

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК МОЛДОВА



N 35 (5905) 24 ноября 2016 г.

Газета выходит
с 1 мая 1941 г.

■ С ОСЕННЕГО КОМИССИОННОГО ОСМОТРА — 2016

Генеральная инспекция магистрали



22 ноября 2016 г. комиссия во главе с генеральным директором ГП «Железная дорога Молдовы» Юрием ТОПАЛА приступила к осмотру железнодорожной инфраструктуры северного региона CFM. Главное направление работы комиссии — проверка технологической готовности структурных подразделений Молдавской магистрали к зимнему периоду 2016/2017 гг.

Первым крупным железнодорожным предприятием на пути комиссии был Бэлцкий транспортный узел. Все его филиалы тщательно готовились к приезду комиссии. Была проделана большая работа, которую будут оценивать и члены комиссии — заместители генерального директора, представители Федерации профсоюза железнодорожников Молдовы, руководители служб. По итогам проверки будет составлен перечень недоработок и замечаний, которые должны быть оперативно устранены в самое ближайшее время.

Комиссия проехала по всем основным северным станциям — Матеуць, Шолдэнешть, Кобыльня, Рогожень, Гиндешть, Флорешть и др.

23 ноября 2016 г. экзамен на готовность к зиме сдавали железнодорожники юга магистрали.

А 16 ноября 2016 г. комиссия во главе с заместителем генерального директора CFM по инфраструктуре и тяговому подвижному составу Сергеем ТОМШЕЙ посетила отдаленные Брэтушенский и Липканский участки магистрали.

Как и прежде, первоочередное внимание было уделено состоянию путевого хозяйства. Проверка показала, что коллективы околотков под руководством дорожных мастеров Василия Беженаря, Александра Юсипа и Анатолия Кондюка (во время объезда его замещал бригадир Анатолий Кручан) не теряли зря времени. Даже в условиях острой нехватки материалов верхнего строения, топлива и других ресурсов они сумели сделать многое по подготовке вверенного пути к эксплуатации в холодный период.

В частности, на чернэуцком направлении велась, по мере возможности, разрядка очагов кустовой гнилости шпал. Использовались не только новые железобетонные шпалы, выделенные Окницкой дистанцией пути, но и старогодные, которые удалось высвободить в результате уменьшения эпюры одного из малодеятельных путей станции Липкань. Ставка делалась и продолжает делаться также на своевременное выявление и оперативное устранение возникающих отклонений в содержании пути. Вместе с тем, не может не тревожить ситуация, сложившаяся на станции Брэтушень, где большие ограничения по скорости из-за пришедшего в негодность бруса под стрелочными переводами и множества гнилых деревянных шпал. Еще месяц назад местные путейцы поставили перед дистанцией пути вопрос о выделении для частичного исправления положения 19 штук бруса и 46 новых железобетонных шпал. Заявка пока не выполнена. Комиссия пообещала во всем разобраться и, по возможности, помочь.

Это очень важно не только с точки зрения обеспечения безопасности дви-



Традиционное фото перед началом осеннего осмотра

Фото Юрия КОЗЛОВА

жения, но и с учетом того, что на станции существенно улучшилась грузовая работа после введения на железной дороге более гибких тарифов на перевозку. О ней можно судить уже хотя бы по таким цифрам. Только за десять месяцев погрузка составила здесь 503 вагона, выгрузка — 788 вагонов. А в ноябре — при плане 225 — уже погружено более 130 вагонов. Характер грузов: строительные материалы (щебень осадочных пород и мелуза, отправляемые

в Украину из местных карьеров), гранитный щебень, получаемый, наоборот, из карьера украинского поселка Гнивань для ремонта автодорог, зерновые и т.д. Фактически на станцию заходят вагоны-тяжеловесы, а потому стрелочные переводы и маневровые пути испытывают немалую нагрузку от контакта с колесами. Необходимы действительно радикальные меры, чтобы завтра не случилось беды. А вот состояние подъездных путей, находящихся на балансе хлебо-

комбината, сахарного и консервного заводов, не могло не порадовать. Осознавая всю важность обеспечения безопасности движения, клиенты не жалуют денег на закупку шпал.

Коллектив станции во главе с ДС Михаилом Якимом следит за порядком в служебном здании и на территории. Собственными силами выполнены необходимые побелки. Из-за дождливой

Продолжение на стр.4 ►



В 2016 году благодаря грамотному менеджменту генерального директора ГП "ЖДМ" Юрия ТОПАЛА было приобретено железобетонных шпал больше, чем за предыдущие 2-3 года.

ПЧ Бэлць: в режиме предельной ответственности

Состояние путевого хозяйства ГП «Железная дорога Молдовы» — всегда в зоне особого внимания руководства магистрали. Коллектив Бэлцкой ПЧ это чувствует в решении своих повседневных проблем. Протяженность обслуживаемых дистанцией путей составляет 365 км (в том числе 135 км станционных). Из 618 тысяч штук шпал почти 200 тысяч деревянных и 10 тысяч железобетонных пришли в негодность. Острая нехватка других видов материалов верхнего строения пути, ГСМ, людей. И если удается даже в таких архисложных условиях выдерживать балльность в пределах 70-80 единиц при плановом показателе 110, то можно себе представить, какими огромными усилиями это достигается.

— Очень выручает то, что на путевских околотках обслуживаемых нами матеуцкого и унгеньского направлений продолжает сохраняться даже при возросшей текучести кадров профессиональный костяк специалистов, — говорит начальник предприятия Алексей Круглий. — Это осознающие свой рабочий долг, закаленные трудностями и временем мастера, бригадиры, монтеры пути, на которых приходится опираться постоянно в решении поставленных задач.

Вслушивался в слова руководителя и хотелось добавить: в северной дистанции пути многое зависит также от сильного и ответственного в больших и малых делах главного управленческого звена. В лице самого Алексея Владимировича, его заместителей Георгия Гросу и Иона Мораря, других специалистов. Собираясь вместе, они умеют принимать правильные решения в даже самых непредвиденных конкретных ситуациях, регулярно выезжают на линию, чтобы быть в курсе всех событий.

Оказавшись в связи с резким падением грузопотока в трудной финансовой ситуации, дорога не всегда может оказать путецам должную поддержку. Поэтому в дистанции пути главная ставка делается, как и прежде, на изыскание внутренних возможностей. Но и они не без предела.

Остается все меньше малодеятельных путей, откуда, уменьшая эпюру, еще можно демонтировать старогодные шпалы для разрядок кустовой гнилости на главных ходах. А ведь уже появились места, где на 100 метрах надо менять от 30 до 50 шпал. Не было давно капитального ремонта. Последние десять лет дистанция недополучила до 5 тысяч шпал для стабилизации положения, чтобы не росло количество очагов кустовой гнилости. Почти под половиной

стрелочных переводов лежит пришедший в негодность деревянный брус. Нужно уложить, как подсчитано, не менее 6 тысяч штук нового деревянного бруса, чтобы снять ограничения по скорости на станциях с грузовой работой — Бэлць-Слобозия, Бэлць-город, Алексэндрень, Флорешть, Шолдзешть и т.д.

По самим стрелочным переводам исчерпан запас на смену, а ведь уже теперь на грани износа более 23 крестовин. Их наплавляют, а износ спустя какое-то время дает о себе знать вновь, так как период эксплуатации наплавочного слоя ограничен. Необходимо более 40 рам с острьяками. Что касается рельсов, то на главном ходу они остались неразвернутыми лишь на 27 км, а все остальное уже давно переложено с разворотом рабочего канта. То есть и данный резерв иссякает.

В существовании этих и других «болевых точек» мне довелось убедиться воочию, когда проехал узловой мотрисой вместе с начальником и другими руководителями ПЧ-5 от Бэлць до Матеуць и обратно.

Выехали руководители на линию с той целью, чтобы посмотреть, что еще нужно сделать для того, чтобы предприятие вошло в холодный период года подготовленным к перевозкам грузов и пассажиров. Было видно, что путейцы околотков сделали немало по обеспечению безопасности движения на приемлемом уровне. Но в каком бы месте мы не останавливались, из уст работников можно было слышать пожелания о необходимости серьезного улучшения материально-технического снабжения.

— Приходится довольно трудно, и если что вселяет надежду, так это то, что руководство железной дороги проявляет готовность, исходя из реальных возможностей, поддерживать путевое

хозяйство, — не преминул отметить Алексей Владимирович.

Речь зашла, в частности, о недавней закупке по инициативе генерального директора Юрия Топала для отечественной магистрали значительного количества новых железобетонных шпал украинского производства, нескольких партий деревянного бруса из Беларуси. Ведутся переговоры с казахскими коллегами о возможном приобретении стрелочных переводов. Только в течение трех последних месяцев в адрес дистанции пути прибыло около 1780 новых железобетонных шпал. После того как был решен вопрос со скреплениями, эти шпалы используют для разрядок очагов кустовой гнилости в самых проблемных местах. И особенно на унгеньском направлении, где наряду с грузовыми перевозками немало пассажирских. Произведена полная замена деревянного бруса железнодорожных мостов на 37-м и 113-м километрах матеуцкого направления, частично — на мосту через реку Днестр. Не угасает надежда получить в следующем, 2017 году, еще хотя бы 150 штук деревянного бруса, чтобы продолжить поддерживать днестровский мост в нормальном состоянии. Но все равно без массового поступления новых шпал и брусьев, не говоря уже о рельсах, которых дорога уже давно не закупала, не обойтись.

В связи с этим я вспомнил, как во время весеннего комиссионного осмотра генеральный директор Юрий Топала задал Алексею Владимировичу вопрос, что называется, с прицелом на будущее: какое количество шпал дистанция пути могла бы укладывать одиночно усилиями своих работников при условии максимального поступления данного материала верхнего строения пути.

Алексей Владимирович ответил, что в пределах 8-10 тысяч штук, не считая капитального ремонта. Если, конечно, устранить кадровые пробелы и сгруппировать должным образом рабочую силу.

Когда я напомнил теперь руководителю дистанции пути об этом разговоре, он от своих слов не отказался, но не преминул объяснить: одиночные укладки — лишь частичный выход из положения. Чтобы на участке только стабилизировать ситуацию (то есть уложить не менее 45 тысяч шпал), без учета перспективы, даже при массовых поступлениях шпал на укладки своими силами понадобится не менее шести лет. Поэтому куда выгоднее для сокращения сроков, а соответственно и сопутствующих затрат, вести капитальные ремонты, позволяющие механизировать и сделать наиболее производительным труд по укладкам в путь рельсо-шпальных решеток. И с этим нельзя не согласиться.

Выступив на страницах газеты «Экономическое обозрение» за 30 сентября 2016 года, генеральный директор Юрий Топала (статья «Долгий путь ЖДМ к кредиту») рассказал, что из общей суммы кредита в 105 млн евро от ЕБРР и ЕИБ, с которыми наконец подписано соглашение, половина будет направлена на реабилитацию инфраструктуры и железнодорожных путей. Серьезной реконструкции за эти деньги подвергнется в основном южный участок, которым следует наибольший транзитный грузопоток. Транзит приносит в дорожный бюджет самую большую выручку. Бэлцких путейцев такой расклад не смущает. И вот почему. На удовлетворение нужд их дистанции может поступать часть высвобождаемого в процессе реконструкции южного участка материала (в виде старогодных шпал, рельсов, стрелочных переводов) и средств, что также неплохо в создавшейся ситуации.

В ходе подготовки к холодному периоду года в дистанции пути реализован ряд мероприятий по повышению надежности искусственных сооружений, которых на участке много. О деревянном бруссе, уложенном на мостах, я уже упомянул. Среди других выполненных работ — очистка нагорных канав от иловых наносов и растительности, укрепление методом инъектирования боковых стен тоннеля, укладка водопропускных лотков. На многих смотровых колодцах матеуцкого направления вместо старой разрушающейся каменной кладки уложены бетонные кольца с крышками, что позволило сэкономить цемент. С целью предотвращения выпадения камней на рельсы начато проведение скально-обвалных работ в выемках на перегонах Флорешть—Гиндешть и Шолдзешть—Матеуць. Как вручную, так и с помощью отремонтированного грейферного крана. Также кран будет подбирать и загружать на железнодорожные платформы для вывоза камни, оставшиеся после разрушения старой кладки смотровых колодцев.

К сожалению, не удалось выполнить запланированную покраску силами МП-1 металлических элементов моста на 113 км. Сооружение не знает такой покраски уже четверть века, хотя она должна проводиться, согласно требованиям, не менее, чем один раз в пять лет. Возможно, работа будет сделана в следующем году, если в дорожном бюджете найдутся на это необходимые средства. Остается проблемой, как и везде по дороге, нехватка кадров. Многие работники увольняются из-за слабой мотивации труда. Ныне в дистанции пути на работу реально выходят, с учетом болезней, отпусков и увольнений, не более 100 монтеров пути, чего явно недостаточно. По списочному составу нужно 160 работников данной профессии. Остался один водитель на два автомобиля.

Трудно, но тем не менее, коллектив предприятия, работая, что называется, в режиме предельной ответственности, вступает в зиму подготовленным к дальнейшим перевозкам грузов и пассажиров. И такой настрой требует подкрепления реальной помощью.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

НА СНИМКЕ: смена деревянного бруса на мосту через реку Днестр (121-й км).

Фото из личного архива Алексея КРУГЛИЯ



■ БУДНИ МОЛДАВСКОЙ МАГИСТРАЛИ

Активизируют грузовую работу

В сложном и многогранном технологическом процессе на ГП «Железная дорога Молдовы» нельзя переоценить значение службы движения, и в частности железнодорожных станций. Всего на Молдавской магистрали на сегодняшний день работает 81 железнодорожная станция. Семь из них — узловые, хозрасчетные. Всего в филиалах хозяйства движения нынче трудятся почти 1800 специалистов. Это — квалифицированные движенцы и вагонники, грузовики и пассажирники, др. Все они добросовестно, качественно и оперативно выполняют все производственные задания.

Проведенный анализ работы коллективов железнодорожных станций магистрали за 10 месяцев 2016 года показал, что в последнее время на этих предприятиях активизировалась грузовая работа. Ряд коллективов станций значительно улучшили количественные и качественные показатели работы. Хороших результатов добились движенцы **станции Вэлчинец**. При плане погрузки 60,5 тыс. тонн, погружено 63,0 тыс. тонн, что составляет 104,2%. Выгрузка на этой станции составила 1204 вагона, выполнение — 106,6%.

Перевыполнен план погрузки и на **станции Джурджулешть**. При плане 54 478 тонн груза, погружено 54 507 тонн. Это — результат слаженной работы дежурных по станции, составителей поездов, специалистов конторы передач, приемосдатчиков груза и багажа. Успешно справился с заданием по погрузке и выгрузке вагонов коллектив **станции Окница**. План погрузки выполнен на 101,7%, выгрузки вагонов — на 102,2%.

Особенно хочется отметить коллектив железнодорожной **станции София**. С приходом на станцию экономического агента SRL «OROM-IMEXPO» грузовая работа здесь в 2015 году возобновилась. Большой вклад в открытие нового подъездного пути внесла начальница станции Стрателюк Галина Ивановна. С начала нынешнего года на этой станции погружено 233 вагона, 15,7 тыс. тонн, план погрузки выполнен на 105,6%.

Свою достойную лепту в выполнение этого важного показателя внес и коллектив **станции Дрокия**, т.к. перевозочные документы оформляются на этой

станции. Кроме того, работники станции Дрокия выполнили план выгрузки на 132,5%, выгрузив 506 вагонов.

Слаженно трудится коллектив **станции Гиндешть**, который справился с заданием по погрузке на 118,4%, а выгрузка вагонов на этой станции составила 120,1%. Спорилась за этот период работа по погрузке и выгрузке вагонов и на столичной **станции Кишинэу**. Выгрузка составила 4216 вагонов, а погрузка — 106,1%.

Также план погрузки перевыполнили коллективы **станций Яргара, Бендеры, Басарабьяска, Чимишлия**. Заслуживают высокой оценки труда коллективы **станций Гидигич, Рэуцел, Матеуць, Ревака, Бендеры, Брэтушень, Александрень, Комрат**, значительно перевыполнившие план выгрузки.

Перед коллективами грузовых станций ГП «CFM» поставлена задача по

дальнейшему привлечению экономических агентов для перевозок грузов по железной дороге Молдовы.

За счет выполнения мероприятий по снижению эксплуатационных расходов все 7 хозрасчетных станций, входящих в структуру службы движения, добились хороших результатов в оптимизации расходов. На станции Бэлць-Слобозия эксплуатационные расходы снижены на 1583,4 тыс. леев, что составляет 9,7%, на станции Кишинэу — на 1735,5 тыс. леев, или на 8,9%, на ст.Окница — на 4,3%, на ст.Басарабьяска — на 3,8%, на ст.Джурджулешть — на 7,3%.

...Дежурные по станциям, составители поездов, работники контор передач, приемосдатчики груза и багажа, представители пассажирской службы и управленческого аппарата железнодорожных станций Молдавской магистрали каждый на своем месте ежедневно, круглосуточно делают все возможное для успешного выполнения производственных заданий, для преодоления нелегкого финансово-экономического положения, в котопом оказалось ГП «Железная дорога Молдовы».

Зинаида ДИМОВА,
ведущий инженер службы движения
ГП «Железная дорога Молдовы»



Балльность на околотке — отличная



Группа работников околотка вместе с дорожным мастером

Фото Владимира ДОБРЯНСКОГО

Важный участок унгеньского направления, включая пути станции Рэуцел, обслуживает коллектив околотка под руководством дорожного мастера Эдуарда Видмидь из Бэлцкой ПЧ. Невзирая на трудности с материально-техническим обеспечением, работники стремятся делать все от них зависящее, чтобы безопасность движения поездов была здесь на приемлемом уровне. Показатель балльности не превышает 20-25 единиц при плане 75. Хорошо трудятся бригадир Николай Черванюк, монтеры пути Влад Ефтемица, Валерий Лисый, Дмитрий Никурюк, другие.

ПОЗДРАВЛЯЕМ!



Михаил Арусой

Руководство пассажирской службы CFM поздравляет с днем рождения начальника Кишиневского железнодорожного вокзала **Михаила АРУСОЙ**.

— Желаем имениннику крепкого здоровья, удачи в делах, семейного благополучия.

*Желаем, чтобы удавалось
В реальность планы воплотить,
Чтоб все, что хочется, сбывалось,
Легко и интересно жить!*

* * *

Администрация и профком пассажирского вагонного депо Кишинэу сердечно поздравляют с ЮБИЛЕЕМ швею деревообделочного цеха **КУШНИРЕНКО Юлию Станиславовну**.

*С юбилеем время поздравлять,
С круглой датой — пятьдесят и пять!
Крепкого здоровья, долгих лет,
Новых замечательных побед,
Ярко жить, чудесно отдыхать
И с улыбкой каждый день встречать.*

НАЗНАЧЕНИЯ

Приказом генерального директора ГП «ЖДМ» **Алексей БОЖЕНКО** назначен начальником службы сигнализации и связи.

Деловые связи станции Вэлчинец

Станция Вэлчинец известна на нашей железной дороге не только целенаправленной работой по обеспечению пропуска и безопасности движения поездов. Она играет важную роль в формировании грузопотока на северном участке.

Тесное сотрудничество налажено, в частности, с фирмой «Tezeu-Lux» в управлении полувагонами кварцевого песка в адрес стекольных предприятий столицы. Однако, если исходить из реальной экономической ситуации в регионе, то можно предположить, что потенциальные возможности в наращивании погрузки далеко не исчерпаны.

Дело в том, что в расположенной рядом зоне свободного предпринимательства «Otaşi» недавно проведен инвестиционный конкурс по отбору резидента для сооружения на базе бывшего завода ЖБИ предприятия, которое будет производить изделия из ячеистого бетона. Им стала компания с отечественным капиталом BSA Factory.

Данный экономический агент намерен вложить в модернизацию пустующих помещений и закупку новых технологических линий порядка 10 млн долларов США. Разработанным бизнес-планом предусмотрено приступить к выпуску востребованной в строительстве жилых домов продукции уже в середине следующего года. Примерно половина ее будет поступать на экспорт в соседние Румынию и Украину. И не исключено, что предприятие заинтересуется услугами железной дороги по транспортировке.



Фотоконкурс памяти Aline Bastin

CER сообщает о старте 4-го Европейского железнодорожного конкурса фотографии, посвященного памяти трагически ушедшей коллеги и друга.

Поезда соединяют пространства, а также и людей. Они всегда были увлекательной и вдохновляющей темой для художников. Целью нынешнего конкурса является стимулирование творчества пассажиров, пользующихся услугами железнодорожного транспорта, а также распространение позитивного имиджа железных дорог в Европе.

Двенадцать лучших фотографий, каждая из которых получит по 200 евро в качестве приза, будут представлены на церемонии вручения Европейской железнодорожной премии 2017 года и на заседании Генеральной Ассамблеи CER 7-8 февраля 2017 года.

ТЕМА КОНКУРСА В ЭТОМ ГОДУ: «МНОГООБЕЩАЮЩЕЕ БУДУЩЕЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ»

Конкурс открыт не только для членов CER, но для жителей 28 государств-членов Европейского союза, Албании, Боснии и Герцеговины, Грузии, Македонии, Молдовы, Черногории, Норвегии, Сербии, Швейцарии, Турции и Украины. Фотографии, сделанные в этих странах, могут быть представлены для участия в конкурсе.

Фотографии должны быть с высоким разрешением (предпочтительно в горизонтальном формате), представлены в электронном виде **до 15 декабря 2016 года** через специализированную веб-страницу CER:

<http://www.cer.be/forms/3rd-european-railway-photography-contest>



На контроле — готовность к зиме

► **Продолжение со стр. 1**

погоды, правда, пришлось отложить до весны покрасочные работы. Немного краски и извести выделил из своего резерва прорабский участок НГЧ. Готовы печки, однако из трех эксплуатируется пока лишь одна, хотя температура воздуха днем и ночью на севере республики минусовая. Вся причина в нехватке дров и угля, которые обещали завезти.

Неплохо подготовились к зиме на станциях Липкань, Крива и на блок-посту 61-й километр. Движенцы и грузовики под руководством ДС Игоря Дацко очистили от бурьянов и опавших листьев территории. Очень выручила выделенная движческому участку бензококса, о чем они просили еще во время прошлого комиссионного объезда. Высокую организованность проявили, в частности, дежурные за пультом станции Крива. Здесь нет станционного работника, но специалисты, а это три женщины, несмотря на занятость, сумели навести внутри помещений и на перроне почти идеальную чистоту.

Побывав на блок-посту, строители прорабского участка НГЧ заделали между фундаментом и днищем служебного вагончика зазоры. Внутри стало теплее. Нормальную температуру в помещениях с устройствами СЦБ и пультом управления поддерживают с помощью конвектора. Включение электрического камина, служащего в случае необходимости дополнительным источником тепла, предусмотрено лишь в очень сильные морозы.

Помещения станции Крива обогре-

ваются угольной печкой, а станции Липкань — котельной, также работающей на твердом топливе. Все это хозяйство проверено и, как только завезут уголь, будет эксплуатироваться в режиме, зависящем от температуры окружающей среды. Летом по Липканям приходилось отключать вакуумный насос из-за резкого падения в пристанционном колодезе уровня воды в связи с засухой. Ныне проблема снята, потому что этот уровень повысился вновь.

На участке — неплохая грузовая работа. С начала года погружено щебнем из Кривского карьера более 1405 полувагонов, что составляет около 100 тысяч тонн груза. Показатель мог бы быть еще выше, если бы дополнительную погрузку организовывал карьер фирмы «Calcar». Однако, несмотря на предложенные скидки к тарифу на перевозку, данный клиент пока не заявил о своей готовности возобновить сотрудничество с железной дорогой. Возможно, это произойдет в следующем году.

Выгрузка составила 81 вагон. Клиент, завозящий строительные материалы и уголь, арендует у дороги подъездной путь. В исправном состоянии — повышенный путь, служащий для выгрузки сыпучих грузов.

В связи с удаленностью липканцы используют для передачи сведений о грузах интернет. Служебную корреспонденцию, а также газету «Железнодорожник Молдовы» на станцию посылают из Окницы с оказией — грузовыми поездами или узловой моторисой, выезжающей на участок.

В последнее время на двух осматриваемых участках дает о себе знать кадровая проблема, хотя еще не столь давно штаты работников были укомплектованы полностью. На Липканском участке не хватает к штату, помимо уже названной станционной работницы, составителя поездов. Нужен билетный кассир взамен уволившегося по состоянию здоровья человека, тем более что местный вокзал обеспечивает неплохую выручку от продажи билетов: с начала года — 1,164 млн леев. На станции Брэтушень испытывают потребность в дежурном стрелочного поста и приемосдатчике. Разрешение о приеме на работу других специалистов имеется, однако решение проблемы пока тормозится из-за слабой мотивации труда. И это тоже серьезный повод для размышлений.

Неплохо подготовились к объезду энергетики, специалисты, обслуживающие устройства СЦБ и связи. Это коллектив Липканского энергопункта от ЭЧ-3 в составе электромеханика Сергея Юсипа, электромонтера Василия Кирки и водителя Сергея Пасечника, электромеханики Владимир Чеботарь и Станислав Лупу, электромонтеры Валерий Савин и Иван Лупой из ШЧ-3.

22 ноября комиссия продолжила работу на северном участке магистрали. А спустя день был осмотрен юг. О результатах проверки готовности железнодорожных предприятий и станций к зиме мы расскажем в следующем выпуске газеты.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Памяти коллеги

13 ноября 2016 года после тяжелой и продолжительной болезни на 91-м году жизни скончался

**ТАРАСОВ
Сергей Францевич**



Сергей Францевич Тарасов родился 2 марта 1926 года. После окончания строительного факультета пути и путевого хозяйства Днепропетровского института инженеров железнодорожного транспорта работал по направлению на железных дорогах России и Казахстана.

В 1964 году был направлен на Молдавскую железную дорогу главным инженером ПЧ Кишинев. На пенсию вышел в 1986 году с должности заместителя начальника Молдавской железной дороги по путевому хозяйству и строительству. Продолжал работать на дороге до 1999 года в должности начальника технического отдела службы пути.

Стаж работы на железнодорожном транспорте — более 62 лет. Награжден знаком «Почетный железнодорожник».

Под руководством Сергея Францевича на Молдавской магистрали были построены многие сооружения, жилые дома для железнодорожников. Среди них и Дворец культуры железнодорожников в Кишиневе.

Сергея Францевича всегда отличали высокий профессионализм, ответственность за порученный участок работы, доброта и отзывчивость. Светлая память о нем, как о чутком, внимательном человеке, навсегда сохранится в памяти работников дороги.

Профсоюзный комитет Управления, Совет ветеранов войны и труда дороги выражают глубокие соболезнования родным и близким покойного.

■ НА ДОРОГАХ МИРА

Совместный проект Национального общества железных дорог Франции (SNCF) и компании Alstom стартовал осенью 2016 г. Его цель — создание поезда, соответствующего современным техническим, экономическим и экологическим требованиям и обеспечивающего высокий уровень комфорта.

По сравнению с эксплуатируемыми в настоящее время высокоскоростными поездами, стоимость приобретения нового поезда и расходы на его содержание предполагается сократить на 20%. Потребление энергии — не менее, чем на 25%. Более 90% используемых при его производстве материалов могут быть переработаны и повторно использованы. Интерьер вагонов будет построен на основе модульных компонентов. Требования к новому поезду должны быть окончательно сформулированы к концу 2017 г. В течение 4 лет планиру-

ется детально проработать конструкцию, а к середине 2022 г. поезда должны поступить в регулярную эксплуатацию.

Национальное общество железных дорог Франции (SNCF) провело презентацию интерьеров двухэтажного поезда TGV Océane. Компания Alstom построит для SNCF 40 таких поездов, которые будут курсировать между Парижем и юго-западными регионами Франции. С 11 декабря 2016 г. первые поезда этого типа начнут совершать рейсы из Парижа в Бордо и Тулузу. Предполагается, что к началу июля 2017 г., когда должна быть готова инфраструктура высокоскоростной линии Тур—Бордо, изготовитель построит 17 поездов.

Максимальная скорость поезда TGV Océane — 320 км/ч. В каждом поезде 556 мест для сидения, что на 22% больше, чем в поезде TGV Atlantique, из них 158 мест первого класса и 398 — второго. Предусмотрены места для четырех инвалидных кресел, каждое из которых оборудовано кнопкой вызова персонала.

СКОРБИМ



Руководство ГП «Железная дорога Молдовы» скорбит по поводу безвременной кончины начальника службы военизированной охраны

ОНИЛА

Валерия Николаевича

и выражает глубокие соболезнования родным и близким покойного.