

СТАВКА НА ПЕРСПЕКТИВУ

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФОРУМ В АСТАНЕ – ЗНАЧИТЕЛЬНОЕ СОБЫТИЕ НА ЕВРАЗИЙСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ

Ирина КРАЕВСКАЯ

Каждый год в казахстанской столице Астане собираются представители мирового экономического сообщества, действующие и бывшие главы государств, лауреаты Нобелевской премии, авторитеты ученого мира и бизнесмены.

Создание такой диалоговой площадки, как Астанинский экономический форум (АЭФ), было продиктовано временем.

Мировая экономика претерпевает серьезные изменения, и АЭФ стал единой платформой, на которой обсуждаются наиболее острые экономические и социальные вопросы. Более того, Форум является практическим инструментом для бизнеса, позволяющим преодолевать географические и информационные границы. Ежегодно АЭФ собирает более 5000 делегатов из 80 стран мира.



Республику Молдова на Форуме представляли Сергей БУКАТАРУ, заместитель министра транспорта и дорожной инфраструктуры РМ и Юрий ТОПАЛА, генеральный директор ГП «Железная дорога Молдовы».

Цель данной встречи заключается в формировании международной площадки, где мировые эксперты могут обсудить вопросы экономического развития, как Центрально-Азиатского региона в отдельности, так и всего мирового пространства, в условиях изменений глобальной экономики.

Тема форума 2017 года – «Новая энергия – Новая экономика».

В ходе оживленных дискуссий прозвучали мнения мировых лидеров и реальные предложения относительно укрепления экономики не только Центральной Азии и постсоветского пространства, но и мира в целом.

В рамках Экономического Форума, прошедшего в Астане, наша делегация имела возможность провести встречу с Женис Касымбеком, министром по инвестициям и развитию Республики Казахстан.

В ходе беседы стороны затронули установленные Российской Федерацией запреты на пересечение ее территории

грузового железнодорожного и автотранспорта из Украины в Казахстан. В данном контексте из-за этих ограничений молдавские экономические агенты не имеют возможности экспортировать свои товары на рынок Казахстана.

В то же время, согласно указу президента РФ, правительство федерации может аннулировать вышеуказанные запреты в том случае, если Правительство Республики Казахстан этого потребует.

В результате обсуждения министр по инвестициям и развитию Республики Казахстан взял на себя обязательство обратиться в Российскую Федерацию с просьбой об аннулировании установленных запретов и о предоставлении возможности молдавским перевозчикам поставлять товары в Республику Казахстан.

НЕМНОГО ИСТОРИИ

История подобных выставок, где демонстрируются технологические достижения человечества, берет начало в 1851 году. Тогда в Лондоне была проведена первая Всемирная промышленная выставка. С той поры ЕХРО набирала популярность и наращивала число участников. Одной из самых известных построек ЭКСПО стала «Эйфелева башня». Ее возвели в 1889 году в преддверии всемирной выставки в Париже.

В истории Молдавской железной дороги есть такой знаменательный факт. Бендеро-Галацкая железная дорога, протяженностью более чем в две сотни верст, была построена в рекордно короткие по тем временам сроки – за три с половиной месяца. В ноябре 1877 года первый воинский эшелон в условиях русско-турецкой войны прибыл на станцию Галац. Организация железнодорожных перевозок повлияла на ход событий в русско-турецкой войне 1878 года, что способствовало успеху в этой кампании. Столь невиданное ранее скоростное строительство участка железной дороги протяженностью 285 верст произвело сенсацию во всем мире. Как отмечалось в литературе тех лет: «Столь быстрое окончание стратегической дороги доказало возможность строительства железнодорожных коммуникаций в военно-полевых условиях». В 1878 году международное жюри Все-



мирной выставки в Париже, где был представлен проект и отчет о строительстве железной дороги Бендеры-Галац, признало ее «одним из наиболее выдающихся современных сооружений по скорости постройки». Другой интересный момент, вошедший в историю – станционные здания деревянной конструкции на Бендеро-Галацкой железной дороге, которые возводились по проекту выдающегося зодчего, главного архитектора города Кишинева, по-

томственного архитектора-строителя из рода швейцарцев итальянского происхождения Бернардацци Александра Иосифовича (1831-1907). Он был одной из самых ярких личностей в архитектуре Кишинева во второй половине XIX и начале XX века. Кстати, по его проекту было построено в Кишиневе здание бывшего Окружного суда. Ныне в нем располагается Администрация Государственного предприятия «Железная дорога Молдовы».

Результативная встреча в Яссах

Ирина КРАЕВСКАЯ

Генеральный директор ГП «Железная дорога Молдовы» Юрий ТОПАЛА, заместитель генерального директора по коммерческой деятельности Григорий КОНДУРАКЕ, и.о. начальника пассажирской службы Анатолий РУССУ, начальник ДОПа Вячеслав ПАШКАН и начальник резерва проводников Иван ПОПЕСКУ 21 июня 2017 г. посетили с рабочим визитом Яссы. Здесь состоялась двусторонняя встреча с представителями руководства CFR „Călători”.

Главными темами обсуждения были периодичность движения поезда «Prietenia» по маршруту Кишинэу-Бухарест; модернизированного дизель-поезда Яссы-Унгень; возможность открытия движения на Констанцу и Брашов согласно условиям, определенным румынской стороной.

По мнению обеих сторон, данная встреча будет способствовать увеличению

количества взаимовыгодных коммерческих предложений для привлечения как можно большего количества пассажиров, путешествующих поездом между Молдовой и Румынией.

Также были обсуждены детали приезда румынских коллег для установки на столичном железнодорожном вокзале современной системы продажи билетов во все европейские направления.





НОВОСТИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ CFM

ВАЖНО СОХРАНИТЬ ИНФРАСТРУКТУРУ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ МОЛДОВЫ ЗА ГОСУДАРСТВОМ

Ирина КРАЕВСКАЯ

Перед началом встречи Сергей Петрович представил официальных должностных лиц администрации CFM, включая заместителей генерального директора по финансовой и коммерческой работе Александра ОРЫНДАША и Григория КОНДУРАКЕ, директора Дирекции стратегий и международных связей Алину ДЬЯЧЕНКО, членов рабочей группы CFM по разработке нового Кодекса железнодорожного транспорта, возглавляемой директором Юридической дирекции Ионом БРИЧАКОМ.

CFM присоединилась к CER в качестве ассоциированного члена в 2012 году после завершения переговоров по разделу железнодорожного транспорта Соглашения об ассоциировании РМ и ЕС. В 2016 году этот официальный статус был изменен и сотрудничество ГП «Железная дорога Молдовы» с CER продолжилось в качестве партнера, аналогично администрациям железных дорог из Украины и Грузии.

По словам Сергея Томши, для Молдавской железной дороги CER является постоянным источником практической и достоверной информации, что помогает быть в курсе всех важных событий европейского законодательства применительно к деятельности железнодорожного сектора.

Это уже вторая по счету рабочая встреча, на которой традиционно обсуждается с отраслевым министерством и администрацией железной дороги европейская железнодорожная законодательная база и ее применение в Республике Молдова. Первый визит в таком формате представителей исполнительного директората CER в Республику Молдова состоялся в мае 2015 года.

Соглашение об ассоциации Республика Молдова-Европейский союз, подписанное в Брюсселе 27 июня 2014 года, вступило в силу 1 июля 2016 года. Таким образом, в течение следующих четырех лет CFM должна быть реформирована в соответствии с европейскими директивами и нормами, включенными в Соглашение.

В связи с этим сотрудничество CFM в рамках CER остается важным вопросом международной деятельности для Молдавской железной дороги.

Следует отметить, что реформы в железнодорожном секторе Молдовы осуществляются при поддержке международных финансовых институтов, таких как Европейский банк реконструкции и развития (BERD), Европейский инвестиционный банк (BEI) и Фонд Соседства Европейского Союза (NIF), которые совместно финансируют приобретение новых локомотивов и реабилитацию железнодорожного пути CFM.

В рамках данного проекта по реструктуризации молдавской железной дороги, CFM оказывается консультационная техническая помощь международными экспертами в целях укрепления институционального потенциала Молдавской железной дороги по следующим направлениям: реформирование, корпоративное управление, энергетическая эффективность, планирование рабочей силы, охрана труда, окружающая среда, безопасность.

В настоящее время, отраслевое министерство транспорта представило на рассмотрение и согласование органам государственного управления и на общественное обсуждение проект постановления Правительства РМ об утверждении Дорожной карты и Плана действий корпоративного управления по реструктуризации сектора железнодорожного

Центральный офис CFM 16 июня 2017 года с рабочим визитом посетили Либор ЛОКМАН, исполнительный директор Европейского сообщества железных дорог и инфраструктурных компаний (CER), Маттео МУССИНИ, руководитель по связям с общественностью и эксплуатации, Бернард ШАНТЕМЕССЕ, советник высокого уровня Европейского Союза при Министерстве транспорта и дорожной инфраструктуры РМ, его помощник Станислав ПЕТРАШКУ. Гостей встречал по поручению генерального директора CFM Сергей ТОМША, заместитель генерального директора по инфраструктуре и тяговому подвижному составу.

транспорта и ГП «Железная дорога Молдовы» на период 2017-2019 годы.

В этом контексте Сергей Петрович Томша выразил мнение руководства магистрали о том, что данная встреча крайне полезна для специалистов дороги, в частности, для членов рабочей группы CFM, занимающихся разработкой нового железнодорожного кодекса.

Совместные усилия международных консультантов, партнеров по развитию, администрации CFM и профильного министерства активизируют реализацию положений Соглашения об ассоциации Европейский союз-Республика Молдова.

Далее слово было предоставлено Либору Локману, исполнительному директору CER, который провел презентацию по текущему европейскому законодательству для железнодорожного сектора Республики Молдова.

Либор Локман выразил благодарность за возможность про-

ряда условий, которые обеспечивают независимость управляющего инфраструктурой.

Цель презентации – представить молдавским коллегам новые европейские регламенты, являющиеся частью реформы железнодорожного сообщения, которые Молдова должна внедрить в рамках Соглашения об ассоциировании прежде всего для оживления в самое ближайшее время деятельности железнодорожного сектора в стране.

Либор Локман также выказал удовлетворение по поводу проведенной накануне в Министерстве транспорта и дорожной инфраструктуры РМ встречи с и.о. министром Анатолием УСАТЫМ и госсекретарем Олегом ТОФИЛАТОМ.

Беседа была посвящена обсуждению основных моментов Европейского железнодорожного законодательства, регламентов и директив, направленных на проведение реформ на отечественном железнодорожном транспорте. Один из основных

на коммерческой основе. Эти правила должны исполняться как внутри каждой национальной железной дороги, так и в рамках всего Европейского союза, без ограничений для грузовых и пассажирских сообщений.

Реформа ЕС нацелена на создание цивилизованного свободного рынка международных грузовых и пассажирских перевозок.

Общей предпосылкой реформирования железнодорожного транспорта в ЕС явились требования повышения эффективности его работы. Данные реформы вписываются в глобальную тенденцию либерализации экономики. Главный ее смысл в том, чтобы железнодорожный транспорт стал более привлекательным для бизнеса и конкурентоспособным для страны. В ЕС существуют четыре законодательных пакета по железнодорожному транспорту, которые определяют основные правила, по которым должна работать железнодорожная система внутри Евросоюза между ее чле-



вести в Кишиневе презентацию и рассказать о процессе реформ в железнодорожном секторе Европы и в Молдове.

По мнению исполнительного директора CER, важно не просто говорить о реформах, а реально приблизить железнодорожный транспорт к основным положениям Соглашения об ассоциации РМ-ЕС, для того, чтобы этот важный для страны транспортный сектор был рентабельным и конкурентоспособным.

CER сотрудничает с Советом Европы, с Европейской комиссией и Европейским Парламентом, представляя интересы железнодорожных компаний при разработке и обсуждении новых регламентов в железнодорожном секторе. Европейская комиссия в области транспорта ставит целью открытие внутренних рынков железнодорожных перевозок и проведение ряда реформ отрасли. Изменения должны затронуть ключевые сферы: стандарты, повышение качества услуг, структурные реформы и улучшение профессиональных навыков персонала. При этом действующее законодательство ЕС не обязывает институционально разделять инфраструктуру и перевозочную деятельность, они могут быть интегрированы в рамках одной холдинговой структуры, что, однако, допустимо лишь при соблюдении

акцентов в беседе был сделан на том, что предлагаемые реформы – это, прежде всего, распределение ответственности между государством и бизнесом, при этом определенные обязательства в области железнодорожного транспорта должны взять на себя молдавские власти в лице государственных органов.

Очень важно, чтобы в стране существовала единая транспортная стратегия, которая будет отражать то, что предусматривается внедрить согласно европейским директивам и регламентам для конкретных условий развития экономики РМ.

В Европе имеется тенденция максимально переориентировать все грузовые перевозки с автомобильного на железнодорожный транспорт. Это требует создания свободного и эффективного рынка железнодорожных перевозок на территории всех стран-участниц ЕС. Государственные администрации железных дорог должны гарантировать свободный доступ любых операторов любых стран ЕС к железнодорожной инфраструктуре на коммерческой основе. Фактически, этим декларируется основной принцип разделения инфраструктурной и перевозочной деятельности на железных дорогах ЕС. Операционные услуги отделяются от инфраструктуры и управляются

нами. Также в Соглашении об ассоциации Молдова-ЕС предусмотрено реформирование железнодорожного транспорта для того, чтобы он был работоспособным, рентабельным и полезным для своей страны.

Эти основные положения грядущих реформ предусматривают разделение обязанностей сторон и, в первую очередь, определение роли в этом государства.

По мнению Либора Локмана, если наше государство не готово взять на себя ответственность за предлагаемые условия дальнейшего функционирования CFM согласно Европейским регламентам и положениям, которые должны быть отражены и в национальном законодательстве, тогда не имеет смысла проводить реформы на железнодорожном транспорте.

Должен быть создан регламентирующий государственный орган, который будет заключать многолетние контракты с управляющим инфраструктурой по использованию железнодорожной инфраструктуры, а также по ее развитию и содержанию. Другой важный момент реформы: распределение функций и разделение финансовых счетов между инфраструктурой и операторами грузовых и пассажирских перевозок, для исключения перекрестного финансирования.

Необходимо обеспечить независимость управляющего инфраструктурой и операторов от государственного регламентирующего органа. Соответственно, государство должно взять на себя имеющиеся задолженности, чтобы позволить реформированной компании начать бизнес с чистого листа, иначе она не выживет. И государство это должно четко понимать.

Вне зависимости от той модели, которая будет выбрана в Молдове для реформы железнодорожного транспорта, важно соблюсти порядок разделения счетов для администраторов инфраструктуры и операторов грузовых и пассажирских перевозок. Это поможет понять, как компания работает, кем и какая достигнута прибыль, где аккумулируются убытки, что влияет на формирование цен за оказанные услуги и следить за их финансовым ростом.

Важно, чтобы администраторы инфраструктуры были независимой бизнес-единицей от других подразделений компании или новых игроков, которые могут появиться на рынке железнодорожных услуг. Это необходимо для того, чтобы все желающие лицензированные операторы могли попасть на железнодорожный рынок, без дискриминации и не встречая административных препятствий. За государством остается право открывать или нет свой железнодорожный рынок операторам.

Помимо этого важно, чтобы услуги между государством и железнодорожной компанией заключались на основе контракта минимум на 5 лет. И в обязанности государства входит покрытие расходов на инфраструктурную составляющую в конце каждого финансового года. Для успешной реформы обязательно нужно обеспечить финансовую прозрачность и четкое распределение счетов по основным видам деятельности.

Администратор инфраструктуры должен дать допуск к управляемой им железнодорожной сети любому желающему оператору, как по грузовым, так и по пассажирским перевозкам. Должен быть создан единый регуляторный орган, который будет следить за конкурентоспособностью транспортного рынка, осуществлять надзор за безопасностью и обеспечивать его мониторинг, лицензирование и сертифицирование в области железнодорожного транспорта. Во избежание значительных административных расходов на его содержание на первом этапе реформы такие функции могут выполняться отраслевыми министерствами.

Важна роль государства в обеспечении пассажирских перевозок. Далее не будет возможности компенсировать потери от пассажирских перевозок за счет доходов, полученных от грузовых перевозок. Государству будет отведена еще одна роль по заключению контракта с пассажирскими операторами с целью возмещения им потерь от пассажирских перевозок, отнесенных к так называемым обязательствам по оказанию публичных услуг.

Важно, чтобы молдавское правительство это понимало. **По словам Либора Локмана: «Если государство не возьмет на себя эту ответственность, лично я не вижу у пассажирских перевозок в Молдове будущего. Надеюсь, все высказанные мною основные положения Европейского законодательства станут частью нового Кодекса железнодорожного транспорта в Молдове».**

Фото Юрия Козлова



ЛИБОР ЛОКМАН: «ДЛЯ НОРМАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ ТАКОЙ СТРАТЕГИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ, КАК ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА, НЕОБХОДИМО МЫСЛИТЬ В ГОСУДАРСТВЕННОМ МАСШТАБЕ»

Ирина КРАЕВСКАЯ

По инициативе Либора ЛОКМАНА, исполнительного директора СЕР, 17 июня т.г. было организовано посещение пункта перестановки вагонов в Унгень. Гости из Европы получили возможность наблюдать как работает пункт смены колесных пар с колеи 1520 мм на колею 1435 мм на пограничной станции Унгень, на границе Республики Молдова и Румынии.

Визит в Молдову завершился поездкой в исторический комплекс Старый Орхей, которая стала завершающей в протоколе визита Либора Локмана в Молдову.

По живописной дороге в Унгень у редакции была возможность побеседовать с Либором Локманом в мотриси и задать вопросы, связанные с целью его прибытия в нашу страну.

— Господин Локман, Ваша презентационная информация, с которой Вы успешно выступили 16 июня 2017 года перед руководством CFM и профильными специалистами Молдавской железной дороги, содержит достаточно перспективных идей для реорганизации отечественного железнодорожного сообщения. Одно из главных условий для их воплощения — активное участие нашего государства в жизнеобеспечении железной дороги. По Вашему мнению, это реально в Молдове?

— Если мы хотим повысить количество пассажирских и грузовых перевозок на железных дорогах, у нас должна быть высококачественная и мощная инфраструктура. Это ключевое условие, иначе можно забыть о повышении количества пассажиров и грузов. На настоящий момент ваше государство не исполняет в полной мере свои обязанности в отношении функционирования железнодорожного транспорта. Молдове необходима единая транспортная



— Что ждет Молдавскую железную дорогу, если государство не откликнется на предложенную европейскую модель развития?

— Однозначно скажу: без поддержки государства Молдавскую железную дорогу ждет пессимистичное будущее. Это будет худший вариант для Молдовы. Государство должно принимать участие не только в содержании инфраструктуры, но и в строительстве железнодорожных путей. Без этого не будет возможности правильно организовать грузовые перевозки, без перекрестного субсидирования пассажирских перевозок за счет грузовых.

— А если все сложится правильно и государство подставит свое плечо в решение судьбы отечественного железнодорожного транспорта, какой Вы видите CFM в ближайшем будущем?

— Это будет благополучная, процветающая компания. Молдавская железнодорожная сеть будет присоединена к Европей-

тому что в настоящее время это не только направления, по которым идут железнодорожные составы в Европе. Транспортный коридор необходимо рассматривать как интегрированную

тех странах, в которых предложенный план Европейского реформирования не поддержан на высшем государственном уровне?

— В качестве примера хотел



транспортную систему, включающую разные виды транспорта, с тем, чтобы можно было быстро и надежно обеспечивать перевозку и доставку грузов по стальной колее.

— Приведите, пожалуйста, господин Локман, пример успешной железной дороги, которая пошла по пути Европейского регламентирования.

— Все государства ЕС, в той или иной степени, пошли по пути Европейского регламентирования для развития и реформирования железнодорожного транспорта. Государство там взяло на себя функции управления инфраструктурой и ее содержания. В контексте обсуждаемой темы хотел бы отметить, что политика ЕС в области железнодорожного транспорта нацелена на стимулирование экологичной, безопасной и эффективной мобильности во всей Европе, поддержку внутреннего товарного рынка и обеспечение права граждан свободно передвигаться по всей территории ЕС.

— Как сложилась судьба железнодорожного сектора в

дороги работают с прибылью. Это позволяет активно направлять средства на модернизацию подвижного состава и инфраструктуры, по состоянию которых Литва ушла далеко вперед в сравнении со многими другими странами постсоветского пространства.

— Каковы Ваши впечатления после посещения ППВ в Унгень? Вы очень внимательно наблюдали за процессом перестановки вагонов.

— Посетить пункт перестановки вагонов было моей идеей. Хотел не просто посмотреть лично этот процесс, но и увидеть путь, который соединяет Унгень и Кишинэу. Жаль только, что поездов для перестановки нет... Подумалось, посадить бы всех госчиновников в мотриси и показать по железной дороге. Они тогда увидели бы плачевное состояние инфраструктуры CFM. Ведь по большому счету, сегодня речь идет о будущем Молдавской железной дороги и оно может не наступить, если государство не повернется лицом к нуждам железнодорожного транспорта.

— Обо всем этом Вы, господин Локман, вели беседу 16 июня т.г. на встрече в Министерстве транспорта и дорожной инфраструктуры РМ. Как Вы считаете, Вас услышали?

— Мне очень хочется на это надеяться. Увидим по результатам.

— Что бы Вы пожелали молдавским железнодорожникам перед отъездом в Брюссель?

— Я не первый раз в Молдове. Всегда с удовольствием приезжаю в вашу страну, общаюсь с коллегами, специалистами CFM. Постоянно чувствую их стремление сделать свое предприятие процветающим и сильным. Помимо общих добрых пожеланий, очень хочу, чтобы государство Молдова поверило в будущее железнодорожного транспорта и подставило свое плечо для того, чтобы этот сегмент транспортного сектора в стране не перестал существовать.

Фото Юрия Козлова



стратегия. Это позволит разделить приоритеты между автомобильным и железнодорожным транспортом для более результативной конкуренции. Также государство должно не только управлять инфраструктурой, но и инвестировать в нее.

скому железнодорожному транспорту. Будет возможность создания коридора Румыния-Украина через Молдову. Это благоприятно скажется на развитии грузовых и пассажирских перевозок. Почему мы говорим о транспортных коридорах? По-





РАБОТАЮТ УМЕЛО И НАДЕЖНО

ОБЪЕКТ ПОСТОЯННОГО ВНИМАНИЯ – СОРТИРОВОЧНАЯ ГОРКА

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Неотъемлемая часть работы любой узловой станции – реформирование грузовых поездов, прибывающих с прилегающих направлений. Данный технологический процесс подразумевает не только оперативность, достигаемую согласованностью действий участников, но и, что не менее важно, строгое следование требованиям безопасности движения. Особенно это касается регулирования скорости вагонных отцепов, спускающихся самостоятельно, под воздействием кинетической энергии с сортировочных горок.



мощью специальной вилки. Все было сделано в мгновение ока, профессионально. И вот одно из вагонных колес накатилось на преграду. Дальше вагон заскользил юзом, умеряя свой бег.

Согласно требованиям инструкции, длина юза не должна превышать

На ГП «Железная дорога Молдовы» операция осуществляется в ручном режиме, что, в принципе, допустимо при нынешних сравнительно небольших объемах грузоперевозок. Однако нельзя не учитывать повышенное влияние психологического фактора при нахождении людей в опасной зоне. Даже малейшая его недооценка может привести к непредсказуемым последствиям, что уже случилось раньше. Наряду с борьбой за выполнение технико-экономических показателей (сокращение простоев, времени доставки и обеспечения целостности груза), наличие подобных рисков побуждает уделять больше внимания качественному подбору кадров, работающих на ответственном участке, их обучению. Неплохой опыт сложился, в частности, на станции Бэлць-Слобозия, где многому научил прошлогодний сход грузового вагона. Здесь постарались принять все необходимые меры для того, чтобы подобное больше не повторилось. Регулировщики скоростей Владимир Кобылянский, Александр Паскар, Виталий Гузгану, Игорь Сырбу и Иван Ротарчук – дисциплинированные работники, владеют правом подмены составителей. Грамотно готовят маршруты, переключая стрелки, операторы вспомогательной маневровой вышки №1 Наталья Витвицкая, Ирина Чебан, Андрей Бизуцки и Рита Пэдурец. Налицо необходимое взаимодействие с машинистами маневрового тепловоза, участвующими в едином технологическом процессе. Добавим к этому строгий контроль со стороны маневровых диспетчеров-руководителей смен и регулярно организуемые технические занятия.

Мне довелось побывать у сортировочной горки станции, когда маневровый локомотив подкатывал к верхней точке распускания вереницы загруженных вагонов. Очередной отцеп – и железная машина весом в несколько десятков тонн устремилась вниз, грозно постукивая колесами на рельсовых стыках подгорочного пути. Ее уже поджидал регулировщик скоростей. В такой момент важно не растеряться, сосредоточиться так, чтобы вовремя и в определенном месте наложить на головку рельса тормозной башмак с по-

20 метров, а допустимая скорость соударения с подвижным составом, уже находящимся на распределительных путях сортировочного парка, – не более 5 км/час. Необходимо соблюдение и ряда других требований. Большое значение при регулировании скорости имеет, например, учет степени заполнения сортировочных путей, условий прохода отцепов в стрелочной зоне, их величины, веса вагонов. Особая бдительность проявляется, когда с матеуцкого направления на горку станции поступает тяжелый металлопрокат от Молдавского металлургического завода. Вагоны, не подлежащие самостоятельному спуску с горки, пропускают вниз лишь в сцепке с локомотивом. При торможении нельзя устанавливать башмаки непосредственно перед рельсовым стыком или на нем, если он не сварен, перед крестовиной и на рамном рельсе стрелочного перевода.

В районе сортировочной горки станции полный порядок. Башмаки имеют установленное клеймо и хранятся на специальном стеллаже в междупутьях. Немаловажно, что у регулировщиков скоростей – неплохие бытовые условия. В небольшом домике можно переодеться, подогреть приносимую из дома пищу, а в случае ненастья просушить намокшую одежду или обувь. Несколько лет назад было отремонтировано здание вспомогательной маневровой вышки.

Максимум внимания обеспечению безопасности движения и охране труда при спуске вагонов стараются уделять в последнее время и на других узловых станциях. Профессиональный подход к созданию умелого торможения башмаками позволяет избежать случаев схода вагонов с рельсов, их повреждений при соударениях. Однако не может не тревожить другая проблема, характерная не только для отечественного транспорта, но и для остальных железных дорог СНГ. Дело в том, что даже в условиях щадящего режима ручного торможения на поверхностях катания вагонных колес при многократном прохождении через пункты сортировки возникают дефекты. К ним можно отнести наплывы металла, уменьшение толщины и подреза гребней и, в первую

очередь, ползуны, образующиеся особенно при длительной эксплуатации наших вагонов за рубежом.

Недавние обследования, проведенные по причине резкого возрастания случаев появления односторонних ползунков размером более 1 мм, например, на некоторых железных дорогах ОАО РЖД, показали следующее. Такие ползуны появляются при ручном торможении на горках малой мощности наиболее интенсивно из-за повышения осевых нагрузок, увеличения количества полногрузных вагонов в отцепе и, конечно, завышенных скоростей выхода вагонного колеса на башмак. Скажем, при скорости торможения одиночного вагона в 10,8 км/час длина юза, приводящего к ползунам и другим дефектам поверхности катания колес, составляет в среднем 15 метров, при 21,6 км/час – уже 40 метров, при 25,2 км/час – 60 метров.

Это очень серьезная проблема. Ведь если подсчитать суммарные затраты, связанные с ремонтом поврежденных колес (дефектация, выкатка колесных пар, обточка, последующая сборка и подкатка под подвижной состав), то они могут достигать 8-10 тысяч леев на один вагон. Раньше отечественные вагонные депо еще спасало



использование колесных пар, снимаемых с находящихся на «консервации» вагонов. Однако после того, как резерв был исчерпан, дефицит берет, что называется, за горло, не всегда удается изыскивать средства на закупку недостающего при нынешних финансовых трудностях магистральных. Пагубный эффект от ползунков еще и в том, что они при движении вагонов на линии вызывают резкие удары колеса о рельсы, разрушая при этом другие элементы ходовой части и путь.

Наиболее эффективным решением проблемы является механизация тормозных позиций сортировочных горок малой мощности с уменьшением воздействия человеческого фактора. Однако не везде имеются условия для этого по причинам как технического, так и финансового характера. Даже автоматика и замедлители единственной на нашей железной дороге механизированной горки по станции Кишинэу не используются длительный период из-за затягивания ремонта, а что уж говорить о других узловых станциях. В Басарабьяске, через которую проходят в массовом количестве транзитные грузы, уже рады тому, что недавно после монтажа нескольких стрелочных переводов наконец удалось открыть сортировочную горку с ручным торможением. До этого вагоны переставляли с одного пути на другой простым маневрированием с помощью локомотива, что удлиняло технологический процесс реформирования, приводило к дополнительным расходам горючего. Поэтому если башмачное торможение остается главным, то необходимо делать, как и прежде, ставку на традиционные организационные и технические меры по укреплению безопасности и уменьшению износа колесных пар.

К высоте и профилю эксплуатируемых у нас горок вопросов нет, с этим все в норме. А вот усиление контроля оптимальных скоростей выхода вагонных колес на башмаки, деление длинных отцепов на короткие отцепы (не более двух-трех загрузженных вагонов), разделение существующих тормозных позиций на участки и размещение их ближе к горбам горок с целью уменьшения длины юза сохраняют актуальность. Нелишним могло бы быть использование антифрикционных материалов для тормозных башмаков, а также дополнительных технических приспособлений, обеспечивающих возможность проворачивания тормозной колесной пары в процессе ограничения скорости самостоятельного движения на подгорочном пути.

В связи с этим определенным интересом представляют современные наработки по совершенствованию конструкции самого башмака. На нашей железной дороге пока используются обычные башмаки, собираемые из заводских компонентов слесарями пункта промывки вагонов станции Бендеры. Помнится, в позапрошлом году по разряду службы движения именно отсюда были отправлены партии башмаков в адрес станций Бэлць-Слобозия, Окница и Джурджулешть. А вот специалисты дорожной лаборатории вагонного хозяйства Белорусской железной дороги сумели замануться на большее. Творческий поиск привел к созданию экспериментальных тормозных башмаков оригинальной конструкции. Они отличаются от обычных тем, что в них добавлены специальные пластины-накладки, выполненные из композитного сплава с содержанием углеродной стали и материала, включающего значительный процент графита. Графит обеспечивает снижение коэффициента трения, а это, в свою очередь, уменьшает износ поверхности катания вагонного колеса. Можно назвать, конечно, недостатком то, что такие башмаки выходят из строя при эксплуатации быстрее, чем обычные. Но нельзя не учитывать другое обстоятельство: стоимость их изготовления гораздо меньше расходов на обточки или замену поврежденных колесных пар. А это значит, что предпочтительней «пожертвовать» башмаком ради уменьшения интенсивного износа дорогостоящего элемента ходовой части вагонов.

Сотни грузовых вагонов проходят ежедневно через сортировочные горки нашей магистрали. И очень важно соблюдать строго, в соответствии с техническими нормами выполнение всех операций, связанных с роспуском и торможением. В этом залог не только безопасного движения, но и продления срока службы подвижного состава, его ходовых частей, а, в конечном счете, существенного снижения материальных затрат на ремонтные цели.

На снимках:

1. Оператор вспомогательной маневровой вышки Андрей Бизуцки
2. В ответственной должности регулировщика скоростей северной станции Виталий Гузгану трудится четвертый год
3. Вагонный парк станции Бэлць-Слобозия

Фото автора





ТЧ-3: ПЕРЕВОЗЯТ, РЕМОНТИРУЮТ, ЭКОНОМЯТ

Лилиана НИКИФОРОВА

Локомотивное депо Басарабьяска, одно из нескольких основных и оборотных депо службы тяги ГП «Железная дорога Молдовы», на сегодняшний день является одним из надежных форпостов Молдавской магистрали на южном

его года здесь сэкономлено 221 кубических метров газа на сумму 4000 леев. В непростой борьбе за экономию тон задает элита предприятия – машинисты Басарабьясского локомотивного депо – работники цеха эксплуатации. Самым экономным за вышеотмеченный период в ТЧ-3 стал квалифицированный и опытный машинист Э.В.Остапенко, экономия которого составила 452 кг дизельного

атационных рабочих локомотивного депо. Построено новое здание ангара для технического обслуживания локомотивов Т0-2 со смотровой канавой и эстакадами. Отремонтированы цеха депо, заменена осветительная аппаратура и энергоснабжение. Построен новый цех для производства ТР-3 локомотивам, где установлен мостовой кран и два стоила, с домкратами ТЭД-30. Работают в нем локомотивщики ТЧ-2 Варница под руководством мастера А.С.Тарануца, выполняющая Т0-3 и ТР-1 магистральным тепловозам.



Коллектив ТЧ-3 успешно выполняет поставленную перед ним задачу: обеспечивает безопасность движения поездов при качественном выполнении грузовых перевозок, ремонт тягового подвижного состава, сокращение эксплуатационных расходов и т.д.

ее участке. Коллектив ТЧ-3, которым руководит опытный железнодорожник Владимир Андреевич ЧОБАН, успешно выполняет поставленную перед ним задачу: обеспечивает безопасность движения поездов при качественном выполнении грузовых перевозок, ремонт тягового подвижного состава, сокращение эксплуатационных расходов и т.д. Так, например, басарабьясские локомотивщики за четыре месяца текущего года выполнили такие качественные и количественные показатели, как объем грузовых перевозок: при плане 203,8 млн тонно/км брутто, выполнение составило 238 млн тонно/км, перевыполнение к плану – 16,8 процентов.

Наряду с выполнением производственной программы, коллектив депо уделяет большое внимание и сокращению эксплуатационных расходов. Так, например, за четыре месяца т.г. экономия твердого топлива (угля) составила 0,745 тонн, что в денежном выражении 5,8 тыс.леев. За этот же период нынеш-

топлива. Вторым по бережливости стал не менее опытный машинист А.И.Буц, который сэкономил 394 кг топлива. На третьем месте в борьбе за сокращение эксплуатационных расходов оказался машинист Е.Е.Бурдужан, экономия дизельного топлива которого составила 220 кг. Машинист Ф.И.Чуботаряну сэкономил 104 кг дизельного топлива, а его коллега А.Е.Волокитин – лишь на 2 килограмма меньше.

Работники цеха ремонта – слесари по ремонту ТПС С.В.Горемыкин, О.С.Резниченко, О.И.Иванов, Ю.Д.Петкогло, С.П.Степюк, С.В.Селин, В.В.Михов, а также газосварщик В.А.Юровский и токарь С.Х.Продиус являются гордостью коллектива локомотивного депо.

Коллектив ТЧ-3 гордится не только своими профессионалами, но и родным предприятием, которое существенно изменилось после присвоения ему статуса основного локомотивного депо в 2004 году. Так, например, заметно улучшились условия труда ремонтных и эксплу-

В цехах локомотивного депо Басарабьяска установлены станки и оборудование, с помощью которых появилась возможность проводить ремонт тепловозам по смене колесно-моторных блоков, обточку колесных пар без выкатки из под тепловоза. Сразу же после обточки тепловоз подается на позицию по поверхностному упрочнению гребней колесных пар.

В депо также установлена позиция реостатных испытаний тепловозов.

Руководство депо и профсоюзный комитет уделяют большое внимание условиям труда и быта работников предприятия. В холодное время года все цеха локомотивного депо отапливаются от централизованной системы отопления ВЧД-2. К услугам локомотивщиков предоставлены раздевалки и душевые.

В хорошо отремонтированной комнате приема пищи и еда кажется вкуснее. Экипажи локомотивных бригад и ремонтные рабочие могут с комфортом отдохнуть в бригадном доме ТЧ-3.

В ангаре ПТОЛ функционирует установка по кондиционированию воды с обратнo-осмотической системой «ECOSOFT», которая после добавления химических присадок используется для водяных систем тепловозов всех серий.

...В любое время суток – днем и ночью, в любую погоду – в зной и лютый мороз, дождь и метель, из депо ангара и ворот ТЧ-3 выезжают тепловозы и локомотивы, за контроллерами которых трудятся квалифицированные специалисты локомотивного депо Басарабьяска, готовые бесперебойно обеспечить безопасность движения поездов на южном участке Молдавской магистрали.

Фото Юрия КОЗЛОВА

ПЧ-3 РАБОТАЕТ В НОВОМ СОСТАВЕ: БАЛЛЬНОСТЬ ВЫПОЛНЯЮТ, РАСХОДЫ СОКРАЩАЮТ

Лилиана НИКИФОРОВА

Высокую оценку генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» Юрия ТОПАЛА в ходе объезда получил коллектив Басарабьясской дистанции пути, которым руководит молодой, энергичный, и уже достаточно опытный специалист-железнодорожник Виктор Викторович Подгурский, не только за хорошую подготовку к летним грузовым и пассажирским перевозкам, но и за содержание вверенного ему пути в нормальном состоянии. Свои организаторские способности молодому руководителю ПЧ-3 предстоит проявить, также, как и до этого, в полном объеме после недавней реорганизации в структуре филиалов.

Речь идет о проведенной за месяц до нынешнего комиссионного осмотра оптимизации на железнодорожном узле Басарабьяска. Так, например, с целью сокращения эксплуатационных расходов на железной дороге Молдовы, а также рационального использования имущества и ресурсов Путьевая машинная станция Басарабьяска №130 реорганизована в эксплуатационно-ремонтный участок в составе Басарабьясской дистанции пути. Согласно новому штатному расписанию, в ПЧ-3 было переведено 76 человек и переданы все основные средства. Также в распоряжение Басарабьясской дистанции пути была передана

Недавний, очередной серьезный экзамен – весенний комиссионный осмотр ГП «Железная дорога Молдовы» – успешно сдал железнодорожный узел Басарабьяска.

производственная база Мостопоезда №1 по ст.Кахул вместе со штатом работников в количестве 10 человек.

– В настоящее время, – отметила, в частности, помощник начальника дистанции пути по кадрам Валентина Васильевна Кетова, – коллектив Басарабьясской дистанции пути насчитывает 574 работника, 66 из которых – женщины. Специалисты дистанции обслуживают три основных участка главного пути: Бендеры–Басарабьяска, Басарабьяска–Абаклия–Рень и участок Басарабьяска–Кахул–Джурджулешть. Протяженность

главного пути составляет 379,7 км, станционных – 150,6 км.

Основной показатель работы дистанции пути – балльность – выполняется, несмотря на острую нехватку материалов верхнего строения пути. И это благодаря правильной организации труда со стороны руководства ПЧ-3, а также профессионализму и накопленному опыту большинства работников. Так, например, за 5 месяцев т.г. балльность выполнена на 138,2 процента (при плане 170 баллов выполнение составило 105,8 балла).

С начала нынешнего года



было уложено в путь 1940 шпал, из них 1337 – новых деревянных; на стрелочные переводы – 322 новых переводных бруса. На разрядку кустов негодных шпал на главном пути требуется 46,7 тыс. шпал, на станционные – 14,2 тыс.шпал. Капитального ремонта требуют 153,95 км пути.

Из-за несвоевременной замены негодных шпал в ПЧ-3 нет возможности содержать путь без кустовой гнилости. Здесь ощущается огромный дефицит шпал и материалов верхнего строения пути.

Тем не менее, коллектив опытных специалистов ПЧ-3 выполнил в текущем году смену рельсов старогонными на 2,5 км пути. В целях оптимизации путевого развития под существующий объем перевозок произведен демонтаж 1,8 км пути и одного сплетения.

– По итогам работы коллектива нашей дистанции пути за четыре месяца 2017 года, – сказал, в частности, начальник ПЧ-3 Виктор Подгурский, – хочется отметить следующих опытных специалистов: дорожных мастеров Д.Г. Митиогло, И.И. Чебанова, П.Н. Белалы, В.Н.Морарь; бригадира пути А.И.Лянжа; монтеров пути Д.Г.Канджа, Л.С.Гайдарлы и многих других, которые трудятся добросовестно, качественно, высокопродуктивно, как настоящие профессионалы железнодорожного дела.

Весеннему комиссионному осмотру в Басарабьясской дис-

танции пути предшествовала большая и оперативная работа, в ходе которой специалисты ПЧ-3 под руководством начальника Виктора Подгурского действовали профессионально, грамотно, зная в каких именно местах укладывать, в первую очередь, выделяемые шпалы, качественно осуществляли выработку, проводили пересмену рельсов с разворотом рабочего канта и т.д. В порядке содержания железнодорожные переезды, многие искусственные сооружения. Всю эту работу коллектива ПЧ-3 высоко оценил в ходе объезда генеральный директор Молдавской магистрали Юрий ТОПАЛА.

Своевременно обслуживаемые железнодорожные пути широкой и западноевропейской колеи позволяют использовать с наибольшим эффектом три маневровых и один вывозной тепловозы. Сюда же заходит тепловоз из Румынии, доставляя для перелива цистерны с нефтепродуктами.

В конце мая т.г. в Басарабьясской дистанции пути произведен очередной комиссионный осмотр железнодорожных переездов. Осмотру были подвергнуты 9 районов, 99 переездов, в том числе –12 охраняемых переездов (на главном пути – 81 переезд, из них – 11 охраняемых переездов).

Басарабьясская дистанция пути – самая длинная дистанция пути на Молдавской магистрали – стала теперь и самой многочисленной и мощной по своему техническому оснащению и кадровому потенциалу предприятием, которое всегда обеспечивает безопасное движение поездов на самом протяженном южном участке железной дороги РМ.

Фото Юрия КОЗЛОВА



В БУХГАЛТЕРИИ ДОПа – ТОЛЬКО ДАМЫ

Лилиана НИКИФОРОВА

Коллектив Дирекции по обслуживанию пассажиров – самое многочисленное производственное подразделение главного железнодорожного узла Молдавской магистрали Кишинэу – успешно

ТОПАЛА, во время недавнего весеннего комиссионного осмотра, которые высоко оценили уровень подготовки ДОПа к летним пассажирским перевозкам. В этом ответственном процессе, наряду со всеми работниками филиала – проводниками пассажирских вагонов, слесарями и электриками, начальниками поездов и

шое и многогранное предприятие, как Дирекция по обслуживанию пассажиров, требует тщательного, оперативного, профессионально-грамотного ведения всех бухгалтерских сложных операций.

Этой ответственной, сложной и нелегкой работой и занимаются все шесть сотрудниц бухгалтерии ДОПа, которыми в последние три года руководит исполняющий обязанности главного бухгалтера Оксана Ивановна Борисенко. Квалифицированный в области финансов специалист, за 13 лет своей работы на CFM, Оксана Борисенко прекрасно освоила специфику функционирования железнодорожного транспорта. Профессиональными успехами и проблемами Оксана Ивановна делится не только со своим супругом Дмитрием Леонидовичем, но и со своей свекровью Зинаидой Карповной Борисенко, которая работает в ДОПе 41 год!

Бухгалтерия Дирекции по обслуживанию пассажиров представляет собой слаженный коллектив, состоящий из квалифицированных, ответственных, добросовестных специалистов. Так, например, четверть века трудится бухгалтером по заработной плате Татьяна Станиславовна Негарэ, никогда не забывая о том, что ошибка в ее работе может привести к ущемлению бюджета работников ДОПа. Такую же должность занимает и ее кол-

лега Вероника Игнатъевна Погребан, которая работает здесь 21 год, с таким же кредо.

Около 17 лет трудится в Дирекции по обслуживанию пассажиров бухгалтером по материалам Аурелия Спиридоновна Романчук. Все эти годы она старается соответствовать существующим требованиям.

Молодой специалист, выпускница Торгово-коммерческого университета Молдовы Наталья Круду около двух лет тому назад отлично вписалась в дружный и сплоченный коллектив бухгалтерии ДОПа. Достойным примером для Натальи являются ее коллеги по отделу – опытные и квалифицированные специалисты. И нет никакого сомнения, что с годами Наталья Васильевна станет таким же грамотным специалистом, как и ее наставницы.

Плодотворной, успешной и оперативной работе бухгалтерии ДОПа способствует хорошая коллегиальная атмосфера в коллективе, доброжелательные, дружеские взаимоотношения между сотрудницами отдела.

На снимке: (слева направо) Вероника Погребан, Наталья Круду, Аурелия Романчук, Оксана Борисенко, Татьяна Негарэ – работницы бухгалтерии ДОПа, Анжела Леонидовна Гузиенко – мастер-нарядчик в цехе резерва проводников, которая трудится здесь около 25-ти лет, Светлана Александровна Макаръ – бригадир цеха резерва проводников, трудовой стаж на CFM которой составляет почти 16 лет.

Фото Оксаны КАРПЕНКО, старшего мастера цеха №19 ДОПа



сдал серьезный экзамен на вступление в летние пассажирские перевозки 2017 года. Это подтвердили главные специалисты администрации ГП «Железная дорога Молдовы» во главе с генеральным директором предприятия Юрием

другими специалистами ДОПа – свой сильный вклад внесли и ее финансовые работники – сотрудники бухгалтерии. Их лепту в достижении финансово-экономических показателей предприятия нельзя переоценить. Ведь такое боль-

КРУПНЫМ ПЛАНОМ

ПОРЯДОК ЗДЕСЬ ПРАКТИЧЕСКИ АРМЕЙСКИЙ

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Укомплектованность опытными кадрами и постоянное совершенствование профессиональных навыков позволяют коллективу Бэлцкого ВП-3 сохранять при любых обстоятельствах высокий командный дух, мобилизованность и умение действовать в чрезвычайных ситуациях.

Когда на обширном северном участке Молдавской магистрали возникает нештатная ситуация, связанная, скажем, со сходом с рельсов вагонов или появляется необходимость в оказании помощи по перемещению больших тяжестей в ходе выполнения строительных и ремонтных операций, то к этому всегда готовы бэлцкие восстановители, возглавляемые инициативным и полным творческих замыслов начальником Федором Узун. Выезжая по первому же зову на линию, они не раз проявляли оперативность даже в самых сложных условиях. Так было, например, в 2016 году, когда довелось поднимать грузовые вагоны на подъездном пути АО «Ангосоор», или возле сортировочной горки станции Бэлць-Слобозия – две железнодорожные цистерны, нагруженные легко воспламеняющимся дизельным топливом, на ветке

нефтебазы по станции Фэлешть. В последнем случае требовалась особая осторожность, так как возникновение малейшей искры могло привести к еще большей, чем сход с рельсов, беде.

Успешное выполнение на протяжении длительного периода заданий объясняется не только надлежащим техническим оснащением в виде двух мощных кранов на железнодорожном ходу ЕДК-500 и ЕДК-1000 с самой длинной стрелой на дороге, гусеничного трактора и установки «Хеш», но и отлаженностью действий, которая, по сути, сродни армейской. Все это не возникает само по себе, а дается в результате настойчивой учебы, отработки практических навыков во время тренировочных занятий и, конечно, приобретенного за годы работы на одном и том же месте опыта. Например, очередное трени-



ровочное занятие проводилось в минувшем году на территории соседнего локомотивного депо. Специалисты отработали приемы поднятия с помощью крана старого тепловоза 2ТЭ10Л.

Немаловажно, что коллектив восстановительного поезда – стабильный. Работники, среди которых нет временщиков, даже при нынешних трудностях с заработной платой, имеют, как правило, большой трудовой стаж. Основные профессии – машинисты кранов и их помощники, механизаторы. В случае необходимости почти каждый может выполнять функции стропальщика, что способствует хо-

рошей взаимозаменяемости и маневренности рабочей силой, когда счет при выполнении оперативных заданий идет буквально на минуты.

– Профессии восстановителя не обучают ни в одном высшем или среднем специальном заведении железнодорожного профиля, – говорит руководитель ВП-3. – А потому заботимся о подготовке специалистов сами. Наряду с учебой и тренировками, немаловажную роль в этом деле играет наставничество, когда умудренные опытом работники берут шефство над теми, кто моложе, помогают в освоении конкретных специальностей.

В качестве примера мне назвали механизатора 6-го разряда Михаила Чумака. За многие годы работы он обучил своему делу не одного новичка. В числе учеников еще не так давно был и Иван Баля, научившийся самостоятельному управлению гусеничной техникой. Машинисты кранов Виктор Стах и Емельян Голодин помогли, соответственно, Алишеру Чембердиеву и Николаю Гуилэ, перешедшему в команду из локомотивного депо.

Профессиональному становлению способствует и то, что специалисты знают досконально и всегда содержат в исправном состоянии вверенную технику, устраняя возникающие поломки. Не обходится без их участия и в других неотложных делах. Речь идет о ремонтах служебных помещений и отопительной системы, уборке закрепленной территории, изготовлении приспособлений, облегчающих работу. Своими силами была восстановлена грузовая автомашина ГАЗ-53, используемая для оперативной доставки на линию установки «Хеш» и обслуживающего персонала. На кранах заменены восемь аккумуляторных батарей.

На снимке: работники ВП-3 Михаил Чумака и Иван Баля

Фото автора



ЛЕТО – ГОРЯЧАЯ ПОРА

Артем МИРОНОВ,

заместитель начальника службы
сигнализации и связи по СЦБ

В период с 20 по 23 июня работниками ПЧ-5, ШЧ-3, ЭЧ-3 выполнены работы по обустройству временного переезда 56 км на перегоне Катраник–Хилиуц. Все работы были проведены в срок в соответствии с графиком. Работники ПЧ-5 выполнили установку переездного настила и поворотных шлагбаумов. Работники ЭЧ-3 выполнили работы по электроснабжению здания переездного поста и наружному освещению переезда. Персонал ШЧ-3 выполнил строительно-



монтажные работы по переносу релейных шкафов, щитка управления и автоматических шлагбаумов. Напомним, что временный переезд 56 км на перегоне Катраник–Хилиуц был построен по объездной дороге в 30 метрах от основной дороги и переезда в связи с тем, что по оси основного переезда будут производиться работы по строительству автомобильного моста. По окончании строительства моста основной и временный переезды будут закрыты.

Фото автора



ИНТЕРВЬЮ НА ТЕМУ

МОЛДАВСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ЖДЕТ МОЛОДЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

– Путевку в жизнь получают 123 выпускника, из которых 49 человек владеют железнодорожными специальностями, – рассказал директор учебного заведения Александр Беляков. – Это движенцы, вагонники, путейцы. Что касается работников СЦБ и связи, то у них выпуск по окончании следующего учебного года. Пока ребята перешли на четвертый курс.



– Что ожидает новопришедших специалистов дальше?

– Часть из них решила продолжить учебу в Техническом университете Молдовы и Академии транспорта, информатики и коммуникаций (АТИК). А в отношении остальных все зависит от условий, которые предложит работодатель в лице ГП «Железная дорога Молдовы». Кстати, восемь специалистов нынешнего выпуска уже работают на северном участке магистрали, что не может не радовать.

– Насколько мне известно, отечественная железнодорожная отрасль очень нуждается в притоке молодых кадров. И с предоставлением вакантных рабочих мест проблем не должно возникнуть.

– Мы стараемся поддерживать тесные деловые связи с нашей магистралью, находя понимание на различных уровнях. Не так давно в колледже с рабочим визитом побывал директор

В Бэлцком техническом колледже железнодорожного транспорта завершилась сдача государственных экзаменов и защита дипломных работ группой выпускников этого года. Как и в прежние выпуски, уровень подготовки – неплохой, а это заслуга не только студентов, но и всего педагогического коллектива.

Дирекции персонала Виталие МАНОЛЕ, с которым обсудили вопросы взаимодействия в области трудоустройства и организации производственной практики. Диалог был конструктивным, а это открывает путь к дальнейшему взаимовыгодному сотрудничеству касательно закрепления выпускников на железнодорожных предприятиях. Однако не все так просто. Чтобы молодые специалисты могли реализовать себя успешно на производстве, необходима разработка привлекательной молодежной программы, как это делается на многих других железных дорогах. Речь идет, в частности, об эффективной системе материального стимулирования и, что не менее важно, предоставлении хотя бы временного жилья по месту работы тем, кому предстоит трудиться в отдалении от дома. И в этом направлении еще предстоит поработать, так как, если судить по прежним годам, из-за недостаточной мотивации некоторые выпускники вынуждены уезжать в поиске лучшей доли за рубеж.

– Будем надеяться, что с укреплением финансового положения магистрали молодым кадрам станут уделять куда больше, чем сейчас, внимания...

– Хотелось бы, так как мы должны готовить железнодорожных специалистов, прежде всего, для своей страны. Даже находясь в трудных условиях, дорога протягивает руку помощи колледжу в решении других насущных вопросов. Например, в ответ на нашу просьбу генеральный директор Юрий ТОПАЛА дал «добро» на выделение списанного купейного вагона, что укрепит нашу материально-техническую базу и позволит строить учебный процесс еще качественней. Всегда находим поддержку у основных служб дороги, а также предприятий Бэлцкого железнодорожного

узла в деле организации производственной практики учащихся. В завершившемся учебном году такую практику прошли 19 человек в ВЧД-3, 21 – в ПЧ-5, 19 – в ТЧ-4, 22 – на станциях Бэлць-Слобозия, Бэлць-город, Рэуцел, Шолдэнешть, Столничень и Унгень. В связи с этим хочу выразить особую признательность таким руководителям практики, как заместителю начальника вагонного депо по ремонту Виталию Ветренюку, начальнику дистанции пути Алексею Круглий, заместителю начальника Бэлцкого движущего предприятия Алене Круглий и т.д. Неплохое взаимодействие налажено с начальником ШЧ-3 Владимиром Малышевым и его заместителем Александром Руснаком.

Следует отметить, что мы пошли впервые на эксперимент, организовав по окончании производственной практики открытые экзамены. Каждый студент представляет в присутствии руководителя практики и учебной группы отчет, получая соответствующую оценку. По согласованию с предприятиями ведем также обучение в рамках так называемого индивидуального учебного плана, когда студент сочетает теоретические занятия в колледже с работой, за которую, соответственно, получает заработную плату. Контроль за этим как с нашей стороны, так и со стороны производственников, разумеется, строгий. Если студент не сумел проявить себя в учебе и в работе, недисциплинирован, то ему в дальнейшем отказывается в праве участия в данной форме обучения. Вопросы производственной адаптации учащихся придаем столь большое значение, что впервые ввели должность заместителя директора колледжа по практике, которую занимает Наталья Маковей.

– В настоящее время раз-



витие железнодорожного транспорта мира сопровождается внедрением достижений научно-технического прогресса, совершенствованием логистики перевозок. Учитывают ли это в колледже при подготовке специалистов?

– Конечно. Мы исходим в своей работе из того, что учащиеся должны смотреть в перспективу сквозь призму всего лучшего и передового. Этому способствуют в немалой степени знания, получаемые через Интернет. В колледже – три компьютерных класса, а вскоре будет оборудован и четвертый. Организовано целое отделение информатики, которым заведует Корина Василос. В адаптации учебного процесса к требованиям современного рынка трудовых ресурсов важную роль играет установление партнерских отношений с зарубежными профильными учебными заведениями и экономическими агентами. В этом контексте не менее важно участие педагогов и учащихся в работе различных симпозиумов, конференций, организуемых как в стране, так и за рубежом. Недавно в стенах колледжа про-

водилась международная конференция представителей железнодорожных учебных заведений нескольких стран на тему «Логистика железнодорожного транспорта». По итогам форума был издан научный сборник. В 2015 году колледж стал членом Европейской ассоциации железнодорожных учебных заведений, что не только повысило престиж, но и позволяет участвовать во многих конкурсах. Например, на Международной выставке «Современные учебные заведения-2017» в Киеве результаты работы нашего педагогического коллектива были

отмечены золотой медалью. Еще одну золотую медаль принесла победа учащихся в конкурсе «International Computer Skills Competition», состоявшемся в польском городе Познань. В апреле т.г. учащиеся колледжа участвовали в Международном конкурсе «The International professional excellence contest of train drivers and logistics forwarding agents» в Вильнюсе и вернулись с бронзовой медалью. И таких примеров много.

Колледж является современным образовательным учреждением, которое ведет обучение на основе государственных общеобразовательных стандартов и с использованием лучших технологий. Мы дали очередной группе выпускников тот запас знаний, который необходим в трудовой деятельности. И остается пожелать ребятам быть востребованными на железной дороге, а еще – материального благополучия и дальнейшего профессионального роста. В добрый путь и пусть удача не покидает вас!

На снимках:

1. Директор колледжа Александр Беляков.
2. Колледж в ожидании абитуриентов.



ПОЗДРАВЛЯЕМ ПОБЕДИТЕЛЯ

Пауэрлифтинг – спорт сильных

Влад ДОБРОВ

Суть пауэрлифтинга или, как его еще называют, силового троеборья заключается в преодолении сопротивления максимально тяжелого для спортсмена веса.

В качестве соревновательных дисциплин – приседание со штангой на спине, жим штанги с лежащего положения на горизонтальной скамейке и тяга штанги, которые оцениваются по суммарно взятому весу.

Данным видом спорта, приобретающим все большую популярность в мире, включая нашу Молдову, «заболел» еще в пятнадцатилетнем возрасте Владимир Мелека – уроженец села Токмазея, что рядом с Тирасполем. Упорные тренировки в городском спортивном клубе «Титан» позволили достичь настоящего мастерства, которое не покида-

ет этого энергичного, полного энтузиазма человека и ныне. На недавнем чемпионате республики молдавский спортсмен сумел выжать штангу весом в 190 кг, а в троеборье осилил 422 кг. Это один из лучших результатов.

Владимир Александрович является призером чемпионата мира по тяжелой атлетике, мастер международного класса. С 1 по 5 июня 2017 года проходил Чемпионат мира в Бельгии по тяжелой атлетике, город Антверпен, в котором участвовали 17 государств. Республику Молдова представляли 22 спортсмена, среди которых и Владимир Мелека.



Хватает повседневных забот, связанных с ответственной должностью начальника Кишиневского и Бендерского железнодорожных узлов. Однако спортсмен не забывает о дальнейших тренировках, находя в занятиях по пауэрлифтингу настоящий

эликсир молодости, источник бодрости и вдохновения.

На снимке: вот так покоряется мастеру международного класса тяжелая штанга!

Фото из архива спортсмена

День спорта в Унгень

Валерий АЛЕКСАНДРОВ,

главный судья соревнований, станция Унгень

Недавно на спортивном комплексе Унгенской таможни прошел спортивный праздник нашего железнодорожного узла. День спорта был посвящен открытию летнего спортивного сезона-2017.

В программу соревнований были включены состязания по 4 видам спорта: волейболу, шашкам, городошному и гиревому спорту.

Следует отметить, что в соревнованиях приняли участие практически все подразделения узла.

Перед началом мероприятия к его участникам обратились начальник станции Унгень Сергей Димитраки и председатель профкома Галина Сырги. Они пожелали присутствующим спортивных успехов в предстоящих соревнованиях.

Самыми зрелищными были соревно-

вания по городошному спорту, в которых приняли участие свыше 30 спортсменов. В результате проведенных баталий лучший результат показал дежурный по парку станции Унгень Николай Павлюк. На втором месте – работник локомотивного депо Иван Чебану, на третьем – представитель ВОХРа станции Унгень Иван Бабару.

Массовыми были соревнования и шашки. Вначале они проходили в подгруппах, затем победители групп разыграли звание сильнейшего. Им оказался стрелок СК-6 ВОХРа Унгень Илья Шолтояну. На втором ме-

сте – электрик ЭЧС-1 Унгень Иван Корлэтяну, на третьем – и.о. начальника ПТО Берешть Александр Фиткевич.

Живо и интересно проходили и соревнования волейболистов, которые завершились следующими результатами. На первом месте – команды СК-6 ВОХРа ст. Унгень совместно с пожарным поездом ст. Унгень; на втором месте – команда оборотного локомотивного депо; на третьем месте – сборная команда вагонников ППВ и ПТО Берешть.

Среди гиревиков звание сильнейшего вновь подтвердил работник локомотивного депо Михаил Гричанюк, поднявший 115 раз лудовую гирю. На втором месте – стрелок СК-6 ВОХРа ст. Унгень Виталий Драган, на третьем – машинист оборотного локомотивного депо Сергей Берник.

В завершении спортивного праздника все победители получили заслуженные награды руководства и профсоюзного комитета узла.

Итак, летний спортивный сезон на Унгенском железнодорожном узле открыт. Впереди его коллектив ждут новые соревнования.

ХОРОШАЯ НОВОСТЬ

Поезд сообщением Кишинев-Одесса будет ездить чаще

Начиная с 23 июня 2017 года поезд сообщением Кишинев-Одесса, который прежде курсировал только по выходным дням, возобновил движение и по пятницам. Расписание будет действовать до 8 сентября 2017 года.

Таким образом, в соответствии с соглашением, подписанным между CFM и представителями Железных дорог Украины, поезд будет курсировать три раза в неделю. При условии, если пассажиропоток сохранится и в дальнейшем, данная периодичность движения состава в сторону Одессы будет продлена.

Следует напомнить, что благодаря сотрудничеству ГП «Железная дорога Молдовы» с представителями таможенной службы, а также при поддержке EUBAM, таможенный досмотр пассажиров данного направления будет производиться в здании железнодорожного вокзала Кишинева до посадки пассажиров в поезд, перед отправлением. Такая процедура на границе не будет повторяться. Это решение позволило сократить время нахождения состава в пути. Таким образом, время пути было сокращено примерно на 40 минут в сторону Одессы и примерно на 50 минут в обратном направлении.

Поезд сообщением Кишинев-Одесса отправляется со станции Кишинев в 8.11 и прибывает в место назначения в 12.25. На обратном пути поезд из Одессы отправляется в 16.00 и прибывает в Кишинев в 20.15.

Железная дорога Молдовы
желает вам доброго пути!

По информации пресс-службы CFM

Наши дети – лучшие!

Уже 10 лет в «SIS N BRO» молодежь успешно постигает современные танцевальные жанры: хип-хоп, хаус, вог, джаз-фанк и др.

В коллективе участвуют и дети железнодорожников. Миронова Люба, дочь Артема Миронова, заместителя начальника службы сигнализации и связи по СЦБ (в центре фотографии), занимается танцами несколько лет и теперь пробует себя в качестве руководителя в создании и постановке танцев.

На конкурсе «Sis n Bro New Trainer» Люба заняла второе место.

Поздравляем и желаем новых побед на танцполе!

На снимке: Один из многочисленных и талантливых коллективов современного танца в Молдове «SIS N BRO» на съемке танцевального видеоклипа.

Фото Артема МИРОНОВА



ТЕХНИЧЕСКИЙ КОЛЛЕДЖ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА БЭЛЦЬ

Приглашает на учебу выпускников гимназий на 2017-2018 учебный год по специальностям:

- Железнодорожный транспорт
- Автомобильный транспорт
- Информатика

Обучение проводится на румынском и русском языках. Учащиеся обеспечиваются общежитием и стипендией (при условии хорошей успеваемости).

Учащиеся колледжа имеют возможность пройти обучение на военной кафедре. После окончания обучения на кафедре, призванные освобождаются от службы в армии.

Зачисление проводится на основании документа об окончании гимназии.

Адрес: м. Бэлць, ул. Дечебал, 101 (остановка «Троллейбусное депо», район 1-ой поликлиники)

Телефоны: (0231) 7-03-98, 0(231) 7-51-62
www.ctfm.md (дополнительная информация на сайте колледжа)
e-mail: railwaycollegemd@gmail.com

ОБЪЯВЛЕНИЕ О ПРОВЕДЕНИИ КОНКУРСА НА ВАКАНТНУЮ ДОЛЖНОСТЬ

Технический колледж железнодорожного транспорта объявляет конкурс на замещение вакантной должности зав. хозяйственным сектором и аквизициям.

Детали об условиях конкурса можно получить по телефону: 0231-70398.

В деле для участия в конкурсе должны находиться следующие документы:

- заявление на участие в конкурсе, на специальном бланке, приложение №1 Регламента;
- копия удостоверения личности;
- копия/копии документов об образовании;
- копия трудовой книжки, заверенная;

- анкета по образцу, указанная в приложении № 2 Регламента;
- медицинская справка, подтверждающая физическое (от семейного врача) и психологическое здоровье (выданное психиатром) для данной должности;
- справка из отдела внутренних дел (Certificat de cazier judiciar).

Обязательные требования к кандидату на должность:

- высшее образование;
- знание государственного языка;
- на дату подачи заявления возраст не должен превышать 65 лет;
- гражданство Республики Молдова.

Дата подачи документов до 09 июля 2017, включительно.

ОБЪЯВЛЕНИЕ

Администрация Кишиневской дистанции пути приглашает на постоянную работу:

- 26 монтеров по текущему содержанию пути (Кишинэу-Кэлэрашь);
- 1 дорожника мастера (Гидигич);
- 2 бригадиров по текущему содержанию пути (Кэлэрашь-Корнешть, Стрэшень);
- 2 техников околота (Кишинэу, Кэлэрашь);
- 3 дежурных по поезду (Кишинэу, Гидигич, Кэлэрашь);
- 1 наладчика путевых машин и механизмов (Кишинэу);
- 2 операторов дефектоскопной тележки (Стрэшень-Корнешть);
- 1 слесаря по контрольно-измерительным приборам (Кишинэу);
- 1 аккумуляторщика (Кишинэу);
- 1 кузнеца на молотах и прессах (Кишинэу);
- 1 сторожа (Кишинэу);
- 1 помощника начальника дистанции пути по безопасности (Кишинэу);
- 1 инженера технического отдела (Кишинэу);
- 1 ведущего экономиста (Кишинэу);
- 1 инспектора по кадрам.

Подробная информация по тел.: 022 83-37-94; 022 83-22-19.