль кадров, а в случае оптимизации рабочих мест — предлагать другую работу или выплачивать полагающиеся по закону пособия. Высвобождение значительной части рабочей силы возможно лишь в перспективе, когда произойдет коренная модернизация железнодорожной инфраструктуры, автоматизация процессов, до чего еще, увы, далеко.

Отвечая на вопрос о заработной плате, Юрий Топала разъяснил, что за время его нахождения в ответственной должности она выплачивалась строго по графику. Так будет и впредь. А вот с возвратом долга, допущенного прежней администрацией, пока труднее, потому что в дорожном бюджете нет на это денег. Чтобы рассчитаться сполна с людьми, их надо заработать. Погашение долга начнется с улучшением финансово-экономического положения. Средства необходимы не только на заработную плату, но и поддержание инфраструктуры. Уже сейчас возникла потребность в 80 миллионах леев на дизельное топливо, без которого движение на дороге замрет. Если раньше поставщики нефтепродуктов рассматривали железную дорогу в качестве одного из самых привлекательных клиентов, то теперь не хотят даже участвовать в объявляемых тендерах по закупкам. Отворачиваются кредиторы. Пришлось пойти на закупку 100 тысяч новых железнодорожных шпал, чтобы улучшить состояние пути.

Что касается неудовлетворительно выделенной спецодежды и обуви, то и здесь все упирается в дефицит финан-



Генеральный директор Юрий Топала осматривает участки CFM

Еще один вопрос был связан с предстоящим изменением графика движения дизель-поезда по маршруту Басарабьска—Злоць. Многие работники узла, и в частности путейцы, считают неприемлемым такое решение, так как станет труднее добираться на работу.

— Я понимаю людей, однако нельзя не учитывать, что данный поезд нерентабелен, — высказал свое мнение руководитель. — Анализ, проведенный пассажирской службой, показал, что, например, за май от перевозок на нем выручено 4 тысячи леев, а 1,2 миллиона леев составили затраты, связанные с обслуживанием и расходами топлива. Разве это рационально? А что касается доставки железнодорожников на работу, то нам всем следует подумать, как помочь. Вполне возможно использование специально выделенного служебного автобуса или узловой моторисы.

дороги. Чтобы к общественному мнению, наконец, прислушались, ничего не мешает поднять наболевший вопрос в качестве наказа перед депутатами разных уровней, которых избрали.

— Поверьте, я понимаю, что сегодня всем железнодорожникам тяжело, — сказал в заключение Юрий Топала, обращаясь к труженикам узла. — И со своей стороны постараюсь сделать все, что обещаю и что в моих силах. Жду такого же понимания от вас, потому что только совместными усилиями мы сможем преодолеть сложившиеся трудности и улучшить положение дел на дороге. Другого пути нет.

Присутствовавший на разборе начальник службы безопасности движения и ликвидации последствий аварий Илие Цуркан отметил неплохую подготовленность узловых предприятий к дальнейшим перевозкам. Перед тружениками

существующие проблемы, способны обеспечить летние грузовые и пассажирские перевозки в требуемых объемах. Руководитель магистрали нацелил начальников служб на четкую организацию работы вверенных подразделений в свете тех задач, которые ныне стоят перед магистралью. Ситуация на дороге сложная, и важно сделать все необходимое для удержания ее под контролем. Чтобы добиться этого, существуют реальные возможности. Нужно лишь умело воспользоваться ими, руководствуясь законами рыночной экономики и эффективного предпринимательства.

На этой ноте весенний комиссионный осмотр завершился.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Фото Юрия КОЗЛОВА



СПОРТ

Унгеньчане открыли летний спортивный сезон на узле

Многолюдно было в первое воскресенье июня на спортивном комплексе Унгеньской таможни, где, по инициативе руководства и профсоюзного комитета станции Унгень, было организовано и проведено открытие летнего спортивного сезона-2016 на железнодорожном узле.

В программу соревнований были включены четыре вида спорта: волейбол, шашки, городошный и гиревой виды спорта. Началось открытие спортивного праздника с поздравлений участников и болельщиков начальником узла Игорем Берегич, начальником станции Сергеем Димитраки и председателем профкома Галиной Сырги.

Самыми захватывающими были соревнования по городошному спорту. Как отметила главный судья этого вида состязаний Алла Полтавец, в баталиях приняли участие свыше 40 спортсменов-железнодорожников практически всех подразделений узла. А результаты таковы: **1 место** занял Павел Буланча (пожарный поезд ст.Унгень), **2 место** — Елисей Шупарский (ППВ Унгень) и **3 место** — Виктор Руссу (дежурный по парку ст.Унгень).

Не менее интересно прошли и соревнования шашкистов. Из 18-ти участ-



ников этой старинной игры **сильнейшим** оказался электрик ЭЧС-2 Ион Корлэтяну, **второе место** завоевал Владимир Чурилов (ПТО Берешть), на **третье место** вышел Константин Рацэ (ВОХР).

Работник оборотного локомотивного депо Михаил Гричанюк вновь подтвердил звание **сильнейшего** на узле в

гиревом спорте. **Второе и третье** места в этом виде заняли, соответственно, Виталий Драга и Ион Касьян — стрелки СК-6.

У волейболистов места распределились следующим образом: **первое место** присуждено команде ст.Унгень, **второе** — коллективу СК-6 и на **третье ме-**



НА СНИМКАХ:

1. Команда вагонников-волейболистов.
2. Награждение победителей (справа — начальник узла Игорь Берегич)

сто пьедестала почета вышли вагонники. Волейболисты выражают благодарность начальнику таможни Виктору Маноле за предоставленную им для соревнований прекрасную площадку.

Валерий АЛЕКСАНДРОВ,
главный судья соревнований



ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Коллектив, администрация и профсоюзный комитет Басарабьяской дистанции электроснабжения поздравляют с 65-летием столетия ремонтно-механических мастерских **НИКИТУ Николая Петровича**.

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

* * *

Администрация, профком и коллектив Кишиневской дистанции электро-

снабжения от всего сердца поздравляют с ЮБИЛЕЕМ — **ДЕЛЯНУ Александра Дионисовича**, электромонтера ЭЧС Унгень; с днем рождения — **ЕФРЕМОВА Федора Юрьевича**, электромеханика ЭЧС-1, **ДАНИЛЮК Татьяну Александровну** — электромонтера ЭЧС Бендеры.

*Пусть в радости идут года,
Чтоб в жизни были навсегда:
Здоровье, счастье и успех,
Удача в начинаньях всех!*

* * *

Администрация и профком локомотивного депо Бэлць поздравляют с ЮБИЛЕЕМ: **ПЛЕШКА В.М.** — слесаря ТО-2, **ФРИПУЛЯК Ю.И.** — токаря, **ИВАСЮК Г.А.** — машиниста тепловоза.

*Кипит работа повседневно,
Но вот, среди обычных дней,
Вдруг наступает день рождения,
Чудесный праздник — юбилей!
Хотим вам пожелать удачи,
Успехов в жизни, ярких дел,
Чтоб вы с улыбкой, не иначе,
Встречали каждый новый день!*

* * *

Администрация и профсоюзный комитет Бэлцкого вагонного депо №3 поздравляют с днем рождения **КОНОПЛИЦКОГО Виктора Геронимовича** — инже-

нера по ОЗБТ, **ВЕДМЕДЮКА Ивана Антоновича** — слесаря-электрика, **ГЫСКА Олеся Степановну** — бухгалтера, **ЦУРКАНА Николая Юрьевича** — слесаря РПС, **СТЕФАНЦОВА Виталия Михайловича** — бригадира.

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

* * *

Профсоюзный комитет Кишиневской дистанции сигнализации и связи сердечно поздравляет с ЮБИЛЕЕМ **Елену Адамовну МАРШАЛКЕВИЧ** и **Виктора Анатольевича МОИСЕЕНКОВА**.

*Пусть годы мчатся чередой,
Минув все ненастья,
Мы вам желаем всей душой
Любви, здоровья, счастья!*

* * *

Профсоюзный комитет Кишиневской ШЧ поздравляет с днем рождения **Степана Васильевича АДАМ**, **Валентина Михайловича ГЕОРГИЦА**, **Дорина ГУЗУН**, **Александра Константиновича ЗАРЕМБА**, **Оксану Викторовну КОРЧМЕНЮК**, **Ивана Георгиевича ЛУНГУ**, **Людмилу Владимировну МОРАРУ**, **Людмилу Васильевну МОХОВУ**, **Ольгу ПЭДУРЕЦ**, **Дмит-**

рия Николаевича РУДОЙ, **Эдуарда Юрьевича САВЧУК**, **Сергея Александровича СЫРБУ**, **Сергея Андреевича ТКАЧУК**, **Александра ШАТИЛОВА**.

*Пусть будет меньше дней ненастья,
Тревог, обид, болезней, бед.
Здоровья, радости и счастья
Желаем всем на много лет!*

* * *

Коллектив тележечного цеха вагонного депо Кишинев сердечно поздравляет с ЮБИЛЕЕМ — 70-летием — машиниста мостового крана **Марию Александровну БЕВЗЮК**!

*Желаем жизни без кручины,
Не волноваться без причины.
Всегда иметь веселый вид,
Вовек не зная где, что болит.
Не падать духом, не болеть,
А, в общем, жить и не стареть!*

* * *

Администрация и профком пассажирского вагонного депо Кишинев сердечно поздравляют с 70-летним ЮБИЛЕЕМ машиниста мостового крана **Марию Александровну БЕВЗЮК**.

*В день юбилея от души желаем
Большого счастья, радости, добра.
Пусть твое сердце старости не знает
И пусть в нем будет юности пора!*

НОВОЕ — В ПРОИЗВОДСТВО

«Туманный метод» борьбы с насекомыми в ДОПе

Действующая система метода крупнокапельной влажной дезинсекции пассажирских вагонов и вагонов-ресторанов с использованием автоматизированной системы вызывает массу нареканий у проводников и работников вагонов-ресторанов, несмотря на издание «Памятки проводнику пассажирского вагона», в связи с сокращением времени, выделенного на подготовку вагонов к рейсу. У технического персонала нет времени для полного удаления инсектицида со всех поверхностей вагона; у специалистов, отвечающих за соблюдение соответствующих мер по охране здоровья и безопасности труда, нет технической возможности для этого; а также и у ответственных лиц, у медроботников, у поездных бригад.

Модернизация дезработ с использованием аэрозольного генератора горячего и холодного тумана

позволяет исключить эти недостатки. Время для дезинсекции будет минимальное. Систематическое ее проведение будет способствовать уменьшению расходов на содержание вагонов парка ДОПа.

Аэрозольный генератор вырабатывает туман-частицы убийцы в 65 мкм, которые проникают во все трещины, укрытия вагона. Дезинфектор-специалист управляет им в средствах индивидуальной защиты. Освобожденная от насекомых площадь вагона будет сто процентов. Время пребывания насекомых в ядовитой (ОВ нервно-паралитического действия) аэрозольной зоне (экспозиция) сократится и даст положительные результаты. Стоимость аэрозольных дезработ при выполнении силами отделения профилактической дезинфекции дороги будет на 60% ниже стоимости услуг, оказываемых частными организациями. Качественные

меры борьбы со вспышками заболеваний опираются на комплекс мероприятий, в том числе на проведение профилактической дезинфекции и дезинфекции в очагах с применением аэрозольных генераторов.

Аэрозольные генераторы были опробованы в ДОПе. Они широко используются в других организациях города. Результаты впечатляют. Экономический эффект многократно перекрывает затраты на приобретение препарата. А для всех нас награда — отсутствие жалоб на наличие непрошенных «гостей» в пассажирских вагонах.

Николай ДЬЯУР,
заведующий отделением профилактической дезинфекции — врач-эпидемиолог высшей квалификационной категории ЦСЭН ГП «ЖДМ»