

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК МОЛДОВА



N 30 (5900) 20 октября 2016 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.

У Железной дороги Молдовы есть будущее

17-18 октября 2016 года в рамках внедрения на CFM первого масштабного железнодорожного инвестиционного проекта «Реструктуризация Молдавской железной дороги», состоялся рабочий визит консультантов итальянской компании IRD Engineering — по подготовке тендерной документации, французской компании Louis Berger — по повышению энергоэффективности и французской компании Systra — по разработке ТЭО оценки потребностей инфраструктуры.



Пути реструктуризации CFM обсуждаются в формате международной встречи



Фото Юрия КОЗЛОВА

Консультанты ищут пути развития CFM

Проект финансируется Европейским банком реконструкции и развития совместно с Европейским инвестиционным банком и Европейским Союзом. Среди прочего он предусматривает приобретение новых тепло-

возов и реабилитацию железнодорожной инфраструктуры на сумму 105 млн евро.

Серию рабочих встреч открыл генеральный директор CFM Юрий Топала. В них приняли участие представители финансирующих банков ЕБРР и ЕИБ, профильной службы отрас-

левого министерства, заместители генерального директора: по инфраструктуре и тяговому подвижному составу — Сергей Томша, по финансовой деятельности — Александр Орындаш, руководители и специалисты частных служб CFM.

Компанией Systra был пред-

ставлен первый технический отчет по разработке ТЭО, который был обсужден совместно со специалистами созданной экспертной технической группы под руководством Сергея Томши. Разработку ТЭО предполагается завершить к концу текущего года, что позволит Молдавской железной дороге рассчитывать на получение в 2017 году финансирования в размере 55 млн евро на нужды по реабилитации приоритетных участков пути.

Итальянские специалисты IRD проинформировали участников встречи об актуализации графика закупок и финальной стадии подготовки тендерного пакета документации по покупке локомотивов согласно требованиям Правил и политик закупки товаров и услуг ЕБРР.

Louis Berger к концу текущего года разработает План улучшения энергоэффективности предприятия и техническое задание для внедрения на магистрали Информационной системы энергетического менеджмента, в том числе и за счет гранта, полученного из специального фонда акционеров ЕБРР.

Руководители и специалисты финансово-экономического блока CFM обсудили с представителями ЕИБ и ЕБРР процедуру предоставления и мониторинга финансирования проекта в целом и его составных частей по траншам в соответствии с банковскими правилами и процедурами.

По информации Дирекции стратегий и международных отношений CFM

ИНТЕРВЬЮ В НОМЕР

Где деньги на погашение задолженности по заработной плате?



Марина Альфредовна, в нашем интервью легких вопросов не будет и первый из них: почему не удается ликвидировать на дороге задолженность по заработной плате?

— То тяжелое положение, которое сложилось на дороге, возникло не сегодня. Оно складывалось в течение нескольких лет. 2014 год CFM завершила с убытками в сумме 101,6 млн леев. В 2015 году убытки дороги составили 105 млн леев. То есть на протяжении этих лет мы получали от основной деятельности доходов меньше, чем тратили на производственный цикл и заработную плату. Нынешнее руководство

возглавило железную дорогу с трехмесячным отставанием по выплате заработной платы и, хотя прямого отношения к данной задолженности не имеет, но делает все возможное для ее ликвидации. Когда предприятие зарабатывает меньше, чем это необходимо для обеспечения жизнедеятельности, задолженности неизбежны...

— Да. Сразу же возникли задолженности по выплате заработной платы, долги перед поставщиками за дизельное топливо, сырье, материалы. Из-за постоянной нехватки денежных средств приходилось и приходится постоянно

одалживать деньги на то, чтобы купить самое необходимое для обеспечения перевозки грузов и пассажиров.

За первое полугодие 2016 года мы получили доходов по всем видам деятельности в размере 429 млн леев. При этом расходы дороги значительно больше — 532 млн леев. То есть уже за полугодие мы недобрали 102,5 млн леев.

Какова сегодня задолженность по заработной плате на дороге?

— Ответу на этот вопрос, оперируя данными за первое полугодие. На 1 июля т.г. задолженность по заработной плате составила 75,5 млн леев, а убыт-

ки составили, как я уже отметила, 102,5 млн леев. Получается, что покрывать задолженность по заработной плате не из чего.

На что же идут заработанные дорогой денежные средства?

— Из 429 млн леев доходов: начисления на социальное и медицинское страхование составляют 11,2%; топливо на тягу — 15,2%; прочее топливо (бензин, нефтепродукты для машин и оборудования, газ) — 1,4%; электроэнергия — 2,6%. За все эти компонен-

Продолжение на стр.3



■ АКТУАЛЬНАЯ ТЕМА

Важно обеспечить устойчивую работу CFM в период холодов и снегопадов

На это нацеливает коллектив CFM генеральный директор Юрий Топала



Фото Юрия КОЗЛОВА

К активно обсуждаемым на Молдавской железной дороге вопросам сегодня следует отнести и подготовку дорожного хозяйства к предстоящей зиме. Эта тема — на постоянном контроле у руководства CFM. Генеральный директор Юрий Топала ежедневно контролирует выполнение взятых всеми структурными подразделениями обязательств, выполнение которых подготовит магистраль к предстоящим холодам, обеспечит ее бесперебойную работу в зимний период. Создана дорожная комиссия по подготовке хозяйств и кадров к зиме. Ее возглавляет Сергей Петрович ТОМША, заместитель генерального директора по инфраструктуре и тяговому подвижному составу. Какова готовность CFM на данный момент, что включают в себя основные пункты предзимних мероприятий, с какими трудностями сталкиваются на местах в этот ответственный период — эти вопросы редакция адресовала С.П. Томше.

Сергей Петрович, масштабы развернутых в регионах CFM мероприятий свидетельствуют о важности предзимней подготовки дорожного хозяйства к зиме.

— Зима на железную дорогу не приходит неожиданно. К ней железнодорожники готовятся заранее, чтобы встретить холода во всеоружии. Репутацию самого надежного и всепогодного вида транспорта надо ежегодно поддерживать. Мы людей возим, топливо, продовольствие, стратегические грузы, на нас рассчитывает государство, клиенты, партнеры. Поэтому при подготовке к зиме важен всесторонний подход, строгое соблюдение технологии работы, создание запаса производственной прочности из расчета на самые неблагоприятные погодные условия.

Расскажите, пожалуйста, как организована подготовительная работа на CFM?

— Подготовка к зиме на дороге начинается задолго до ее наступления, можно сказать, еще летом. Тщательно инспектируется все дорожное хозяйство, дается указание по определению основных мероприятий на каждом узле и станциях. Эти вопросы всесторонне обсуждаются на местах, определяется план мероприятий. Затем он доводится до сведения руководителей профильных служб. Следующий этап — поданные заявки направляются на имя генерального директора, в дорожную комиссию и затем, на заседаниях, рассматривается ситуация в каждой службе и каждом подразделении. Контролируется ход выполнения всех взятых обязательств.

Сколько уже проведено заседаний дорожной комиссии по подготовке CFM к

работе в осенне-зимний период 2016-2017?

— Комиссия работает на основании приказа генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» Юрия Топала. Он утвержден 27 сентября 2016 г. На данный момент уже проведено три таких совещания по изучению потребностей и планов, представленных службами и предприятиями, взятых обязательств по подготовке к зиме. Были заслушаны руководители всех хозяйств, отвечающих за бесперебойную работу железнодорожного транспорта и обеспечение безопасности движения поездов в сложный зимний период. Следующее совещание будет проведено в ноябре т.г.

На днях, на третьем заседании комиссии, перед Вами о ходе подготовки к зиме отчитывался Петру Саракуца, руководитель службы, которая всегда первой принимает на себя удар зимней стихии. Это служба пути, строений и искусственных сооружений.

— Путевое хозяйство всегда было тем мерилом, по которому судят о состоянии дел на всей железной дороге. Ведь колея — тот стержень, на который нанизывается все остальное: объекты инфраструктуры, движение, грузовая работа, возможности тягового подвижного состава и прочее. Поэтому не случайно повышенное внимание наша комиссия уделяет именно путевому хозяйству. В буквальном смысле проверяется готовность к зимнему периоду каждого километра пути. На прошедшем заседании рассматривались различные вопросы — от готовности к зиме устройств обогрева стрелочных переводов и снегоборочной техники до охраны труда работников, кото-

рые будут заниматься очисткой объектов инфраструктуры от снега; обеспеченность инвентарем, спецодеждой, углем и другие вопросы.

Следует отметить, что для руководителей станций, дистанций пути, энергоснабжения, сигнализации и связи, других железнодорожных предприятий подготовка к зиме — это своего рода экзамен на прочность, когда магистраль испытывает наиболее сильные нагрузки из-за низких температур и снежных осадков. Поэтому на важнейших станциях и перегонах заранее предусмотрена расстановка снегоборочной и снегоочистительной техники. В структурных подразделениях создается зимний запас топлива, угля, смазочных материалов, запасных частей и оборудования для локомотивов, подвижного состава и другой техники. Подготовка к зиме — комплексное мероприятие, и решаться все вопросы должны именно в этой плоскости. Все подразделения каждый день и при любой погоде в ответе за бесперебойную работу железнодорожного транспорта.

Сергей Петрович, несколько слов о подготовительной работе дистанции администрирования зданий и сооружений инфраструктуры.

— Сегодня специалисты НГЧИ проводят основательную проверку готовности подведомственного хозяйства к зиме — инспектируют водопроводы, теплоотрассы и котельные к отопительному сезону. При необходимости ведутся ремонтные работы.

Остается ли зазор между вхождением в зиму и подготовкой к ней?

— Срок подготовки дороги к зиме определен 1 ноября т.г. На сегодняшний момент дорога подготовлена к зиме на 40-45%. Речь идет о готовности помещений, зданий и сооружений, подготовке самого оборудования. Технику так быстро не подготовишь. Это процесс длительный и начат на дороге с первого дня осени. Помещения готовы к зиме на 70-80%. Проверены и почищены все печи и дымоходы, где необходимо, был сделан ремонт. Там, где помещения отапливаются газом, делаются технические освидетельствования газоэлектрооборудования, проводится обучение персонала, который обслуживает газовое хозяйство. Вся эта работа активно ведется, в частности, по Басарабьяске, Бэлць, Окнице. Ее основные задания будут завершены в срок — до 1 ноября т.г. Что касается отопления зданий и сооружений, то они будут при соответствующем похолодании обеспечены теплом.

Сергей Петрович, нынешняя подготовка к зиме — дело весьма нелегкое, с учетом имеющихся на дороге трудностей финансового характера.

— Этот факт, конечно же, осложняет в некоторой степени ход подготовительных работ. Но несмотря на сложную финансовую ситуацию, генеральный директор Юрий Топала выделяет по возможности средства на приобретение необходимых сырья и материалов. Приобретен шифер. Будет закупаться стекло. Большие работы сегодня ведутся по Дому связи на станции Басарабьяска. Это здание переходит на индивидуальное отопление. Местную амбулаторию перевели в здание НГЧ, таким образом мы 1,5 км трассы отрезаем, а это — большая денежная экономия. Выделены деньги на приобретение котла, всего необходимого для отопления. Здание ШЧ Бэлць тоже отрезаем от центральной трассы и переводим его на индивидуальное отопление. Для дороги — экономия. Будут приобретены необходимые

аккумуляторы для снегоборочной техники. Всего на балансе 10 единиц снегоборочной техники, и она вся к зиме будет в рабочем состоянии.

Сергей Петрович, какие службы отстают по подготовке к зиме, кому нужно усилить эту работу?

— Не хотел бы никого выделять. Все службы идут параллельно, все стараются по мере возможности справиться с взятыми обязательствами. Важно только не упустить время и не просто констатировать имеющиеся недоработки, но и мобилизовать все усилия на их устранение.

Бывает, некоторые руководители предприятий допускают непростительное благодушие при исполнении своих непосредственных обязанностей накануне зимы. Нельзя надеяться на пресловутое «авось». Зима ошибок не прощает... Об этом я постоянно напоминаю не только в ходе заседаний дорожной комиссии по подготовке к зиме, но и бывая на узлах и линейных станциях.

К зиме готовится и техника, и люди?

— Конечно. Какой бы умной и современной не была техника, именно от людей, управляющих ею, зависит конечный результат. Поэтому самое пристальное внимание при подготовке к зиме уделяю кадрам. Особенно тщательные инструктажи и обучение проходят железнодорожники, впервые встречающие зиму на транспорте. Важно донести до каждого первозимника меру ответственности, убедиться в его знаниях, подготовке, соответствии человека занимаемой должности и в дальнейшем держать это на контроле.

Всего новичков на дороге 171 человек. На настоящий момент 132 специалиста прошли обучение по безопасности труда в зимний период. Раз разговор зашел о кадрах, хотел бы отметить проблему — нехватку рабочих и специалистов на ряде ключевых структурных подразделений. Особенно остро эта проблема ощущается в ПЧ-1 и ЭЧ-1. Есть приказ руководства дороги о том, чтобы вновь принятым работникам выплачивали заработную плату после первого отработанного месяца. Думаю, это распоряжение позволит улучшить кадровую ситуацию на местах.

Будет ли тепло и комфортно нашим пассажирам, когда за окном минусовая температура и метет снег?

— Заходя в поезд с мороза, пассажир вправе рассчитывать на теплое купе, кипяток в титане и вежливого проводника. Для этого весь пассажирский подвижной состав прошел предзимнюю подготовку: проверено тормозное оборудование вагонов, выполнена профилактика системы отопления, утеплены окна, имеется необходимый запас одеял для пассажиров. Созданы и постоянно поддерживаются запасы угля. Сотрудники обеспечены спецодеждой, с личным составом, в том числе начальниками поездов и проводниками, проведена техническая учеба. У проводников имеется инвентарь (метлы, скрепки, лопаты) для уборки зимой снега и наледи с подвижного оборудования и днища вагонов, есть запас песка для посыпки платформ.

Одним словом, Молдавская железная дорога готова везти пассажиров и грузы и в снегопады, и в морозы, и в метели?

— Да. Уверен, коллектив магистрали с честью справится с этой задачей. Дорога будет работать четко, без сбоев. Впереди осенний комиссионный осмотр дорожного хозяйства и оценка руководства CFM всей проделанной подготовительной работы.

Беседовала
Ирина КРАЕВСКАЯ



Где деньги на погашение задолженности по заработной плате?



► **Продолжение со стр. 1**

ты CFM должна ежемесячно рассчитываться, они относятся к обязательным платежам. Что касается доли оплаты труда в общей сумме доходов, то она составляет 41,7%. На материалы для подвижного состава, на содержание верхнего строения пути, инфраструктуры мы потратили только 10,8% от доходов, хотя потребности дороги в два раза больше. Все эти элементы затрат составили 82,9% от доходов. Плюс к этому у нас есть и другие обязательные платежи — за пользование чужим подвижным составом. Мы платим за то, что Украина везет наши грузы от Кучургана до Каушан по нашей территории своими тепловозами. Платим за это вынужденно, так как не можем, в силу известных политических причин, возить грузы своими локомотивами и локомотивными бригадами по территории левого берега Днестра. По данному вопросу существует трехстороннее соглашение, гарантами которого являются Россия и Украина. В нем определено украинской стороне везти грузы по территории левобережья, а Россия при этом гарантирует сохранность грузов и подвижного состава. Для Молдавской железной дороги это, конечно, дополнительные расходы. За полгода пользование украинскими локомотивами и бригадами дороге обошлось в 11 млн леев. При другом раскладе эти средства могли быть использованы на дорожные нужды, в том числе и на погашение задолженности по заработной плате.

В чем основная причина плачевного состояния экономики CFM, приведшего к возникновению задолженности по заработной плате?

— Основная причина в резком падении объемов работы по перевозочной деятельности. **Руководитель магистрали Юрий Топала делает все возможное, чтобы привлечь груз на Молдавскую железную дорогу, и результаты этой работы уже начинают чувствоваться по грузовому оживлению.** Дорога предоставляет приемлемые тарифные ставки на грани себестоимости, лишь бы экономические агенты повернулись в нашу сторону. Но это — длительный процесс. Негативно влияет и нестабильная ситуация в соседних странах. Она явно не благоприятствует увеличению объема работы на нашей магистрали. В этом году объем перевезенных транзитных грузов за полугодие уменьшился по сравнению с прошлым годом на 30%, соответственно грузооборот уменьшен по сравнению с 2015 годом на 31%.

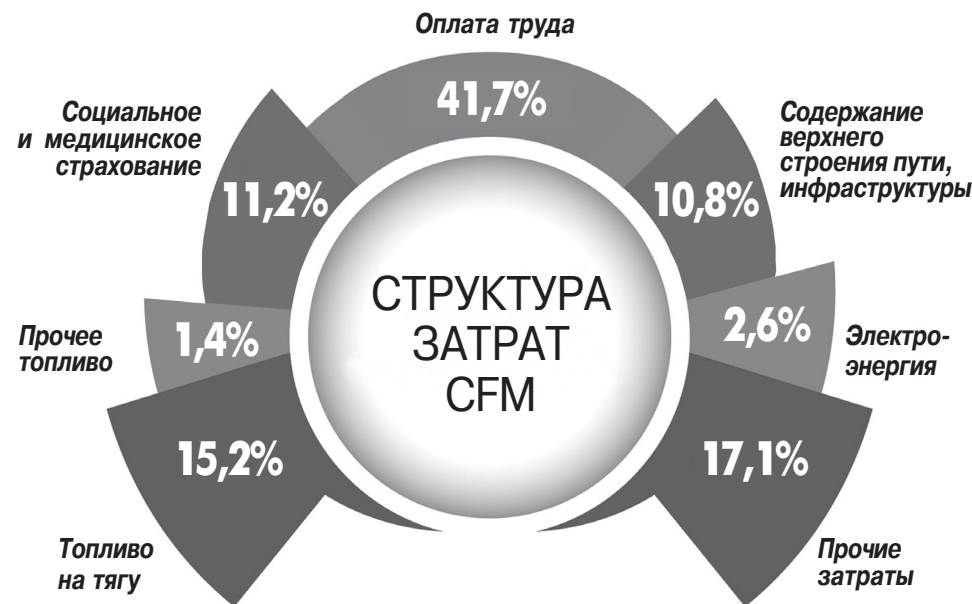
Вынуждены мы констатировать и отток грузов с железнодорожного транспорта на автотранспорт. Количество перевезенных экспортных грузов значительно уменьшилось — на 56% к прошлому году. Эти грузы ушли на автотранспорт. При этом грузоотправители ссылаются на то, что на железной дороге высокие тарифы. Но высокие они не потому, что мы их увеличили. Мы сегодня не можем конкурировать с автотранспортом по целому ряду причин. Железная дорога несет

расходы не только по содержанию подвижного состава, но и инфраструктуры — путевого хозяйства, средств связи, энергетики и др. Это все сказывается на тарифах. Расходы на содержание инфраструктуры у нас доходят до 40% от общих затрат по эксплуатационной деятельности. Была бы кстати помощь государства по содержанию инфраструктуры, как это делается в других странах. Поэтому как бы мы не снижали ставки на экспортные грузы, автотранспорт все равно будет в выигрыше.

Марина Альфредовна, как складывается ситуация с пассажирскими перевозками?

— По этому виду деятельности также наблюдается отток пассажиров в меж-

маршрут пользуется спросом. Если бы время в пути было меньше, то и его востребованность была бы в разы выше. Ведется работа над тем, чтобы один из модернизированных дизель-поездов направить по маршруту Кишинев—Одесса. Руководством дороги проведены встречи с таможенными службами по уменьшению времени досмотра этого поезда, что, несомненно, привлечет на железнодорожный транспорт пассажиров. Если путь до Одессы удастся сократить до 3 ч 30 мин, то пассажиры выберут железнодорожный путь в этот прекрасный морской город: поедут в Одессу поездом. Ведутся на эту тему переговоры с руководством Одесской железной дороги и Укрзализницей, есть понимание у коллег и, надеюсь, в течение



государственным и международном сообщении. В значительной мере повлияла ситуация в соседней Украине. За первое полугодие мы перевезли пассажиров в прямом сообщении на 30% меньше, нежели за аналогичный период 2015 года. В прошлом году перевезли меньше пассажиров по сравнению с 2014 годом, то есть имеется тенденция снижения пассажиропотока на железнодорожном транспорте. Люди попросту боятся пользоваться услугами железнодорожного транспорта из-за непредсказуемой ситуации в Украине. Выбирают авиа- и автотранспорт.

Что касается доходов внутреннего сообщения, то они покрывают расходы всего на 15%. Руководители железной дороги воспользовались существующей ситуацией в обеспечении населения перевозками внутри страны автобусами и микроавтобусами и уменьшили количество пригородных поездов во внутригосударственном сообщении, чтобы хоть как-то снизить расходы.

Ведя поиск увеличения доходов в пассажирском сегменте, CFM запустила новый маршрут. В настоящее время один из модернизированных дизель-поездов задействован в направлении Кишинев—Унгены—Яссы (Сокола). Этот

ближайшего времени этот вопрос решится и дорога сможет ощутимо увеличить доходы от пассажирских перевозок в этом направлении.

Какие еще у дороги задолженности, кроме заработной платы?

— У нас постоянная годовая кредиторская задолженность на уровне 300 млн леев и она, к сожалению, растет. Есть и другие убыточные виды деятельности CFM. Так, за первое полугодие текущего года содержание нашей медицины, Дворца культуры железнодорожников, жилого фонда обернулось убытками в размере 33,5 млн леев.

При каких условиях можно брать за ликвидацию задолженности по заработной плате?

— Генеральный директор Юрий Топала делает все для этого, но пока такой возможности нет. Получилось, что легче это отставание было допустить, чем покрыть. Для того чтобы это сделать, нужен достаточный объем грузовых и пассажирских перевозок. Это — первый путь. Вторым путем — сокращение расходов за счет сокращения численности работающих на дороге, уменьшение количества наших филиалов. Сейчас на дороге работают международные консультанты.

■ ИНТЕРВЬЮ В НОМЕР



Марина Князева

Они изучают ситуацию с целью порекомендовать CFM более совершенную структуру, которая позволит уменьшить расходы.

По какому пути развития событий пойдет наша магистраль?

— Руководство дороги выбирает первый путь — увеличение доходов за счет увеличения объемов перевозок. Те специалисты, которые остались сегодня на предприятии и работают, — это действительно патриоты железнодорожного транспорта. А молодежь приходит и уходит, узнав о сумме денежного вознаграждения за тяжелый и ответственный труд на транспорте. Сегодня, и это не секрет, средняя заработная плата на CFM намного ниже, чем по республике. При том, что труд на железной дороге крайне тяжелый, малопривлекательный, а люди работают независимо от погоды и времени суток. Экономика дороги пока не позволяет обеспечить достойную заработную плату ее коллективу.

И все же, есть ли какие-то подвижки для увеличения объемов перевозок?

— Да. За последние два месяца — август, сентябрь — у нас увеличилось количество перевезенных грузов в местном сообщении. В октябре пошел транзитный груз. Это — результат переговоров генерального директора CFM Юрия Топала, его деловых встреч на международном уровне с бизнес-партнерами.

Марина Альфредовна, завершающий нашу беседу вопрос: каковы сегодня должны быть доходы дороги, чтобы удалось в самое ближайшее время ликвидировать задолженность по зарплате?

— На 1 июля 2016 года, как я уже отмечала, задолженность по зарплате на CFM составила 75,5 млн леев. При этом ежемесячные убытки дороги — порядка 20 млн леев. Для того чтобы мы смогли покрыть задолженность по заработной плате, ежемесячно CFM необходимо зарабатывать на 20-25 млн леев больше, увеличивая объемы перевозок и уменьшая расходы. Для любого успешного бизнеса конечным итогом деятельности является прибыль, экономический результат. А за это отвечает не только его руководство, но и весь привлеченный к работе персонал. Цель у нас общая и сообща будем идти к ней. Другого выхода я не вижу.

Беседовала
Ирина КРАЕВСКАЯ

Фото Юрия КОЗЛОВА

Коллектив службы движения выражает искренние соболезнования родным и близким в связи с безвременной кончиной начальника станции Прут

ЧАУШ
Петра Георгиевича

Скорбим вместе с вами по замечательному человеку, грамотному специалисту, профессионалу железнодорожного дела. Пусть земля ему будет пухом!



ПОЗДРАВЛЯЕМ!



Федор Негру

Руководство Государственного предприятия «Железная дорога Молдовы» от всей души поздравляет с днем рождения **НЕГРУ Федора Емельяновича** — начальника железнодорожного узла Кишинэу.

— Искренне желаем Вам доброго здоровья, неиссякаемой энергии, удачи на профессиональном поприще.

* * *

Администрация, профком и коллектив Кишиневской дистанции электроснабжения от всего сердца поздравляют: с ЮБИЛЕЕМ — **МАШНИК Николая Федоровича**, электромонтера ЭЧС Бендеры; с днем рождения — **КУЛЮК Ивана**

Ивановича, электромонтера ЭЧС Бендеры.

Желаем в жизни только

счастья,
Удачи, смеха, радости, тепла!
Пусть стороной обходят все
ненастья,
А рядом будут добрые друзья!

* * *

Администрация и цеховой комитет станции Комрат поздравляют с днем рождения сторожа станции **КАПСАМУН Ивана Георгиевича** и с 60-летним ЮБИЛЕЕМ дежурного по станции **РОТАРЕНКО Николая Петровича**.

Желаем счастья и здоровья,
Желаем бодрости и сил,
Чтоб каждый день обычной жизни
Вам только радость приносил!

* * *

Коллектив, администрация и профсоюзный комитет Басарабьской дистанции электроснабжения поздравляют: с 45-летием — **СТАНЧУ Виталия Павловича**, начальника участка Вулкэнештского района электроснабжения; с 40-летием — **ШАТОХИНА Николая Петровича**, электромонтера Басарабьского района электроснабжения.

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

* * *

Цеховой комитет службы движения поздравляет с ЮБИЛЕЕМ старшего ревизора отдела ревизоров движения **ДИМОВА Василия Дмитриевича**.

С днем рожденья поздравляем,
Счастья, радости желаем,
И свершения удач!
Чтобы славно шли дела,

Чтобы премия была,
Чтобы денежки водились,
Чтобы был богат Ваш дом,
Чтобы мир всегда был в нем,
Чтоб здоровья — через край,
О себе не забывай!

* * *

Профком Кишиневской дистанции сигнализации и связи поздравляет с ЮБИЛЕЕМ **КОЖОКАРЬ Зинаиду Петровну**, **ЧЕБАН Марию Федоровну**.

Желаем юбилярам

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

* * *

Профком Кишиневской дистанции сигнализации и связи поздравляет с днем рождения: **БАНАРЬ Алексея Степановича**, **БОРЩ Вячеслава Васильевича**, **ВАКАРЧУКА Виктора Николаевича**, **ДЕРЕНЕВА Андрея Георгиевича**, **ДИКАРЕВА Леонида Алексеевича**, **ДУДАЙ Андрея Григорьевича**, **ЖЕКОВА Александра Михайловича**, **ЖЕКЮ Георгия Георгиевича**, **ИОРГА Константина Дионисовича**, **КАПЕЛЮХА Василия Зиновьевича**, **КИОРЕСКУ Сергея Федоровича**, **КОМАНАК Дмитрия Алексеевича**, **ПЛАХИНУ Татьяну Николаевну**, **ПОСТОВИТ Наталью Николаевну**, **ПРУТЯНУ Юрия Михайловича**, **ТОХИЛАТ Марию Ефимовну**, **ТРЕБУХОВА Александра Владиславовича**.

Закон природы так суров,
Текут года в потоке века...
Как много есть хороших слов,
Чтобы поздравить человека!

А мы не ищем этих слов,
Мы просто от души желаем:
Здоровья, счастья и цветов,
И жить все сто не унывая!

ОХРАНА ЗДОРОВЬЯ И БЕЗОПАСНОСТЬ ТРУДА

Работать на предупреждение

Состоялось плановое селективное совещание по охране здоровья и безопасности труда. Провел его начальник службы защиты и предупреждения **Думитру ДУРНЕСКУ**. Он проанализировал состояние производственного травматизма по службам и филиалам ГП «ЖДМ» за сентябрь и 9 месяцев т.г. Как прозвучало в отчете, в сентябре случаев производственного травматизма на железной дороге не зарегистрировано. С начала 2016 года допущено шесть случаев производственного травматизма, что больше прошлого года на два случая.

Итоги сентября хоть и утешительные, но расслабляться ответственным за охрану здоровья и безопасность труда не следует, тем более что дорога вступает в осенне-зимний период — наиболее травмоопасный практически для всех категорий железнодорожников. Поэтому начальник службы сделал акцент на задачах, направленных на предупреждение травматизма. В принципе, внимание на этих задачах заострилось неоднократно, однако напомнить их не будет лишним.

Всем руководителям служб и филиалов дороги необходимо уделять особое внимание подготовке филиалов дороги к работе в осенне-зимний период; не допускать работников к выполнению несвойственных им работ; при проведении текущего обучения постоянно напоминать о недопустимости нарушения правил и норм охраны здоровья и безопасности труда; своевременно и качественно проводить все виды обучения в области охраны здоровья и безопасности труда; не допускать работников к выполнению трудового задания без спецодежды и спецобуви, средств индивидуальной и коллективной защиты; руководителям рабочих мест при проведении периодического обучения особое внимание уделять проверке знаний и усвоения инструкций по охране здоровья и безопасности труда.

Александр НИКИФОРОВ

НА КОНТРОЛЕ — ПОДГОТОВКА К ЗИМЕ

ПЧ-3: идет осмотр пути, балльность — перевыполняется!

Ежегодному осеннему комиссионному осмотру ГП «Железная дорога Молдовы» генеральным директором **СФМ Юрием Топала** традиционно предшествует тщательная подготовка во всех филиалах магистральной. Не стал исключением и нынешний год. Хорошим примером может послужить Басарабьская дистанция пути, которой руководит молодой, грамотный специалист **Виктор ПОДГУРСКИЙ**.

Так, например, начиная с 12 сентября, проводится осенний генеральный комиссионный осмотр пути, земляного полотна и искусственных сооружений. За этот период осмотрено более 155 км главного пути и более 32-х км станционных путей; выявлено более 700 неисправностей, 40% из которых на сегодняшний день устранены. Работники ПЧ-3, в целях обеспечения постоянной исправности пути на всем его протяжении, особенно при наступлении зимы, заняты текущим содержанием пути, выполняют первоочередные неотложные работы по обеспечению безопасности движения поездов. Одновременно приносят вверенные им участки в культурно-эстетический вид. Большое внимание уделяют состоянию переездов. Содержание каждого километра пути дается им огромным трудом, требует немалых

средств и полную самоотдачу путейцев. Из-за несвоевременной замены негодных шпал нет возможности содержать путь без кустовой гнилости. Также не представляется возможным содержать в технически исправном состоянии стрелочные переводы — из-за несвоевременной замены негодных деревянных шпал и переводных брусьев, поскольку их нет в нужном количестве в дистанции пути. Капитального ремонта требуют более 142-х км пути. С начала года силами работников ПЧ-3 при текущем содержании пути уложено 5,4 тыс. шпал, разряжено 1,9 тыс. «кустов». Выполнено немало работ капитального характера: смена рельс старогонными — 1,8 км, подъемочный ремонт — на 0,255 км, средний ремонт (произведен машинами тяжелого типа) — на 265 км пути. Выполнены также демонтаж малодетальных путей и стрелочных переводов; смена железобетонного настила на двух пере-

ездах; капитальный ремонт на двух переездах и ряд других важных и неотложных работ, направленных на обеспечение безопасности движения поездов.

Коллектив Басарабьской дистанции пути обслуживает три основных участка главного пути: Бендеры—Басарабьска, Басарабьска—Абакия—Рени и Басарабьска—Кахул—Джурджулешть. Протяженность главного хода — почти 380 км и станционных — около 150 км. Основной показатель — балльность — выполнен за 9 месяцев на 116,3%. При плане 160 баллов она составила 134 балла.

Руководство дистанции осуществляет должный контроль за работой дорожных мастеров и бригад пути на околотках и в рабочих отделениях.

В рамках разработанной в ПЧ-3 комплексной программы по подготовке дистанции к работе в осенне-зимний период были заключены договоры с 17-ю предприятиями, рабочий контингент которых привлекается на очистку стрелочных переводов от снега. Снегоуборочная техника — снегоочиститель СДПМ и СМ-2 — в исправном состоянии, осталось закончить покраску вагонов и получить 4 аккумулятора для СМ-2. В ноябре запланировано проверить готовность снегоочистителей к работе с участием обслуживающих их бригад — провести пробные поездки по закрепленным участкам. Обучено 20 первозимников, 17 из них — монтеры пути, каждый закреплен за опытным работником соответствующего околотка, цеха. Для успешной зимовки необходимо получить 59 тонн угля для отопления помещений. Он будет развезен по околоткам и постам охраняемых переездов.

— Несмотря на тяжелые условия путевого труда, где преобладает ручная, — сказал, в частности, начальник ПЧ-3 **Виктор Викторович Подгурский**, — специалисты нашей дистанции ежедневно — днем и ночью — демонстрируют пример добросовестного, поистине героического отношения к выполняемой работе. Они делают все возможное, а по-



рой и невозможное, для обеспечения безопасности движения поездов.

Руководитель дистанции отметил лучших работников среди лучших. Вот их имена: **И.Ю.Чебан** — монтер пути 1-го околотка ст.Злоць, **К.Г.Цуркан** — ПДБ-1 2-го околотка ст.Чимишлия, **Д.Н.Куцарев** — монтер пути, **Л.А.Перепелица** — дежурная по переезду, **С.Н.Миклеушану** — дорожный мастер 3-го околотка ст.Басарабьска, **Л.И.Енаки** — дежурная по переезду 3-го околотка, **В.И.Райлян** — монтер пути, **А.Г.Гуцу** — монтер пути 4-го околотка ст.Абакия, **ПДБ-1 Н.И.Жерновой** — по ПД-6 ст.Чадыр-Лунга, **ПД-7 И.З.Кара** — по ст.Тараклия, **ПДБ-1 Н.В.Герги**, **А.П.Ломановский** — монтер пути ст.Гречень, **П.И.Томайлы** — дорожный мастер 10-го околотка, **Н.П.Акбаш**, **Х.Т.Акбаш** — монтеры пути 10-го околотка, **П.В.Оглинда** — дорожный мастер ст.Комрат, **Е.Е.Капаклы**, **Г.А.Захария** — дежурные по переезду 11-го околотка, **ПДБ-2 Н.А.Черненко**, монтеры пути **А.Г.Лысенко**, **А.Хасан**, **И.В.Зубку**, **ПД-12 ст.Яргара Е.А.Бордя**, **ПДБ-1 В.Г.Куртев**, монтер пути 12-го околотка **И.Д.Бабуш**, техники околотков **Е.П.Болгар**, **Н.В.Младинова**, **М.Ф.Сырбу**, **М.А.Замфилова**, **Ю.Д.Чебанова**, старший дорожный мастер 3-го участка **Д.Г.Митиогло**, мастер земполотна **А.К.Чокля**, заместитель начальника дистанции пути **И.Н.Миклеушану**.

Лилиана НИКИФОРОВА

Фото Юрия КОЗЛОВА