

# ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК МОЛДОВЫ



№ 8-9 (5918-5919) 30 мая 2017 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

ВЕСЕННИЙ КОМИССИОННЫЙ ОСМОТР - 2017

## CFM ГОТОВА К ЛЕТНИМ ПЕРЕВОЗКАМ

*В период с 3 по 16 мая с.г. комиссия во главе с генеральным директором CFM Юрием ТОПАЛА провела весенний комиссионный осмотр. Была проверена степень готовности к летним грузовым и пассажирским перевозкам основных подразделений магистрали.*



### Железная дорога Молдовы приняла участие в мероприятии «Европейский городок»



Столичный центральный парк имени Штефана чел Маре стал недавно тесным для посетителей, желающих ознакомиться с проектами Европейского Союза, с информацией о поддержке, которую оказал и собирается оказать ЕС самым главным государственным учреждениям. Работники посольств стран ЕС представили вниманию посетителей также информацию о культуре и традициях своих стран, а также национальные блюда. Мероприятие было организовано при поддержке Делегации Европейского союза в Молдове в контексте празднования Дня Европы.

Предприятия, подведомственные отраслевому министерству, прибыли на праздник в самые ранние утренние часы. У гостей мероприятия была возможность получить подробную информацию о главных проектах европейского финансирования, которые со временем будут внедрены на нашем предприятии; о подписанных договорах с банками государств Центральной Европы и Центральной Азии, направленных на дальнейшее экономическое развитие CFM и ее сотрудничество с авторитетными европейскими железнодорожными организациями.

Посетители стенда CFM были в восторге от макета Молдавской магистрали, выставленного в парке в рамках мероприятия «Европейский городок», от форменной одежды наших проводников.



Шары и флажки с логотипом CFM украсили стенд Молдавской железной дороги, а дети с радостью восприняли приглашение генерального директора предприятия Юрия Топала посетить с экскурсией железнодорожный музей CFM.

Генеральный директор железнодорожного предприятия Юрий Топала произнес благодарственную речь в адрес



Европейского Союза, отметил важность для дороги предоставленной финансовой поддержки в рамках реализации проекта по реструктуризации магистрали.

«Начало работ в области модернизации, реструктуризации и реорганизации CFM стало возможным благодаря значительному вкладу ЕС, который посредством BERD/BEI и NIF, предоставляет нам существенную выгодную и так необходимую финансовую помощь для CFM. Я полностью убежден, что благодаря оказанной поддержке, ГП «Железная дорога Молдовы» сумеет преодолеть сложную ситуацию, в которой она находится сегодня. Более того: железнодорожная отрасль республики добьется прогресса в своем дальнейшем развитии».

Стенд железной дороги Молдовы посетили премьер-министр и председатель Парламента Республики Молдова, а также посол ЕС в РМ.

По информации пресс-службы CFM

В ходе весеннего комиссионного осмотра Молдавской магистрали дана положительная оценка готовности инфраструктуры к летним грузовым и пассажирским перевозкам.

### ГЛАВНЫЙ ВОПРОС – ПУТЬ И ТЯГА



Первыми держали экзамен коллективы отдаленных участков Брэтушень–Редиул Маре и Липкань–Крива–Блок-пост 61-й километр чернаэцкокого направления. Помимо нацеленности на обеспечение безопасности движения поездов, в их деятельности преобладает такая составляющая как формирование значительной для железной дороги доли местного грузопотока. Поэтому когда комиссия во главе с заместителем генерального директора CFM по инфраструктуре и тяговому подвижному составу Сергеем Томша побывала, на пример, на станции Брэтушень, при осмотре сразу же всплыли два основных вопроса – путь и тяга. По своему состоянию путевое хозяйство проблематичное, хотя в последнее время здесь наметился серьезный рост грузовой работы. Одного лишь щебня, добываемого в расположенном неподалеку карьере, отправляется в адрес потребителей около двенадцати полувагонов в сутки.

– Недавно к нам обратился с предложением о сотрудничестве еще один грузоотправитель и, таким образом, можно будет удвоить ежесуточное отправление вагонов, – объяснил ДС Михаил Яким. – Однако расширение фронта погрузки невозможно без серьезного ремонта соответствующих путей и выделения на постоянной основе отдельного тепловоза, который займется осуществлением у нас маневровых операций.

Проблема необходимости приведения в порядок путей по Брэтушень уже поднималась в ходе предыдущего комиссионного осмотра. С той поры Окницкая ПЧ смогла выделить околотку дорожного мастера Анатолия Кондюка для нужд станции 100 деревянных (при минимальной потребности 300) и 50 железобетонных (при минимальной потребности 200) шпал для разрядки очагов кустовой гнилости.



ВЕСЕННИЙ КОМИССИОННЫЙ ОСМОТР - 2017

# СЕВЕРНЫЙ РЕГИОН МОЛДАВСКОЙ МАГИСТРАЛИ

10 мая наступил черед остальной части обширного северного участка магистрали, входящего в состав Бэлцкого и Окницкого железнодорожных узлов.

Комиссия, которую возглавил генеральный директор CFM Юрий ТОПАЛА, отправилась утром с узловой станции Бэлць-Слобозия в сторону Матеуць, где за последнее время план погрузки с учетом обслуживания рыбничских экономических агентов перевыполняется более чем в два раза.

Тон задает, как и раньше, Молдавский металлургический завод, отправляющий в адрес потребителей готовый металлопрокат и

лезной дорогой в Украину цемент завяло недавно руководство Резинского цемзавода – подразделения коммерческой структуры «Lafarge». Несколько лет назад предприятие уже перевозило железнодорожным транспортом фасованный в мешки цемент, открыв перегрузочный терминал в районе южной станции Комрат, однако потом переключилось полностью на автомобильный транспорт, посчитав его более выгодным. Возможность возобнов-



металлолом, завозимый на переплавку не только из нашей страны, но и соседних Румынии и Украины. Как сообщил ДС Михаил Райко, о своем намерении отправлять же-

ления сотрудничества благодаря введению дорогой гибкой системы скидок к тарифам на перевозку побудила к разговору о необходимости срочного ремонта имеющихся



в наличии цементовозов. Их можно использовать не только для перевозки цемента резинского производства, но и предоставлять в аренду украинским коллегам, где подвижной состав данного и других типов находится в худшем состоянии, чем у нас. Цементовозы должны приносить в дорожный бюджет доход, а не ржаветь без дела под открытым небом. Кое-что в этом направлении уже удалось предпринять. Усилиями, например, Бэлцкого движенического коллектива на ремонт в Басарабьское ВЧД-4 отправлено двадцать цементовозов. Аналогичный ремонт ведется полным ходом в ВЧД-3. Правда, предприятию необходима помощь в быстрейшем введении в строй действующего станка для обточки колесных пар. Все упирается в отсутствие подшипника, который стоит около 28 тысяч леев. Генеральный директор Юрий Топала согласился пойти на такой

расход, обратив внимание на важность приобретения за рубежом, скорее всего, в России, того типа подшипника, технические характеристики которого окажутся наиболее подходящими и качественными.

После ремонта цементовозов важно не затягивать с диагностикой, от которой зависит, смогут ли они эксплуатироваться в железнодорожном пространстве СНГ.

Из других проблем, коллектив станции Матеуць больше всего волнует острая нехватка кадров. В то время, когда погрузка была слабой, кадровый состав оптимизировали с целью сокращения затрат. Но с нынешним резким улучшением грузовой работы одного лишь старшего товарного кассира, который, к тому же, находится на больничном, явно мало, не говоря уже о дефиците работников ряда других специальностей. Это приводит к возникновению почти недельных задержек в

оформлении документации, несвоевременному взысканию с экономических агентов денег за отправленные груженные вагоны и оказание сопутствующих услуг. Иными словами, деньги поступают в дорожный бюджет с опозданиями, что, конечно же, недопустимо. Простой оплатой к основному заработку специалистов дело не поправить, так как нынешний кадровый состав все равно не в состоянии осилить вовремя повышенные объемы работы. Нужно привлечь в штат и обучить дополнительное число людей. Откуда их брать? Комиссия проанализировала возможность хотя бы временной переброски товарных кассиров и приемосдатчиков с других станций «плеча», в частности, из Флорешть, где грузовой работа остается пока незначительной. Но вся загвоздка в том, что в связи с отменой пригородного дизель-поезда из Бэлць

стр. 3

## ГЛАВНЫЙ ВОПРОС – ПУТЬ И ТЯГА

Начало на 1-й стр.



Как говорится, капля в море. А ведь даже при двух эксплуатируемых и двух закрытых путях, а также проблемном перегоне отсюда отправлено за четыре месяца нынешнего года 764 вагона или 50,282 тысячи тонн груза, выгружено 334 вагона. Это прямое свидетельство в пользу того, что путевое хозяйство нуждается в укреплении.

Оценив складывающуюся ситуацию, комиссия обещала

поддержку. И уже спустя неделю с появлением на участке дополнительных полувагонов для увеличения погрузки щебня были приняты меры по выделению определенного количества шпал и маневрового тепловоза. Приводится в порядок перегон. Такая оперативность вызвана не только соображениями безопасности движения, но и тем, что от погрузки прямо зависят поступления от экономических

агентов денежных средств, способствующих пополнению дорожного бюджета. На дороге давно практикуется распределение скудного запаса материалов верхнего строения пути, прежде всего, на решающих в этом смысле участках, что, в принципе, правильно. С тягой проще, так как по причине сравнительно небольшого грузопотока на том же северном направлении некоторые маневровые тепловозы оставались вынужденно незадействованными.

Даже в это трудное время движенический коллектив станции сохраняет мобилизованность и дисциплинированность. После сдачи двумя практикантами соответствующих испытаний штат будет укомплектован полностью. Четко выполняются технологические операции, грамотно ведется необходимая документация, своевременно взимаются сборы за оказание услуг клиентам. Поддерживаются собственными силами в нормальном состоянии служебные помещения и прилегающая территория. Хорошо трудятся ДСП Наталья Вдович, Татьяна Гергележиу, старший товарный

кассир Евдокия Гергележиу, дежурные стрелочного поста Константин Руссу (с правом подмены дежурного за пультом) и Василий Кожожарь, другие.

В нынешнем году неплохая погрузка складывается на Липканском движеническом участке, руководимом ДС Игорем Дацко. К традиционному клиенту – Кривскому гипсовому карьере – прибавился еще один экономический агент в лице SRL «Servprodland», отгружающий флюсовый известняк в адрес украинской станции Кривой Рог. Таким образом, за четыре месяца с участка отправлено 549 полувагонов или около 38 тысяч тонн груза, не считая выгрузки. Показатель может существенно повыситься, если начнет грузить щебень также АО «Calcar» (Белявинецкий карьер). Предприятие начало закупать шпалы для приведения в порядок собственного перегрузочного пути по станции Липкань.

Потенциал дальнейшего роста грузовой работы участка побудил комиссию осмотреть хозяйство не только грузовиков, движеницев и путейцев, но также энергетиков, работников сигнализации и связи. Везде царил порядок. Отмечен сложившийся комплексный подход, когда представители разных служб действуют слаженно, сообща решают возникающие проблемы. Очень важно, что участок снабжается

бесперебойно электроэнергией, нет сбоев в функционировании постов электрической централизации. В штате движеницев не хватает трех человек и приходится выполнять служебные функции меньшими силами, но это не отразилось на работе и подготовке к осмотру. При отсутствии, например, станционного работника по Криве очистку территории и побелку взяли на себя дежурные за пультом. Благодаря путейцам околота дорожного мастера Александра Юсип на станциях Липкань и Крива нет закрытых путей. Нужно лишь продолжить работу по борьбе с очагами кустовой гнилости шпал. Серьезного внимания требует со стороны Окницкой ПЧ перегон в районе о.п. Медвежа и о.п. Вартикауць.

В ходе осмотра Блок-поста 61-й километр комиссией обсуждалась возможность утепления на зиму служебного вагончика и выделения дополнительного конвектора для обогрева. Дежурных железнодорожного переезда 65-й километр и работающей рядом путевой бригады беспокоило отсутствие в округе воды для питьевых целей. Комиссия указала на это руководителю Окницкой ПЧ, рекомендовав завозить воду для рабочих в кулерах. Именно таким образом решается данная проблема Окницкое движеническое предприятие для работников станции Крива, находящихся в тех же условиях.



# ПРОДЕМОНСТРИРОВАЛ ПОЛНУЮ ГОТОВНОСТЬ

люди вряд ли смогут добраться на работу. К тому же на приднестровской станции отсутствуют условия, связанные с отдыхом и приемом пищи. Совсем непросто привлечь новичков со стороны при низком уровне заработной платы. Ныне заработком в 1,5-2 тысячи леев не соблазнишь даже сельчанина, не говоря уже о жителях близлежащих Резины и Рыбницы. Словом, проблема пока остается открытой, необходимо ее срочное решение, и здесь не обойтись без поддержки дорожного руководства.

На станции Матеуц был поднят также вопрос подготовки к холодному периоду года отопительной системы. Она обветшала за годы эксплуатации, не функционирует насос, подававший теплоноситель к элементам обогрева помещений.

Не только в Матеуц, но и на ряде других станций участка наблюдается существенное улучшение грузовой работы. Хорошо складывается выгрузка, в частности, на станции Бэлць-Слобозия, увеличили завоз мазута станции Фэлешть и Дрокия. В Рэуцэле не ослабевают деловые связи с СМС «Кнауфф», открыта железнодорожная ветка для выгрузки битума.

Находясь на матеуцком направлении, комиссия осмотрела тоннель. Специалисты цеха искусственных сооружений ПЧ-5, и, в частности, бригада во главе с мастером Дмитрием Батюшка, сделали за последние годы немало по поддержанию старинного сооружения в приемлемом для обеспечения безопасности движения поездов состоянии. Благодаря грамотному использованию сравнительно недорогой технологии инъектирования (суть в нагнетании под давлением в пробуренные отверстия чистого цемента), укреплен каменный кладка левой вертикальной стенки. Теперь в укреплении нуждаются пять аварийных секций свода тоннеля. Необходимый материал пока не выделен, но с этим затруднений не должно возникнуть. Путьцы установят на железнодорожную платформу деревянные помосты, с которых можно будет вести инъектирование кладки свода цементным раствором, находясь по высоте в трех уровнях. Далее последует технологическая операция оштукатуривания для выравнивания поверхности, установка анкеров и сетки, а также завершающая отделка цементом и песком с использованием так называемого метода набрызгивания. Однако, по мнению начальника дистанции пути Алексея Круглия, это лишь частично снимет проблему, так как скапливающийся в земляной «шапке» тоннеля, просачивающиеся подпочвенные и дождевые воды продолжают свое разрушающее воздействие. Поэтому уже в ближайшее время не обойтись без кардинальных подходов, направленных на гидрологическое обследование, осуществление серьезного капитального ремонта всего сооружения. Затраты можно уменьшить, если взять за основу проект 1980 года, который, конечно, требует актуализации в соответствии с нынешним состоянием тоннеля и стоимостью материалов, работ. Нельзя забывать, что разрушение тоннеля может привести к полному прекращению движения поездов на важном участке магистрали и, соответственно, к значительным финансовым потерям. А пока ставка – на поддерживающий ремонт. Чтобы подстраховаться, на всякий случай в тоннель завезли специальные ме-

таллические кружала.

И генеральный директор Юрий Топала, и сопровождавший его в составе комиссии заместитель по инфраструктуре и тяговому подвижному составу Сергей Томша уделили как при осмотре участка, так и во время разбора в Бэлць большое внимание состоянию путевого хозяйства. В связи с острой нехваткой материалов верхнего строения содержать его очень сложно. Не остается ничего другого, как ограничиваться текущими ремонтами, направленными, в частности, на замену в самых проблемных местах и исключительно в авральном порядке прогнивших шпал. О капитальных ремонтах пока разговор не идет. Seriously беспокоит нехватка монтеров пути. Однако надо отдать должное руководству ПЧ-5, всему коллективу, которые и в столь сложных условиях не дают тяговому хозяйству выйти из-под контроля. Дорога помогает этой и другим дистанциям чем только можно. Закуплено несколько полувагонов деревянных шпал и брусьев в Беларуси. Скоро возможно поступят около 5 тысяч железобетонных шпал из Украины. Этого, конечно, мало, тем более, что массовый выход шпал по причине кустовой гнилости продолжается. Наряду с дальнейшим поиском внутренних резервов, к чему призвал Сергей Томша, хорошим подспорьем могло бы стать возобновление деятельности завода ЖБШ в Бэлць, мощность которого порядка 100 тысяч железобетонных шпал в год.

– Мы готовы пойти на модернизацию технологического оборудования предприятия, – разъяснил позицию руководства железной дороги в этом вопросе Юрий Топала. – Но прежде, чем будут вложены собственные или привлеченные со стороны инвестиции, крайне необходимы анализ и устранение причин, приведших к выпуску заводом некачественных шпал. Это не дело, если уже теперь разрушаются в пути шпалы, которые были изготовлены бельчанами совсем недавно. Данный материал верхнего строения должен служить долго, не вводя в излишние затраты.

Поднимались на разборе и другие не менее злободневные вопросы. Например, недавно назначенный начальником ТЧ-4 Анатолий Тихий попросил рассмотреть возможность упрощения процедуры приема на работу молодежи. Это очень важно. Ведь приходит устраиваться в дело или на другое предприятие железнодорожного узла новичок, а ему говорят подождать до согласования с дорожной комиссией, заседающей раз в неделю в Кишинэу. Пока рассматривается кандидатура, пока оформляется разрешение о приеме, минует определенное время. И когда, наконец, приглашают молодого человека в отдел кадров, он отвечает, что уже нашел себе работу в другом месте. С целью хотя бы частичного преодоления бюрократизма в деятельности комиссии Сергей Томша предложил руководителям депо и остальных подразделений заранее составлять и подавать в комиссию списки самых необходимых профессий. По этим спискам можно было бы принимать людей на работу еще до официального согласования.

Помнится, в ходе осеннего комиссионного осмотра к генеральному директору подходила группа жителей города Бэлць с просьбой установить на окницком направлении несколько остановок пригородного дизель-поезда. Впоследствии это было сделано. При теперешней

встрече люди настаивали уже на возобновлении остановки «Совхоз» унгеньского направления. Скорее всего, и в этом случае решение будет положительным, но проблема организации пригородных железнодорожных перевозок на участке, как и по всей дороге, продолжает оставаться актуальной. Дело в том, что они – убыточные для железной дороги, а государство и местные органы власти пока не готовы их дотировать, хотя именно в этом ключ решения проблемы, носящей во многом социальный характер.

Коснувшись задушек относительно дальнейшей оптимизации расходов по содержанию дорожной инфраструктуры, генеральный директор отметил, что дорога не в состоянии полностью финансировать то, что не связано прямо с организацией перевозочного и ремонтного процессов. А потому уже к концу года намечено передать в ведение Министерства здравоохранения республики железнодорожную медицину, ежегодные затраты на которую обходятся в 40 миллионов леев, не считая покрытия страховых полисов. Сохранятся лишь пункты предрейсового медицинского осмотра машинистов и помощников машинистов при локомотивных депо. Общий медицинский осмотр будет выполняться по договоренности с государственными медучреждениями.

На ряде предприятий северного железнодорожного узла, включая ТЧ-4, в плохом состоянии крыши многих зданий. Та же ситуация и на других участках дороги. Поэтому Кишиневской НГЧ будут приняты меры по обобщению соответствующей информации. Это позволит определить, конкретную сумму денег, которая потребуются на ремонты, и установить первоочередность объектов для проведения строительных работ.

Немалый объем работ по подготовке к летним перевозкам выполнен на Окницком железнодорожном узле. Местные путьцы сталкиваются с не меньшими трудностями, но вверенный путь содержится в приемлемом для движения поездов состоянии. Это было отмечено на разборе в Окнице. Генеральный директор ГП «CFM» Юрий Топала решил поощрить материально начальника ПЧ-6 Александра Бродского. Вместе с тем, еще



предстоит продолжить работу по дальнейшей ликвидации очагов кустовой гнилости шпал, по приведению в порядок искусственных сооружений. В апреле т.г. на базе ПЧ-6 под эгидой службы защиты и предупреждений было проведено очередное обучение работников двух северных дистанций пути по выполнению скально-обвальных работ с использованием страховочного альпинистского снаряжения. В первой половине мая работники мостового участка, возглавляемые мастером Алексеем Мироновым, выполнили чистку русла моста на 208 км (пикет 9) возле поселка Отачь. Там было много наносов ила из песчаного карьера. Попутно очищен водосборный коллектор на станции Вэлчинец. В планах – замена бруса на мосту по Липкань, инъектирование устоев моста, находящегося на 61-м км чернэуцкого направления и т.д.

На участке действуют технологические цепочки, связанные с формированием местного грузопотока. Речь идет, в частности, о регулярных перевозках железной дорогой гипсового щебня для нужд СМС «Кнауфф» и кварцевого песка из Вэлчинец в адрес столичных строительных предприятий. Существенно улучшилась грузовая работа на станциях Брэтэушень и Дрокия.

Надо отдать должное работникам ПКТО, которые проводят качественно и с гарантией технические осмотры грузовых и пассажирских вагонов, готовят вагоны под погрузку, регулярно выезжают вместе с

агентами конторы передач узловой станции на украинскую станцию Могилев-Подольский. Участие в приеме-передаче грузового подвижного состава на важном пограничном «стыке» позволяет не допускать на нашу дорогу возможные технические и коммерческие браки, чреватые немалыми финансовыми потерями. Своевременно выделяет тепловозы под грузовые и пассажирские поезда, а также для выполнения маневровой работы оборотное локомотивное депо.

В Окнице, как и в Бэлць, работники подняли вопрос относительно своевременных выплат заработной платы. И это логично, потому как работа должна подкрепляться материальным вознаграждением, необходимым для содержания семей, расчетов за коммунальные услуги и т.д. Генеральный директор обещал, что задержек с заработной платой не возникнет, железнодорожники будут получать ее, как и раньше, в соответствии с утвержденным для каждого предприятия графиком. Если и возникли какие-то сбои, то лишь по причине праздничных дней. А вот с ликвидацией накопившихся задолженностей, которые образовались, как подчеркнул Юрий Константинович, еще до его прихода на дорогу, пока придется подождать. Значительная часть финансов отвлекается на приобретение дизельного топлива, других энергоресурсов, ремонтных материалов, запасных частей и т.д. Без этого железнодорожное хозяйство не может функционировать.

## CFM принимает коллег

### Сотрудничество в интересах каждого государства

С 23 по 26 мая 2017 года в Кишиневе проходит совещание уполномоченных представителей железнодорожных администраций по графику движения пассажирских поездов на 2017-2018 годы. Мероприятие проводится в рамках работы Совета по железнодорожному транспорту стран Содружества.

**В повестке дня:** согласование времени перехода международных пассажирских поездов через межгосударственные стыковые пункты между Азербайджанской Республикой, Республикой Беларусь, Республикой Молдова, Российской Федерацией, Украиной, Латвийской Республикой, Литовской Республикой, Эстонской Республикой на график движения 2017-2018 гг.; переработка графика в связи с переходом на зимнее время в государствах-участниках Содружества.

Подробнее о совещании читайте в ближайшем номере «ЖМ».



Фото Юрия КОЗЛОВА



ВЕСЕННИЙ КОМИССИОННЫЙ ОСМОТР - 2017

# ЮЖНЫЙ ГРУЗОВОЙ ТРАНЗИТ – БЕЗ ЗАДЕРЖЕК

12 мая комиссия под руководством Юрия ТОПАЛА приступила к осмотру инфраструктуры самого крупного на дороге Басарабьяского железнодорожного узла. Был проверен путевой участок от Кэинарь до Абаклии и далее в сторону Етулии и Джурджулешть с возвращением на узловую станцию через Кахул. Его значение для перевозочного процесса переоценить трудно, так как здесь сконцентрировано фактически 50% всей грузовой работы, включая движение доходного транзита.

Несмотря на серьезные трудности с материально-техническим снабжением, коллектив ПЧ-3 старается содержать вверенный путь в нормальном состоянии. Уже тот факт, что, например, етулийским направлением без проблем проходят грузовые составы весом до 4800 тонн, а на направлении Джурджулешть–Кахул–Прут их весовая норма увеличена с 1000 до 1500 тонн, говорит о многом. В последнем

рокой и западноевропейской колеи позволяют использовать с наибольшим эффектом три маневровых и один вывозной тепловозы. Сюда же заходит тепловоз из соседней Румынии, доставляя для перелива цистерны с нефтепродуктами.

Вместе с тем, не может не вызывать тревоги обваливающийся крутой берег реки Прут рядом с парком №2 станции. А ведь именно в этом месте один из эконо-



джулешть относительно их предложения о повышении в исключительном порядке заработной платы местным железнодорожникам, которые работают с увеличенными по сравнению с другими участками объемами грузов. Юрий Топала подчеркнул: подобный принцип обособления в материальном поощрении в корне неверен, так как работники других участков трудятся не хуже, обеспечивая выполнение общего технологического процесса. Зарплата будет повышаться для всех, но это произойдет после существенного улучшения финансового положения магистральной.

Немало значит обеспечение южного участка исправной тягой, за что отвечает коллектив ТЧ-3. Тепловозы старые, с исчерпавшим себя заводским ресурсом пробега, но их качественное техобслуживание и ремонты позволяют выдерживать

условия затяжных подъемов, которыми изобилует южный участок. Здесь имеются места, где тяжеловесные поезда приходится водить в сцепке с тремя тепловозными секциями, да еще использовать в отдельных случаях энергию толкача. До этого тепловоз казахстанского производства испытывался на железных дорогах Украины.

Немало бед южному участку принесла апрельская стихия, повалив много деревьев, порвав провода линий электропередач и связи, засыпав снегом рельсы. На большей части фактически были обесточены устройства СЦБ и связи, сигнализация переездов, что потребовало невероятных усилий по устранению последствий. Люди трудились на станциях и перегонах круглосуточно, невзирая на дождь, мокрый снег и сильный ветер. А с потеплением на узле организованно



случае, правда, скорость пока не превышает 40 км/ час, но при нынешней интенсивности движения это не вызывает нарушений графика. Вскоре на южном участке предстоит серьезная реконструкция путевого хозяйства на деньги, выделенные в качестве кредита западноевропейскими банками.

Характеризуя работу путейского коллектива во главе с начальником Виктором Подгурским, генеральный директор отметил: хотя на перегонах еще хватает проблем с состоянием пути, специалисты предприятия действуют грамотно, знают в каких именно местах укладывать, в первую очередь, выделяемые шпалы, качественно осуществляют выправки, проводят пересмену рельсов с разворотом рабочего канта и т.д. В порядке содержания железнодорожные переезды, многие искусственные сооружения. Отличается мобилизованностью, в частности, околоток дорожного мастера Петра Белалы, занятый в районе станции Джурджулешть. Своевременно обслуживаемые пути ши-

мических агентов планирует организовать перегруз из вагонов в баржи сыпучих грузов. Комиссия рассмотрела возможность укрепления не надежного берега и «врезки» в основной путь вспомогательной железнодорожной ветки, разумеется, за счет клиента. А на подступах к селу Кишлица-Прут кахульского направления внимание привлекли несколько оползней, близко подступающих к рельсам со стороны крутых склонов. Здесь необходимо проведение серьезных работ по углублению нагорных канав и удалению глинистых наносов с помощью бульдозера.

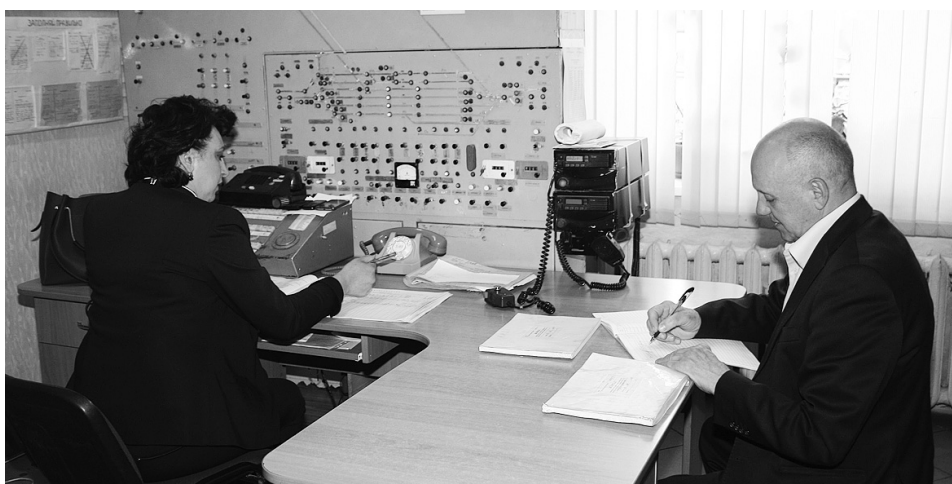
Четко поставлено дело с организацией маневровой работы, оформлением документации и передачей грузов на станциях Етулия и Джурджулешть. Беседа с работниками контор передач, генеральный директор пообещал, что скоро на дороге будет внедрена совершенная компьютерная сеть, которая позволит передавать сведения о грузах и вагонах в Кишинэу напрямую. Было дано разъяснение специалистам конторы передач станции Джур-



установленный график движения. В последнее время на участке проходит испытание новый тепловоз ТЭЗ3А, сконструированный и собранный применительно к стандартам железных дорог СНГ на заводе «Локомотив Курастыру Зауыты» в казахстанском городе Астана в содружестве с американской корпорацией «General Electric». Среди его основных достоинств – 12-цилиндровый четырехтактный V-образный двигатель асинхронного типа GEVO12, позволяющий снижать на 20-30% расход дизельного топлива и уменьшающий почти на 40% вредные выбросы в атмосферу, микропроцессорная система управления с электронным впрыском топлива и самодиагностикой с бортового компьютера. Машина является одним из претендентов на участие в тендере по закупке 10 тепловозов. Много будет зависеть от результата тщательной практической проверки функционирования основных узлов и тяговых характеристик в

прошел день озеленения территорий, во время которого многое было сделано и по подготовке к весеннему объезду.

В тот решающий период высокую ответственность в мобилизации тружеников проявили все без исключения руководители подразделений узла. Действия постоянно координировал заместитель генерального директора CFM по инфраструктуре и тяговому подвижному составу Сергей Томша. Его грамотные указания помогли оперативно решать все возникавшие вопросы. Время объезда на южном узле совпало с днем рождения Сергея Петровича. На проводившемся в актовом зале ПЧ-3 разборе его тепло поздравил от имени трудового коллектива дистанции пути, остальные железнодорожники узла, членов комиссии и вручил букет цветов руководитель местных путейцев Виктор Подгурский, пожелав крепкого здоровья, счастья, дальнейших успехов в труде и личной жизни.





Коль уж речь зашла об апрельской стихии, то ее последствия ощутили в наибольшей степени железнодорожники осмотренных 16 мая Бендерского и Кишиневского железнодорожных узлов. Вот один из эпизодов полного испытаний периода. В тот вечер, когда небо разразилось сильным снегопадом, дежурному ТЧ-2 поступил тревожный сигнал: на автодороге у села Хаджимус в снегу застряла автомашина, везшая на станцию Кэинарь смену локомотивных бригад. Начальник двух узлов Владимир Мелека вместе с заместителем на-

чальника депо Игорем Магдеевым выехали срочно на подмогу, однако и они увязли в снегу. Буквально в километре от цели. Не оставалось ничего другого, как продвигаться дальше пешком, неся в руках заполненную бензином канистру, чтобы коллеги могли согреться при работающем моторе. Ветер сбивал с ног, видимость почти нулевая. А вызволили автомашину с локомотивной бригадой из снежного плена вызванные работники службы МЧС, дотащив ее до станции Кэушень. Там машиниста и помощника уже ждала моторка.



## ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ЛИКВИДИРОВАЛИ ПОСЛЕДСТВИЯ СТИХИИ



Наибольший вред стихия нанесла линиям электропередач и связи. Если с очисткой путей от снега удалось управиться быстро, то восстановление порванных проводов, изоляторов, траверс требовало времени. На борьбу вышли специалисты буквально всех предприятий железнодорожных узлов – энергетики, работники сигнализации и связи, путейцы и т.д. В срочном порядке было налажено изготовление новых траверс, других необходимых элементов. Для уборки упавших деревьев и сломанных веток выделили пилы и топоры служба материально-технического снабжения. Из Бэлць в помощь перебросили группу специалистов. Как и в случае с южным участком,

действия координировались руководством магистрали. Разрушения были столь серьезными, что труженики занимались восстановительными операциями и в день комиссионного осмотра, а направления Ревака – Варница и Хаджимус–Кэинарь оставались обесточенными. Дежурные станций вынуждены были давать машинистам поездов разрешение на проезд при бездействующих светофорах в письменном виде.

Вечером 13 мая – еще одно испытание. В результате сильных ливней возле станции Бульбока размыло часть железнодорожного земляного полотна. И вновь проявлена организованность. Пассажиры остановленного недалеко от опасного

места московского поезда отвезли в Кишинэу автобусами. А на перегон были переброшены полувагоны со щебнем. Началась засыпка появившихся под рельсо-шпальными решетками пустот. Путьцы трудились до середины ночи, понимая как важно восстановить движение в самый короткий срок.

В ту злополучную ночь земляное полотно оказалось размытым также в отдельных местах перегона Абаклия–Комрат. На 23-м км (пикет 3) направления Кэинарь–Бэлцац напор ливневых вод, хлынувших с полей, был настолько мощным, что разрушил бетонный водосток. Вода перехлестывала через рельсы, скапливалась вместе с илом в шпальных коробах. И в этих случаях ликвидация последствий потребовала оперативных и слаженных действий.

На разборе в Варнице генеральный директор поблагодарил коллектив специалистов местного железнодорожного узла за работу по ликвидации последствий стихии и призвал восстановить электроснабжение участка как можно быстрее. В то же время, не обошлось без некоторых замечаний. Они коснулись в основном культуры содержания путей, хотя у специалистов ТЧ-2 есть оправдательный мотив. В условиях стихии они направляли главные усилия на помощь энергетикам,

на ликвидацию появившихся всплесков пути и т.д. Недоработки, как заверил начальник предприятия Валерий Ломов, будут устранены в ближайшее время. Дистанция пути продолжает обеспечивать нормальную балльность, что свидетельствует об одном – ее управленческое звено сильное, удерживает ситуацию под контролем даже при нынешних трудностях с материально-техническим снабжением и нехватке кадров на околотаках. Еще никогда такого не было, чтобы по причине слабой мотивации труда каждый околотаков состоял не более чем из шести монтеров пути. Это при всем том, что задачи по содержанию путевого хозяйства усложнились.

А вот управленческому звену соседней ПЧ-1 были предъявлены серьезные претензии. Еще недавно предприятие было одним из лучших на дороге, но в последнее вре-

мя заметно сдало позиции по культуре содержания путей. Во многом это объясняется, конечно, все той же нехваткой материалов, текучестью кадров, когда увольняются, особенно в районе Кишинэу и близлежащих линейных станций, не только монтеры пути, но и мастера. При выполнении ответственных работ приходится перебрасывать к столице работников Унгеньского участка, где с закреплением кадров дела обстоят не столь тревожно. Однако наряду с объективными причинами налицо недоработки и отсутствие должного контроля со стороны руководства дистанции пути, как было подчеркнуто на объезде.

Отмечена неплохая работа коллективов локомотивных депо участка, энергетиков, движущих, ШЧ-1, ДОПа, ВЧД-1, вокзала станции Кишинэу с входящими в его состав подразделениями.



Путейские участки Наславча–Вэлчинец и Шолдэнешть–Матеуць пролегают в местности, где возможны угрожающие безопасности движения поездов обвалы почвы, скатывание на рельсы камней. В таких условиях работникам Окницкой и Бэлцкой ПЧ приходится быть постоянно начеку, реализовывая целый комплекс предупредительных мероприятий, среди которых – выполнение скально-обвальных работ. Ими должны заниматься специально подготовленные люди, а потому раз в пять лет проводится соответствующее обучение.

**Алексей МИРОНОВ**

мастер мостового участка  
Окницкой ПЧ

В период с 25 по 28 апреля учебные занятия проходили на базе Окницкой дистанции пути. Прибывший из Кишинэу начальник службы защиты и предупреждений Дмитрий Дурнеску поставил перед собравшимися в кабинете охраны здоровья и безопасности труда предприятия задачу и представил инструкторов из столичного альпинистского клуба «Эдельвейс». Предстояло отработать приемы использования при выполнении скально-обвальных работ страховочного альпинистского снаряжения.

На теоретических занятиях было продемонстрировано, как правильно завязывать узлы (пять видов), надевать на



## ОБУЧЕНИЕ ПРОШЛИ ОБВАЛЬЩИКИ СКАЛЬНЫХ ПОРОД

себя снаряжение, чтобы связка не повела. А на второй день моторка с обучающимися выехала на 202-й километр вэлчинецкого направления. С бельчанами занимались инструктор Руслан Щербатюк, а с окничанами – Леонид Колпаков. Они опробовали первыми крутые склоны в выбранных местах. Вслед за ними спускались и поднимались в альпинистском снаряжении специалисты, уже проходившие аналогичное обучение ранее. А затем пришел черед новичков. Последним уделили самое пристальное внимание.

На третий день бельчане продолжили обучение на прежнем месте, а окничкие специалисты вместе с инструктором высадились из моторки на 194-м километре этого же направления, где в районе пикетов 1–4 самый сложный скально-обвальный участок. Чтобы добраться с тяжелым снаряжением наверх, пришлось делать обход почти в 800 метров.

Инструктор выбрал место – и начались тренировки. Уже со второго спуска работники, сочетая обучение с работой, занялись обвалкой опасного нависающих камней. Поддерживалась связь по мобильному телефону с ДСП ближайшей станции Наславча, предупреждавшего о приближении поездов.

Всего в обучении приняли участие 29 человек. В том числе, по шесть земляников и мостовиков, два обходчика из Окницкой дистанции пути. Для практической отработки навыков использовались два новых и два выделенных ранее комплекта альпинистского снаряжения.

Обучение позволило совершенствовать профессиональные навыки тех, кто уже проводил скально-обвальные работы. Также оно способствовало подготовке новых специалистов в важном деле. А это – гарантия обеспечения безопасного труда на крутых склонах.

Фото автора



## АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

*Железную дорогу считают самым безопасным видом транспорта. Способ передвижения по ней сопряжен с четким взаимодействием всех структурных подразделений, обеспечивающих грузовые и пассажирские перевозки. За их профессиональным функционированием неусыпно следят работники ревизорского аппарата CFM. Возглавляет службу безопасности движения и ликвидации последствий аварий Илие ЦУРКАН. Грамотный и опытный руководитель принципиален в повседневной работе, строго контролирует перевозочный процесс на Молдавской магистрали, умеет настроить находящихся в подчинении работников на беспристрастное отношение к результатам работы тех, от кого зависит порядок и безопасность на рельсах. Для ревизорского аппарата нет выходных и праздничных дней, потому что движение по стальной магистрали ежедневное и круглосуточное. Какова ситуация с обеспечением безопасности движения в настоящее время и каковы итоги, достигнутые службами CFM в 2016 году? На эти и другие вопросы редакции ответил начальник службы безопасности движения и ликвидации последствий аварий Илие ЦУРКАН.*

ции на железной дороге наступит новая эра, появится возможность осуществлять перевозочный процесс на качественно более высоком технологическом уровне.

**– Проанализируйте, пожалуйста, итоги работы магистрали за 2016 год в плане обеспечения безопасности движения.**

– По вине работников дороги за этот период было допущено 39 событий против 60 случаев за аналогичный период 2015 года. По хозяйствам они распределились следующим образом: служба движения – 1 против 2; служба тяги – 31 против 50; служба по ремонту вагонов – 0 против 1; служба пути – 5 против 5; служба пассажирских перевозок – 2 против 2.

**– Служба тяги «лидирует» в этом списке.**

– К сожалению, да. Сказывается изношенный до предела ресурс эксплуатируемой техники. В 11 случаях было зафиксировано повреждение либо отказ локомотива, вызвавшее вынужденную остановку пассажирского состава на пере-

рекосах и выходах за поверхность катания тормозных колодок. Прежнему остается актуальным вопрос о дефектоскопировании узлов и деталей пассажирских вагонов просроченным железным порошком. В ходе проверок технического состояния пути путеизмерительным вагоном в марте было выявлено 10 км с неудовлетворительной оценкой против 5 км за

сильных дождей на участке железной дороги Бендер–Кишинев вода вымыла гравийный слой под железнодорожными путями. Местами гравий был промыт на глубине около двух метров. Вечером 13 мая на станции Булбоака вынужденно остановился состав из 6 вагонов у переезда 1513 км ПК-9. Движение было невозможно, так как путь был залит водой. На



# БЕЗОПАСНОЕ ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ – ЗАКОН ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Ирина КРАЕВСКАЯ

**– Илья Владимирович, как удается Вашему подразделению контролировать ситуацию с обеспечением безопасности движения в столь непростых условиях, в которых сегодня трудится магистраль?**

– Безопасность движения на любом виде транспорта – приоритетная задача. На Молдавской железной дороге десятилетиями создавались такие условия, чтобы все указания ревизоров исполнялись беспрекословно. Эта система действует и дает свои результаты. Как было сказано, железнодорожный транспорт по-прежнему остается самым надежным и безопасным средством передвижения. Молдавские железнодорожники каждый день своим трудом доказывают справедливость этого утверждения. Кстати, недавняя апрельская стихия в нашей республике в очередной раз испытала на прочность железнодорожников. Когда все движение в стране было парализовано снежной стихией, железнодорожный транспорт работал четко и без перебоев. В этих чрезвычайных обстоятельствах железнодорожники действовали согласно инструкциям, грамотно и слаженно. После разгула стихии была проинспектирована вся магистраль, определен ущерб и намечены соответствующие мероприятия, которые на сегодняшний день выполнены в полном объеме.

**– Каждый понедельник, после дня контроля, проведенного генеральным директором, Вы собираете в кабинете ревизорский аппарат на планерку. О чем, как правило, идет речь в кабинете главного дорожного ревизора?**

– Как правило, понедельник – день заданий на текущую неделю и возможность обсудить оперативную обстановку за прошедшие выходные.

**– Работа ревизора требует большого объема знаний, ведь для проведения грамотных проверок необходимо досконально знать все технологии, действующие на железнодорожном транспорте...**

– Конечно! Но это не значит, что ревизор при проверке всматривается в работу каждого болтика-винтика. Его обязанность – проверить, как работает система, обеспечивающая безопасность движения в целом, выявить недостатки, замечания и проконтролировать их оперативное устранение.

**– Как на местах железнодорожники, те, кого вы проверяете, относятся к ревизорам? Вас боятся?**

– Как правило, кто боится проверки? Тот, кто не хочет, чтобы его участок, подведомственное подразделение работало без ЧП, аварий и отказов. Таковых, уверен, на железной дороге нет. Ревизорские осмотры – неотъемлемая часть перевозочного процесса. У нас никто не боится встречи с ревизорами. Ведь мы делаем общее дело, и каждый железнодорожник на своем рабочем месте отвечает за безопасность движения, жизни людей и сохранность перевозимых грузов. И если ревизор находит какую-то недоработку, это расценивают как помощь, как возможность устранить неисправность до того, как наступили какие-то серьезные последствия.

**– Илья Владимирович, с учетом Вашего солидного трудового стажа на Молдавской железной дороге, меняются ли со временем требования к обеспечению норм безопасности движения?**

– В жизни вообще все меняется и в профессиональном плане, в частности. С каждым годом требования становятся все жестче. Это связано с тем, что меняются технологии. Молдавская железная дорога стремится занять свое достойное место на международном рынке транспортных услуг. Пока это удается с трудом, учитывая, что приходится работать на исчерпанной своей ресурсе технике и оборудовании. Все это требует больших знаний и скрупулезности в работе ревизорского аппарата и тех, кто непосредственно в ответе за безопасность движения. Давно назрела на магистрали необходимость обновления подвижного парка. Руководство CFM вплотную занимается вопросом приобретения через тендер новых локомотивов. С началом их эксплуата-

ции на станции. В 16 случаях причинами брака в работе были неисправность железнодорожного подвижного состава, в результате которого допущена задержка поезда на перегоне или станции свыше установленного лимита. Помимо этого были и случаи отцепки вагонов от пассажирского поезда в пути следования из-за нагрева букс или другой технической неисправности подвижного состава; обрыв автосцепки железнодорожного подвижного состава; саморасцеп автосцепки и сход подвижного состава при маневровых передвижениях. Кроме того, были случаи отказа в работе тягового подвижного состава, приведшие к дополнительным эксплуатационным расходам и задержкам поездов в пути следования; выдача локомотивов из депо с минимальным количеством топлива в топливном баке, что приводило к срыву поезда и маневровой работы. В 2017 году также не обошлось без случаев нарушений. К примеру, в марте т.г. было допущено 1 транспортное происшествие и 5 случаев отказа в работе тягового подвижного состава, приведшие к дополнительным эксплуатационным расходам и задержкам поездов в пути следования.

**– Как обстоят дела с обеспечением безопасности движения в нынешнем году?**

– Несмотря на сложности, сопутствующие производственному процессу, ситуация с обеспечением безопасности движения на Молдавской железной дороге, находится под контролем. Хотя и не обходится без нарушений, которые выявляют ревизоры. В службе движения и службе грузовой и коммерческой работы, в ходе мартовских проверок соблюдения работниками станций требований и должностных инструкций при исполнении служебных обязанностей, были выявлены нарушения правил безопасности движения. В службе по ремонту вагонов в марте 2017 года случаев транспортных происшествий не зафиксировано, однако имел место факт некачественной подготовки грузового поезда перед отправлением в рейс. В работе службы пассажирских перевозок имели место факты некачественной подготовки пассажирских поездов в рейс. Речь идет о неотрегулированных рычажных передачах, пе-

аналогичный период 2016 года. Всего за первый квартал т.г. было выявлено 16 км с неудовлетворительной оценкой против 14 км за аналогичный период 2016 года. В филиалах службы сигнализации и связи отмечена сложная ситуация с обеспечением безопасности движения по причине отсутствия необходимого резерва аккумуляторов типа АБН-72 и стартерных аккумуляторов типа 6 СТ-190, а также запасных частей для импульсных реле ИИМ. За 3 месяца 2017 года в службе электроснабжения допущено 11 случаев отказа в работе общей продолжительностью 50 часов 28 минут, против 5 отключений продолжительностью 46 часов 50 минут за аналогичный период 2016 года.

**– Все нарушения, выявленные ревизорами, заносятся в особую Книгу ревизорских указаний. Выявление нарушений – только часть работы Вашей службы. Что следует за этим?**

– Записи в этой книге в каждой службе появляются регулярно, но их количество и степень серьезности бывают разными. За констатацией нарушений следуют расследование и учет транспортных происшествий и событий, а также принятие необходимых мер по их предупреждению.

**– Можно ли считать основной причиной допущенных нарушений в обеспечении безопасности движения сложную финансово-экономическую ситуацию на дороге?**

– Однозначно – нет. Основную причину нарушений следует искать в низком уровне производственной дисциплины, несоблюдении технологии содержания и ремонта подвижного состава и устройств, недостаточно высоком качестве инструктажей и техучебы.

**– Илья Владимирович, майские ливневые дожди создали на ряде участков Молдавской железной дороги чрезвычайную ситуацию, потребовавшую приостановления движения поездов. Прокомментируйте, пожалуйста, как действовали железнодорожники в экстремальной ситуации?**

– Плохие погодные условия в субботу вечером, 13 мая 2017 г., привели к изменению в расписании движения поездов. Из-за

переезде Соколень–Мерень остановился другой состав на 1526 км ПК-5 из-за размыва пути. Также пришлось временно закрыть движение поездов и на перегоне Бэлцац–Кэинарь. Последствия стихии привели к перебоям в работе устройств электроснабжения на перегоне Гречень–Болград, Гидигич–Стрэшень. В ночь с 13 на 14 мая порядка 30 железнодорожников ночью оперативно устраняли неполадки на размывших участках. На части из них удалось быстрее возобновить движение, на других – пришлось поработать подольше. Сильные ливни привели и к оползням на некоторых участках магистрали. Оказавшихся в плену стихии пассажиров, по приказу генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» Юрия Топала, перевозили на автобусах в Кишинев. Сегодня Молдавская магистраль работает в привычном ритме. Поезда идут по расписанию. Безопасность движения им гарантирована.

**– Что необходимо предпринять в дальнейшем во избежание транспортных происшествий и для выполнения заданных показателей безопасности движения в 2017 году?**

– Актуальными остаются не только высокое качество технических ревизий и проверок, организованных ревизорским аппаратом, но и повышение качества профилактической работы во всех структурных подразделениях. Заполнители стабильности – в обеспечении безопасности перевозочного процесса, в прогнозировании и мониторинге состояния объектов инфраструктуры и подвижного состава, анализ и оценка рисков нарушений безопасности движения и разработка на их основе программы действий в масштабах железной дороги. В этом деле важно тесное взаимодействие и понимание со стороны всех участников перевозочного процесса и, конечно же, внедрение культуры безопасности, основанной на осознанном понимании персоналом недопустимости нарушений существующих норм и правил. Без этого невозможно решать нашу общую главную задачу – организацию безопасных перевозок пассажиров и грузов.

Фото Юрия КОЗЛОВА



# ВЕСЕННИЙ КОМИССИОННЫЙ ОСМОТР - 2017: ИТОГИ И ВЫВОДЫ



**Взяв слово на итоговом разборе, генеральный директор CFM Юрий ТОПАЛА отметил, что, как показал комиссионный осмотр, Молдавская магистраль в целом готова к летним грузовым и пассажирским перевозкам.**

— Ситуация как у медиков, имеющих дело со здоровьем пациентов — сложная, но стабильная, — добавил он. — Важно и дальше прикладывать все усилия, чтобы она не только не вышла из-под контроля, но и начала улучшаться. Многие зависят от руководителей подразделений, от их способности организовывать коллективы на выполнение поставленных задач.

Было обращено внимание, в частности, на поиск резервов по оптимизации расходов. Речь идет об экономии дорогостоящих энергоресурсов, сокращении непроизводительных затрат, введении таких графиков движения пассажирских поездов, при которых перевозками можно было охватывать как можно больше людей. Появилась необходимость в срочном ремонте простаивающего вагонного парка, в частности, цементовозов, на который имеется спрос у отечественных и зарубежных экономических агентов. Предоставление вагонов в аренду или для перевозки грузов

— это дополнительные деньги в дорожный бюджет. Нужно быть готовыми к тому, что через магистраль, возможно, будет курсировать раз в неделю контейнерный поезд, перевозящий запчасти для автомашин из Румынии в российский город Тольятти. Вскоре предстоит закупить на кредиты западноевропейских банков новые локомотивы, которые позволят экономить при высоких эксплуатационных характеристиках дорогостоящее дизельное топливо. Важно лишь не ошибиться в выборе. Большие надежды на реконструкцию путевого участка Кэушень—Басарабьяска—Етулия, которым перевозятся доходные транзитные грузы.

**Краткий анализ работы основных служб и подразделений сделал заместитель генерального директора по инфраструктуре и тяговому подвижному составу Сергей ТОМША.**

На дороге неплохо решаются вопросы, связанные с организацией движения. На станциях трудятся опытные специалисты, отвечающие за пропуск поездов и маневровую работу. Обеспечивается слаженность действий всех участников движенья процесса, что также немаловажно. Еще раз была подчеркнута роль, которую сыграли в деле ликвидации последствий стихии работ-

ники различных подразделений. Вместе с тем, еще много предстоит сделать по снижению остроты кадровой проблемы, особенно у энергетиков, путейцев, работников дистанций сигнализации и связи.

Немало усилий требует содержание путей и искусственных сооружений. Дорога закупила партию деревянных брусков и шпал, но проблема со снабжением дистанций пути материалами верхнего строения продолжает оставаться открытой. Приходится полагаться во многом, как и прежде, на внутренние резервы: уменьшение эпюры малодельных путей, перестановку рельсов с разворотами рабочего канта, переброску рельсовых плетей и т.д. Конечно, переустановка старогонных шпал в сравнении с одиночными укладками новых — дело затратное, но другого выхода пока нет. Руководитель отметил работу по содержанию путевого хозяйства и обеспечению безопасности движения в ПЧ-6, ПЧ-5 и ПЧ-3, чьи специалисты не только знают, как организовать дело, но и ответственны, требовательны к себе и другим. Непременно в этой когорте займут достойное место после устранения замечаний ПЧ-1 и ПЧ-2.

Будут решаться вопросы ремонта кровель, станочного оборудования, снабжения материалами и запасными частями. Для этого необходимо определить самые насыщенные потребности предприятий, чтобы грамотно сформировать сметы расходов и распределять финансы по месяцам, исходя из реальных возможностей дорожного бюджета. Иначе быть не может.

Особый акцент сделан на необходимости модернизации отопительных систем железнодорожных узлов. Эффективность такого подхода, связанного с необходимостью экономии средств, видна на примере Басарабьяски, где от центральной котельной ВЧД-2 отключен и переведен на авто-

номный источник отопления Дом связи. Уменьшилось количество отапливаемых помещений в связи с переводом в другое здание железнодорожной амбулатории. Реальные цифры от этого следующие. Если, скажем, по итогам отопительного сезона 2015-2016 гг. ВЧД-2 выставило ШЧ-2 счет за обогрев Дома связи 296 тысяч леев, то за недавний зимний период — лишь 67 тысяч 456 леев при топке углем и использовании собственных кочегаров. Отопление амбулатории в два предыдущих года на старом месте обходилось в среднем соответственно в 311,6 и 245 тысяч леев, а в последнем отопительном сезоне — в 22 тысячи леев. Исходя из этих цифр, можно судить об экономии по двум вышеназванным объектам.

В дальнейшем возможен неплохой экономический эффект от «консервации» и отключения от отопления части зданий объединившихся структурно ПЧ-3 и ПМС-130. Предстоит серьезная работа по модернизации отопления на Балцком железнодорожном узле, где можно перевести на автономное отопление, в частности, АБК ШЧ-3, куда тянется теплотрасса протяженностью почти 1200 метров. В целом по северному узлу предполагается снизить затраты на отопительные цели почти наполовину. Немало резервов по экономии на отоплении таят в себе объекты столичного

железнодорожного узла. Здесь, наконец, получили технические условия газификации, в частности, здания товарной конторы.

**На проявленные в борьбе со стихией профессионализм и выдержку, высокую организованность акцентировал внимание выступивший начальник службы безопасности движения и ликвидации последствий аварий Илие ЦУРКАН.**

Отмечена повседневная работа руководителей многих предприятий разных служб по ликвидации тружеников на выполнении поставленных задач. В связи с этим последовало предложение о поощрении лучших. Ведь именно человеческий фактор является решающим в обеспечении безопасности движения, нормальной деятельности магистрали, преодолении трудностей на пути к укреплению железнодорожного хозяйства, а, в конечном счете, финансового состояния дороги. Генеральный директор не возражал.

**P.S.** Приказом генерального директора CFM поощрены наиболее отличившиеся железнодорожники, принявшие активное участие в ликвидации последствий апрельской и майской стихий, а также по итогам весеннего комиссионного осмотра.

**На столь оптимистичной ноте весенний комиссионный осмотр-2017 завершился.**

Фото Юрия КОЗЛОВА



## РАССМОТРЕНЫ ИТОГИ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ СОДРУЖЕСТВА

Ирина КРАЕВСКАЯ

В заседании приняли участие члены Совета — руководители железнодорожных администраций Азербайджанской Республики, Республики Армения, Республики Беларусь, Республики Казахстан, Киргизской Республики, Республики Молдова, Российской Федерации, Республики Таджикистан, Туркменистана, Республики Узбекистан, Украины; ассоциированные члены Совета — руководители железнодорожных администраций Грузии, Латвийской Республики, и Финляндской Республики; в соответствии с Положением о Совете — руководители железнодорожных администраций Литовской Республики, Эстонской Республики и Председатель Дирекции Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества.

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

Открывая заседание, первый вице-президент ОАО «РЖД» Анатолий Краснощёк зачитал приветствие Председателя Правительства РФ Дмитрия Медведева и поздравил участников с 25-летием Совета. Анатолий Краснощёк подчеркнул, что за 25 лет была сформирована международная правовая система, которой руководствуются все входящие в состав Совета магистрали. Совет успешно решает поставленные перед ним задачи по координации работы железнодорожного транспорта, выработке согласованных условий и принципов деятельности отрасли, формированию современного рынка транс-

### Шестьдесят шестое заседание Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества состоялось 18-19 мая 2017 г. в Москве.

портных услуг. Министр транспорта России Максим Соколов в своем выступлении отметил важность эффективной совместной работы разных стран. «Сегодня железнодорожный транспорт является тем связующим элементом, который, несмотря на государственные границы, способствует решению экономических задач и позволяет государствам-участникам Содружества уверенно идти вперед», — сказал глава Минтранса.

**Делегацию ГП «Железная дорога Молдовы» на совещании возглавлял Григорий КОНДУРАКЕ, заместитель генерального директора по коммерческой деятельности.**

Как было отмечено в ходе заседания, за первый квартал 2017 года отправлено 480,4 млн тонн грузов, что на 5,8% больше, чем за аналогичный период прошлого года. В 2016 году отправлено 1946,9 млн тонн грузов, что на 0,1% меньше, чем в 2015 году. При этом грузооборот вырос на 0,9%. В первом квартале 2017 года количество пассажиров, перевезенных железными дорогами государств-участников СНГ в международном сообщении, составило 3,7 млн человек, что на 2,2% меньше, чем за аналогичный период прошлого года. При этом общий пассажирооборот вырос на 3,6% и составил 1,5 млрд пассажиро-км. В 2016 году в международном сообщении перевезено 19,2 млн пассажиров, что на 6,3% меньше, чем в предыдущем году. По словам

## НОВОСТИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ЖИЗНИ

первого вице-президента ОАО «РЖД» Анатолия Краснощёка, железные дороги Содружества активно сотрудничают в области развития транспортных коридоров для обеспечения экспортно-импортных перевозок грузов, а также международного транзита. Совместно внедряются современные информационные технологии и электронный документооборот. Оптимизируется работа межгосударственных стыковых пунктов пропуска грузов и пассажиров.

В целом, на 66-ом заседании было рассмотрено и согласовано более 10-ти вопросов по обеспечению бесперебойной работы железнодорожного транспорта, беспрепятственного движения пассажирских и грузовых поездов по сети железных дорог стран-участниц заседания. В их числе, итоги выполнения решений 65-го заседания Совета, эксплуатационная работа сети железных дорог, деятельности пассажирского комплекса в международном сообщении за 2016 год и первый квартал 2017 года, график движения поездов на 2017/2018 годы, итоги переписи грузовых вагонов и контейнеров и ряд других актуальных вопросов.

За значительный вклад в координацию работы железнодорожного транспорта на межгосударственном уровне и выработку согласованных принципов его деятельности, укрепление сотрудничества и обеспечение эффективной работы железных дорог в международном сообщении Почетной грамотой Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества Независимых Государств был награжден **Кондураке Григорий Григорьевич, заместитель генерального директора по коммерческой деятельности ГП «Железная дорога Молдовы».**

За значительный вклад в укрепление сотрудничества железных дорог в осуществлении перевозок, создание нормативной правовой базы и обеспечение эффективной работы железнодорожного транспорта в международном сообщении Почетной грамотой Совета по

железнодорожному транспорту государств-участников Содружества были награждены **Пашкан Вячеслав Николаевич, первый заместитель начальника пассажирской службы ГП «Железная дорога Молдовы»** и **Буряк Татьяна Григорьевна, ведущий инженер Дирекции стратегий и международных связей ГП «Железная дорога Молдовы».**

Шестьдесят седьмое заседание Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества принято решение провести в Латвийской Республике в октябре 2017 года.

Коллектив службы материально-технического обеспечения выражает искренние соболезнования начальнику службы Канна Валерию по поводу кончины матери

**Ольги КАННА.**

Коллектив Дирекции стратегий и международных связей ГП «Железная дорога Молдовы» выражает искренние соболезнования директору Дирекции Дьяченко Алине Анатольевне в связи со смертью

**ОТЦА.**

Коллектив станции Вэлчинец выражают искренние соболезнования ДСП Сапожник Николаю Борисовичу, его родным и близким по поводу преждевременной кончины его супруги

**САПОЖНИК Любови Васильевны.**

Пусть земля ей будет пухом.

