

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК МОЛДОВЫ



N 23 (5893) 15 июля 2016 г.

Газета выходит
с 1 мая 1941 г.

UIC предлагает новые пути интеграции

В среду, 6 июля 2015 года, в Риме, Италия, делегация Государственного предприятия «Железная дорога Молдовы» под руководством генерального директора Юрия ТОПАЛА приняла участие в заседаниях 88-й сессии Генеральной ассамблеи Международного союза железных дорог (МСЖД).

В рамках встречи председатель МСЖД Олег БЕЛОЗЕРОВ представил подробный доклад о проведенной работе. Был принят протокол предыдущего заседания, утверждены в должностях многие официальные лица МСЖД.

Участники проголосовали за вступление новых государств в МСЖД, выслушали доклад платформы по стандартизации, ознакомились с текущим положением в области международных железнодорожных стандартов и т.д.



Creatività e Broadcasting - FS Italiane

Международный союз железных дорог (Union Internationale des Chemins de Fer — UIC) основан в 1922 году как объединение железнодорожных администраций, созданное для унификации и совершенствования технических средств и организации эксплуатации железных дорог.

Организация является одной из наиболее эффективных площадок сотрудничества с международным железнодорожным бизнесом.

Членами Международного союза железных дорог (МСЖД) в настоящее время являются 198 железнодорожных компаний из 90 стран мира, расположенных на пяти континентах.

В составе активных членов — 81 представитель (включая дороги и компании из Европы, Средней Азии, Северной и Южной Африки, Индии, Пакистана, Китая, Японии, Кореи и др.).

Также присутствовавшие проанализировали Меморандум о сотрудничестве МСЖД с ОСЖД для компонентов колеи 1520, подписанный в феврале 2016 года, и план деятельности на 2016-2020 годы.

Одним из ключевых вопросов рабочей повестки был поиск решений для модернизации железных дорог стран-участниц МСЖД.

Как было отмечено, МСЖД успешно ведет работу с ООН в части продвижения интересов железнодорожной отрасли как одного из наиболее экологических и безопасных видов транспорта.

В рамках мероприятия МСЖД у генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» Юрия ТОПАЛА состоялась личная встреча с Президентом ОАО «Российские железные дороги» Олегом Белозеровым.

Стороны обсудили укрепление сотрудничества между CFM и РЖД, а также возможности привлечения новых объемов перевозок грузов, пересекающих территорию Республики Молдова.

Следующая, 89-я сессия Генеральной ассамблеи МСЖД состоится 1 декабря 2016 года в России.

По материалам
пресс-службы
ГП «Железная дорога
Молдовы»

НА СНИМКЕ: генеральный директор ГП «Железная дорога Молдовы» Юрий Топала беседует с Президентом ОАО «Российские железные дороги» Олегом Белозеровым



Creatività e Broadcasting - FS Italiane



Объединенные общей целью

обеспечивают технологический процесс обработки и пропуска транзитных грузов работники пограничной станции Етулия железной дороги Молдовы

На вершине столба, что рядом с маневровой площадкой станции Етулия, свили гнездо аисты. Случилось это много лет назад, и так уж повелось с той поры — что ни весна, они держат обратный путь из теплых краев именно сюда. Шум поездов не отпугивает. И все же после того, как недавно возникла необходимость в замене столба, казалось, природная традиция будет прервана раз и навсегда — птицы не станут селиться больше у рельсов, найдут себе другое, более спокойное пристанище. А потому можно было понять радость людей, когда прилетевшая в апреле пара белоснежных аистов, покружившись над станционной территорией, принялась, как ни в чем не бывало, за отстройку нового гнезда, заменившего вынужденно порушенное. Етулийские железнодорожники считают это добрым знаком. Ведь по народному поверью аист — птица, приносящая на своих крыльях счастье. Вот только пережить бы нынешние невзгоды, с которыми приходится сталкиваться изо дня в день по причине непростого финансово-экономического положения родной магистрали!

Что и говорить, пограничная станция знала разные времена. Опытные работники хорошо помнят, каким интенсивным было раньше движение поездов на участке, требовавшее огромного напряжения сил по обработке вагонов и грузов. Нынешние объемы, конечно, меньше в разы. Однако нет суток, чтобы с Етулии не отправлялось по два тяжеловесных состава в сторону Рени и Басарабьски.

— И это хорошо, потому как транзит, с которым имеем дело, является одной из важных статей дохода отечественной магистрали, — говорит ДС Людмила Попеску. — Стараемся делать все зависящее от нас, чтобы груз доходил в пункты назначения без задержек и в полной сохранности. В последнее время руководство магистрали предпринимает меры, направленные на увеличение транзитных грузопотоков через территорию Молдовы. И это вселяет надежду на появление дополнительных объемов работы, к чему коллектив станции и вспомогательных производственных участков готов.

Технологический процесс на станции включает в себя целый комплекс взаимосвязанных работ. Прием и отправление поездов, технический осмотр и безотцепочный ремонт вагонов, коммерческий осмотр и устранение коммерческого брака, обработка документов в техническом и коммерческом отношении, маневровые операции по переформи-



рованию составов, пограничный и таможенный досмотр. Все это требует обеспечения четкого взаимодействия. Объединенные общей целью представители различных служб составляют фактически единую смену. Прибывающие поезда принимает бригада, состоящая из агента конторы передач, осмотрщика вагонов, приемосдатчика, стрелка военной охраны. Обязательно присутствует представитель соседней станции Рени Одесской железной дороги, что позволяет решать возникающие вопросы в оперативном ключе. Отношения у молдавских и украинских железнодорожников — самые дружественные, однако это несколько не мешает проявлять в случае необходимости принципиальность. Ведь любой пропущенный на дорогу технический или коммерческий брак может обернуться для нас немалыми финансовыми потерями, чего нельзя допустить.

Важную роль в координации усилий играют каждодневные утренние планерки в кабинете начальника станции. На них собираются не только работники смен, но и руководители участков, чтобы обсудить итоги работы за предыдущие сутки, наметить дальнейшие действия.

Машинистам и помощникам машинистов тепловозов, прибывающим из Басарабьски, созданы неплохие условия отдыха в местном пункте от ТЧ-3. К их услугам — комната приема пищи, холодильник, телевизор, чистая постель. Как только появляется новая партия груза, локомотивные бригады отправляют-



Старший электромеханик СЦБ Александр Червен и электромонтер Захар Петии

ся в обратный рейс. А вот машинисты маневрового тепловоза Виктор Сухин, Харлампий Курдогло и Евгений Хиора заняты непосредственно в районе Етулии, и если покидают ее пределы, то лишь выезжая в случае необходимости за грузовыми вагонами на соседнюю станцию Вулкэнешть. Стараются поддерживать в нормальном состоянии

главные и станционные пути работники бригады Зинаиды Влас из Вулкэнештьского околотка ПЧ-3. Обеспечивают бесперебойное функционирование устройств СЦБ специалисты под началом старшего электромеханика Александра Червен (ШНС-5). Помимо Етулии, они обслуживают также посты электрической централизации станций Гречень, Вулкэнешть и Джурджулешть. Строго следят при приеме-передаче и отправлении за техническим состоянием вагонов осмотрщики во главе с Захаром Драгневим. Охрана грузов вверена местной стрелковой команде ВОХРа (руководитель — Константин Румеус).

Дорожные строители отремонтировали кабинет начальника станции. Теперь местные железнодорожники ожидают от них помощи в ремонте отопительной системы (замене труб) на посту электрической централизации и в бывшем пассажирском здании.

В конторе передач документация обрабатывается с использованием компьютерной техники, что способствует оперативности. Но существует одна проблема. Как известно, со временем любой компьютер начинает тормозить, папки и файлы открываются не так быстро, как раньше, уменьшается свободное место на диске, есть угроза потери данных. Все это мешает нормальной работе. Компьютер требует профилак-

тического осмотра специалистом в этом вопросе.

Если не сделать профилактику, то при интенсивном потоке информации это приведет рано или поздно к нежелательным сбоям в функционировании эксплуатируемых компьютеров. Нужна помощь.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Уходят в рейсы тепловозы...



Роль человеческого фактора
в безопасном вождении поездов

При практическом решении задач, связанных с обеспечением железнодорожных участков тягой, можно сослаться на многие трудности: старые, исчерпавшие заводской ресурс тепловозы, острую нехватку запасных частей, из-за относительно слабой мотивации труда недостаточный приток молодых кадров. И все это будет правильным, потому как локомотивное хозяйство дороги находится ныне действительно в сложнейшем положении. Однако очевидно и другое. Если допустить расслабленность, в результате которой произойдет серьезный эксплуатационный сбой, то это перечеркнет все надежды на улучшение перевозок грузов и пассажиров и, в конечном итоге, еще больше усугубит и без того непростую финансово-экономическую ситуацию на магистрали.

В таких условиях вопрос повышения качества работы локомотивных бригад, как очень важного звена во взаимодействии железнодорожников разного профиля, приобретает особую значимость. Анализ еще имеющихся нарушений в эксплуатации техники и обес-

печении безопасности движения показывает, что многие из них обусловлены не только техническим состоянием тягового подвижного состава, но и влиянием человеческого фактора.

Например, в прошлом были отмечены случаи, когда проезд запрещающего сигнала светофора допускали не только начинающие машинисты (с ними

в принципе все понятно — отсутствие необходимого багажа знаний и практических навыков), но и специалисты с многолетним трудовым стажем, умудренные опытом. Как все это объяснить? Да очень просто. Разбор нарушений выявил, что подвели излишняя самоуверенность, самоуспокоенность, невнимательность, а то и обыкновенное игно-

рирование инструкций и других предписаний, среди которых даже такое, как, скажем, несоблюдение регламента переговоров с дежурными промежуточных и конечных станций.

Но было бы ошибочным полагать, что спрос за грамотное вождение поездов — только с машиниста. В рейсах он не один. Рядом находится помощник, чья





Если что может улучшить в определяющей степени финансово-экономическое положение нашей магистрали, то в первую очередь транзит. В связи с этим понятен повышенный интерес к деятельности пограничной станции Джурджулешть (начальник — Георгий Дорожан), которая всегда играла и продолжает играть важную роль в движении доходных транзитных грузов на южном направлении.

Станция Джурджулешть заинтересована в транзите

Немало сделано за последние годы для совершенствования местной инфраструктуры. Используемый технологический процесс приобрел новое содержание, например, в результате усиления путей для приема тяжеловесных поездов, реконструкции и подведения к терминалам западноевропейской колеи. Это позволяет оперативно организовывать перегруз, расширять сотрудничество с экономическими агентами правого берега Прута. Ныне на станции два маневровых тепловоза, рассчитанных для эксплуатации на двух типах колеи, и магистральный тепловоз, водящий поезда по широкой колее на Рени и Галац. Кроме того, согласно достигнутой договоренности, из Румынии заходит по узкой колее маневровый тепловоз компании CFR «Marfă», доставляя грузы. Налажены тесные деловые контакты с руководством речного порта. При отправлении груза клиенты могут воспользоваться тарифными скидками, услугой централизованного оформления документации, избавляющей от хождений по различным инстанциям.

То есть имеются все необходимые условия для приема, переработки и пропуска поступающих вагонов и грузов. И коллектив станции старается использовать их. Об этом красноречиво свидетельствуют данные производственной деятельности джурджулештских движущих с начала года. Ежемесячно значительно перевыполняются плановые задания по погрузке и выгрузке, как в тоннах, так и в вагонах. Причем погрузка в этом году превышает показатели соответствующего периода прошлого года. Все это свидетельствует о том, что предпринимаемые на дороге меры по совершенствованию тарифов на перевозки дают свои положительные результаты.

Прием и передача вагонов на Галац тоже проводятся оперативно и качественно.

В целом, несмотря на некоторый спад в транзите за рубеж, доводимые планы, составленные с учетом конкретной экономической ситуации в регионе, станцией выполняются. Однако это не дает повода для успокоения, потому что аккумуля-



1



3



2

лирующие возможности инфраструктуры намного больше. Вопрос лишь в том, как развернуться в полную силу при продолжающемся негативном воздействии ряда факторов внешней среды, среди которых — резко ослабивший торговые связи финансово-экономический кризис и ограничительные меры со стороны Украины по отношению к российским экономическим агентам, традиционно доставлявшим грузы к черномор-

ским портам. Приходится терпеливо изыскивать, вплоть до проявления гибкой хозяйственной дипломатии в отношениях с соседями, любую возможность ради оживления былых транзитных потоков. Вернуть утраченное непросто, но можно. В Джурджулешть внимательно следят за действиями руководителя магистрали Юрия Топала, стремящегося к налаживанию, насколько это позволяет обстановка, вынужденно прерванных и новых деловых контактов с зарубежными клиентами, не говоря уже об отечественных экономических агентах.

Повседневная работа станции характеризуется тремя основными аспектами: поддержанием крепкой финансовой дисциплины, обеспечением сохранности перевозимых грузов и безопасности движения. Здесь очень добросовестный бухгалтерский состав, умеющий держать руку на пульсе законодательных изменений, грамотно вести учет, планировать. К обработке документации и сохранности грузов причастны специалисты контрольно-передаточной службы. Что касается обеспечения безопасности движения, то ставка делается на грамотную организацию маневрового и перевозочного процессов, умение действовать в нестандартных ситуациях. А еще — обучение, совершенствование профилактической работы. Один из азов правильного ведения хозяйства — экономия, которая приобретает особое значение именно теперь. Джурджулештцы исходят из того, что при любых обстоятельствах она должна быть разумной. Рационально расходуются электроэнергия, топливо, вода, материалы.

С деловым настроем трудятся коллективы соседних станций — Етулия, Вулкэнешть, Гречень, Кахул и Колибаш, входящих в состав Джурджулештского железнодорожного узла и вовлеченных в единый технологический процесс. Не допускают брака в поездной и маневровой работе, уделяют повышенное внимание благоустройству закрепленных территорий. И еще налицо заинтересованность коллектива в увеличении транзитных перевозок.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

НА СНИМКАХ:

1. Объектом заботы Георгия Дорожана является не только возглавляемая им станция Джурджулешть. На правах руководителя местного железнодорожного узла он часто выезжает на линейные участки, интересуясь положением дел на местах. Наш фотокорреспондент запечатлел его вместе с начальником станции Вулкэнешть Октавианом Стефогло (на снимке — справа).

2. ДСП Анжела Торня — в числе специалистов, которым доверена организация маневрового процесса и обеспечение безопасности движения.

3. Во время объезда начальник службы пути Петру Саракуча встретился с дорожным мастером околота №16 (ПЧ-3) Петром Белалы. Разговор шел о проблемах, связанных с содержанием путевого хозяйства пограничной станции.

Фото Юрия КОЗЛОВА

роль в технологическом процессе не менее важна. Обязанностей много — подстраховка, ответственность за исправность в пути следования электрического и дизельного оборудования. И в этом деле нужны бдительность и собранность.

Если коснуться совершенствования мер, направляемых на обеспечение безопасности движения, то машинисты-инструкторы локомотивных депо, призванные контролировать работу машинистов и их помощников, выделяют следующие определяющие факторы. Во-первых, локомотивные бригады обязаны владеть основными положениями нормативных правовых актов, регламентирующих обеспечение безопасности движения (ПТЭ, ИДП, других локальных документов), и быть в курсе изменений, вносимых в них. Во-вторых, уметь правильно действовать в случаях возникновения нестандартных ситуаций. Вынужденная остановка поезда на перегоне, выход из строя тормозного оборудования, запрещающие показания светофора — все требует неординарных подходов, чтобы избежать нарушения графика движения.

Еще один фактор связан с необходимостью целенаправленного изучения особенностей устройств, эксплуатационных узлов и приборов тепловоза, влияющих на безопасное вождение, систем

сигнализации, верхнего строения пути. Только разобравшись в этом досконально, машинист может чувствовать себя в рейсах уверенно, быть настоящим профессионалом, а не обыкновенным «водилой».

Хорошая теоретическая и практическая подготовка позволяет выбирать оптимальные режимы вождения в зависимости от участка, которым следует поезд. А это не только выдерживание установленного графика, но и экономия дизельного топлива, технических масел, продление срока службы деталей и узлов. Скажем, умелое торможение, соблюдение скоростных требований и включение смазочного устройства в рельсовых кривых предотвращает преждевременный износ гребней бандажей колесных пар.

Немало значат грамотные действия машинистов-инструкторов локомотивных депо. Выезжая регулярно на линию, они являются не просто строгими контролерами машинистов и помощников, но также всегда помогают советом в случае необходимости, проводят воспитательную работу, организуют техническую учебу, инструктажи. Очень важны изучение передового опыта лучших машинистов, кропотливый анализ каждого рей-

Продолжение на стр.4 ►

ПАМЯТИ КОЛЛЕГИ

Ушла из жизни педагог, кандидат технических наук, талантливый организатор, бывший начальник Учебно-консультационного пункта ДИИТа

ТРЕТЬЯКОВА Александра Саввовна

Александра Саввовна руководила У КП ДИИТа более 35 лет. Совместно с У КП Одесского железнодорожного техникума в Кишиневе был создан мощный Учебный центр подготовки специалистов для железнодорожного транспорта, через который прошли тысячи работников Молдавской железной дороги, достойно продолжающих работать и сейчас на нашей дороге и на других дорогах.

В повседневной жизни Александра Саввовна была непритязательна, скромна, одна вырастила и воспитала двоих сыновей. Память о светлом, чутком и добром человеке навсегда сохранится в наших сердцах.

От имени коллег —
Жан ШЕВЧУК





Трагедия в Италии – погибли люди



Трагедия произошла во вторник, 12 июля 2016 года, в южной итальянской области Апулия, когда два региональных поезда врезались друг в друга. В результате 27 человек погибли, в том числе один из двух машинистов, и еще 50 получили ранения разной степени тяжести.

Инцидент, который местные СМИ уже называют одним из крупнейших среди подобных происшествий в истории страны, произошел близ города Андрия (провинция Барлетта-Андрия-Трани). На однопутной железной дороге практически на полном ходу столкнулись поезд, вышедший из Андрии, и состав, следовавший из города Корато. В результате столкновения три вагона были полнос-



РАЗДЕЛЯЕМ БОЛЬ ИТАЛЬЯНСКОГО НАРОДА



Генеральному директору
АО «Государственные
железные дороги Италии»
господину Ренато МАЦЦОНЧИНИ

Уважаемый господин
Генеральный директор!

С глубокой печалью узнал о трагическом событии, которое произошло на железной дороге Италии между прибрежными городами Бари и Барлетта, в котором были задействованы два пассажирских состава.

От имени руководства и всего коллектива Государственного предприятия «Железная дорога Молдовы» (CFM) разрешите выразить искреннее соболезнование семьям пострадавших.

Выражаем глубокое сожаление и сочувствие всему итальянскому народу.

С глубоким сочувствием –

Юрий ТОПАЛА,
Генеральный директор
ГП «Железная дорога Молдовы»



тью разрушены. ЧП произошло в сельской местности, рельсы пролегают между оливковыми рощами и добраться до места происшествия оказалось довольно проблематичным как спасателям, машинам скорой помощи и пожарным, так и журналистам.

По мнению местных экспертов, наиболее вероятными причинами столкновения могли быть либо ошибка машиниста, либо сбой в автоматизированной системе управления железнодорожным движением. В некоторых итальянских СМИ уже появилась информация о том, что машинист одного из поездов проигнорировал запрет на движение, однако это утверждение пока не находит официального подтверждения.



Уходят в рейсы тепловозы...



Роль человеческого фактора в безопасном вождении поездов

► Окончание. Начало на стр.2

са и причин выявленных нарушений, с тем, чтобы впредь их не допускать.

Хорошо знаю, что в наших локомотивных депо трудятся опытные, добросовестные, принципиальные машинисты-инструкторы, каждый обладает своим сти-

лем работы. Но не меньшего внимания заслуживают наработки тех, кто отдал долгие годы нелегкому и ответственному труду до них. В восьмидесятые годы теперь уже прошлого столетия, например, работал машинистом-инструктором в Бэлцком локомотивном депо В.А.Невзоров. Задавшись целью улучшить эксплуата-

цию тепловозов, он поступил таким образом. Организовал на закрепленном тяговом участке несколько опытных поездок. Причем в каждую из них брал с собой как высококвалифицированных, так и менее опытных машинистов. Для сравнения велось наблюдение за тем, как тот или иной машинист ведет поезд по отдельным элементам пути. На специальной карте отмечались начало и конец позиции, продолжительность следования по времени, скорость движения, особенности торможения. Обращалось

внимание на температурные параметры и экономичность функционирования дизель-генераторной установки. На основании собранных данных, строго увязанных с профилем пути по километрам и пикетам, и выведения их среднего значения удалось разработать уникальную для конкретного участка режимную карту вождения. Она стала надежным подспорьем как в обеспечении необходимой безопасности, так и в выдерживании с наименьшими затратами графика движения.

Многое зависит от тех, кто организует техническое обслуживание тепловозов перед выездами на линию, от их взаимодействия с локомотивными бригадами. И в этом деле можно привести ряд поучительных примеров из прошлого. Машинисты старой закалки приходили в депо за час-два до официальной явки и вместе со слесарями проверяли техническое и культурное состояние тепловоза, на котором предстояло ехать в рейс. А после возвращения в депо сообщали ремонтникам, как вела



себя техника в пути следования, на какие именно узлы важно обратить особое внимание при техническом обслуживании.

...Уходят в рейсы тепловозы. Большая ответственность возложена на тех, кто дни и ночи ведет их по стальным магистралям, доставляя в нужных направлениях грузы и пассажиров.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Фото Юрия КОЗЛОВА

Административный отдел ГП «Железная дорога Молдовы» принимает на постоянную работу уборщицу.
Обращаться по телефонам:
(022) 83-23-88; 068 238 481



Обязательное правило в ТЧ-1 – детальный инструктаж перед выездом в рейс локомотивной бригады