

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ МОЛДОВЫ



N 8-9 (5942-43) 29 мая 2018 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.

МЕЖДУНАРОДНАЯ ЖИЗНЬ МАГИСТРАЛИ

Железнодорожники стран СНГ и Балтии подвели итоги работы в 2017 году и в первом квартале 2018 года

Делегация ГП «Железная дорога Молдовы», которую возглавил генеральный директор CFM Юрий ТОПАЛА, 17-18 мая 2018 г. приняла участие в 68-м заседании Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества в Бишкеке (Киргизская Республика).

В заседании участвовали 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 Республики Болгария, 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 приняли участие наблюдатели при Совете — представители железнодорожной администрации Исламской Республики Иран и Международной конфедерации профсоюзов железнодорожников.

Председательствовал на заседании Сопредседатель Совета, генеральный директор ГП «Национальная компания «Киргизская железная дорога» А.Б.НОГОЙБАЕВ.

В рамках состоявшегося пленарного заседания 68-го Совета были подведены итоги эксплуатационной работы сети железных дорог, международных пассажирских перевозок.

Как было отмечено на заседании, в 2017 году железными дорогами СНГ и стран Балтии перевезено 2002,5 млн тонн грузов, что выше уровня 2016 года на 55,6 млн тонн (+3,1%), грузооборот вырос на 6,3%. **Перевыполнены принятые обязательства по погрузке грузов железнодорожными администрациями: Азербайджанской Республики (+12,5%), Республики Армения (+11,7%), Республики Беларусь (+10,1%), Республики Казахстан (+2,8%), Киргизской Республики (+1,1%), Республики Молдова (+12,0%), Российской Федерации (+0,5%), Республики Таджикистан (+84,1%), Туркменистана (+31,4%), Грузии (+23,5%), Литовской Республики (+9,4%), Эстонской Республики (+8,8%).**

Перевозки грузов в контейнерах увеличились на 14,1%. Положительная динамика сохранилась и в I квартале 2018 года. За этот период отправлено 493,1 млн тонн грузов, что выше уровня 2017 года на 12,7 млн тонн (+2,6%), грузооборот вырос на 4,7%. Погрузка грузов в контейнерах увеличилась к аналогичному периоду 2017 года на 12,6%. Перевозки пассажиров в международном сообщении в 2017 году составили 18,6 млн пассажиров (-2,8% к 2016 году).



При этом общий пассажирооборот увеличился на 1,2% до 7,3 млрд пасс.-км при увеличении средней дальности перевозки пассажиров на 2%.

В I квартале 2018 года в международном сообщении отправлено 3,7 млн пассажиров, что на 5% больше, чем за аналогичный период 2017 года.

Общий пассажирооборот составил 1,5 млрд пасс.-км (+0,4%).

Также в повестке дня заседания было рассмотрено взаиморасчетов между железнодорожными администрациями, подведение итогов переписи грузовых вагонов и контейнеров, утверждение планов НИОКР и другие вопросы. Кроме того, подготовлено более 30 проектов нормативных документов и изменений к ним, которые были вынесены на утверждение Совета. Среди них — правила эксплуатации и пономерного учета собственных грузовых вагонов; правила эксплуатации, пономерного учета и расчетов за пользование грузовыми вагонами собственности других государств; единая тарифно-статистическая номенклатура грузов (ЕТСНГ); правила перевозок опасных грузов; правила перевозки жидких грузов наливом в вагонах-цистернах и вагонах бункерного типа для перевозки нефтебитума; правила пользования пассажирскими вагонами в международном сообщении; регламенты ремонта и эксплуатации подвижного состава и другие документы.

Новым председателем Дирекции Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества избран **начальник Южно-Уральской железной дороги ОАО «РЖД» Виктор ПОПОВ.**

По завершении мероприятия был подписан итоговый протокол. Решено очередное, 69-е заседание Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества провести в октябре 2018 года в г.Ереван (Армения).

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 был награжден **ОХЛАДЧУК Валерий Николаевич, заместитель генерального директора по безопасности ГП «Железная дорога Молдовы».** За значительный вклад в укрепление сотрудничества в осуществлении перевозок и обеспечение эффективной работы железнодорожного транспорта в международном сообщении Почетной грамотой Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества была награждена **ЯКУНИНА Марина Михайловна, ведущий инженер службы вагонного хозяйства ГП «Железная дорога Молдовы».**

Ирина КРАЕВСКАЯ

Фото любезно предоставлены Дирекцией стратегий и международных связей CFM





Север CFM ищет резервы повышения доходности

В мае на ГП «ЖДМ» проведен весенний комиссионный осмотр-2018 северного региона Молдавской магистрали. Комиссия под председательством генерального директора CFM Юрия ТОПАЛА 14-15 мая проверяла готовность подразделений к летним перевозкам грузов и пассажиров.

В отличие от тех железных дорог, которые имеют инвесторов или получают на развитие государственные дотации, Молдавская магистраль полагается исключительно на собственные возможности. А зарабатывать средства, необходимые для поддержания сложной инфраструктуры, в нынешних условиях непросто. Уже на примере охваченных 3 мая весенним комиссионным осмотром станций Брэтушень и Липкань можно было видеть, сколько усилий приходится затрачивать, чтобы отвоевывать у ближайших конкурентов в лице автомобилистов перевозку щебня и зерновых, дающих доходный тоннаж. И если отсюда, что ни месяц, удастся отправлять вагонами повышенные объемы груза, то это, прежде всего, результат настоящей хозяйской предприимчивости, организованности, умения находить деловые контакты с экономическими агентами.

Именно на такой подход к делу обращал особое внимание генеральный директор ГП «Железная дорога Молдовы» Юрий Топала и при посещении уже 14-15 мая 2018 г. филиалов остальной части обширного северного участка, а также Унгеньского железнодорожного узла.

— У нас только один путь к обеспечению экономической стабильности — максимально наращивать объемы грузоперевозок железнодорожным транспортом, — не устал подчеркивать Юрий Константинович, встречаясь с тружениками филиалов.

В числе тех, кто, наряду с Брэтушень и Липкань, задает тон в организации грузовой работы, находятся станции Вэлчинец и Матеуць.

Основной клиент, например, вэлчинецких грузозиков — АО «Tezeu-Lux», добывающее кварцевый песок для нужд столичных производственно-коммерческих структур Glass Container и Glass Container Company. С каждой отправляемой партии в девять груженых полувагонов дорожный бюджет получает доходы. Плюс еще за оказание услуг, касающихся подачи подвижного состава на погрузочную площадку, последующей уборки, маневровых операций, закрепления сформированных вагонных партий на отведенном для этого отрезке пути тормозными башмаками, ведения учетной документации и т.д. Кроме того, один раз в месяц товарной конторой взимаются сборы за заявки и платные телеграммы.

В случае станции Матеуць, обслуживающей такого промышленного гиганта, как Молдавский металлургический завод, и два предприятия по производству цемента, за четыре месяца нынешнего года в срав-



Окница



нении с соответствующим периодом 2017 года объемы погрузки только по Рыбнице увеличились почти в три раза. Причем резервы дальнейшего роста не исчерпаны, так как уже запросил крытые вагоны для экспорта своей продукции в Украину Резинский цементный завод, сообщил при встрече с комиссией ДС Михаил Райко.

Неплохо складывается грузовая работа на станциях Рэуцел, Дрокия, Рогожень, Дондушень.

Через Унгеньский пограничный ход поступают металлолом, нефтепродукты и металлопрокат, что позволяет загружать лучше работой местный пункт перестановки вагонов. На станции Берешть ведется переформирование грузовых поездов для трех направлений, включая зарубежное.

Вместе с тем, генеральный директор Юрий Топала указал на то, что здесь недостаточно используются резервы увеличения погрузки. Не оправдались

к сожалению, надежды на возрождение массовых контейнерных перевозок, хотя их перегруз можно вести на специальной подкрановой площадке. Упущен перелив естественным способом нефтепродуктов с цистерн западноевропейской колеи в цистерны, эксплуатируемые в странах СНГ и Балтии.

Руководитель магистрали акцентировал внимание железнодорожников также на необходимости своевременного отправления грузов в придунай-

ские порты. Это неправильно, когда загруженные зерновыми вагоны следуют с северного участка, например, в Джурджулешть по трое суток, а то и дольше. Примерно такое же расстояние большегрузные автомашины преодолевают намного быстрее. Причем, как говорится, от одних ворот к другим. И понятно, почему часть экономических агентов выбирают тот вид транспорта, который экономически выгоднее.

— Конечно, мы вынуждены считаться с низкой технической скоростью поездов из-за многочисленных ограничений, — сказал генеральный директор Юрий Топала. — Однако это не дает повода для расслабления. Оборот вагонов должен быть увеличен, что требует лучшей организации работы на местах. А еще важно снижать себестоимость перевозок.

Доходность зависит не только от коллективов станций, где формируется грузопоток. Не обойтись без активизации действий остальных участников единого технологического процесса. Взять, к примеру, такую составляющую грузовой работы, как уровень обеспеченности подвижным составом. В минувшем году на уже упомянутой нами станции Вэлчинец из-за нехватки полувагонов пришлось пойти на вынужденную корректировку плана погрузки в сторону уменьшения. Это привело не только к недобору денег дорожному бюджету, но и вызвало соответствующую реак-



цию клиента, который был готов вернуться к былой практике перевозки части кварцевого песка в Кишинэу большегрузными автомашинами. Перебои с доставкой сырья могли отразиться негативно на деятельности стекольных предприятий. Хорошо, что возникшую ситуацию удалось выправить. Определенные трудности с полувагонами и цементовозами возникли на станции Матеуц.

Чтобы подобное больше не повторилось, генеральный директор призвал работников вагонных депо дороги использовать все доступные резервы в деле поднятия, ускорения ремонта наиболее востребованных вагонов.

Очень многое в этом направлении делается в **Бэлцком ВЧД-3**, возглавляемом начальником Валерием Гылкэ (одновременно является руководителем северного железнодорожного узла). Только за апрель предприятие охватило разными видами ремонта, в том числе капитальным, с продлением в два раза срока эксплуатации, 44 единицы подвижного состава. Но это еще не все. Комиссию ознакомили с внедренной технологией модернизации железнодорожных платформ, которыми можно перевозить большие партии тяжелого металлопроката. В реализацию идеи внесли особый вклад, в частности, заместитель начальника вагонного депо по ремонту Виталий Ветренюк, главный инженер Вадим Албеницану и руководитель производственно-технического отдела Владимир Цурков. Уже сданы в эксплуатацию три таких платформы, готовятся две, а потом будет еще пять.

Творческому поиску способствует поддержание в нормальном состоянии материально-технической базы. Вагонники отремонтировали собственными силами станок для обточки колесных пар РАФАМЕТ, служба помогла сертифицировать закупленный ранее новый трехмодульный стенд комплексных испытаний воздухораспределителей (магистральной и основной части) и авторегуляторов режимов торможения. Практикуется реставрация некоторых видов деталей, что избавляет от дорогостоящих затрат на стороне. Нормально функционируют пункты технического осмотра по Окнице, Бэлць-Слобозии и в Матеуц, ППВ по Унгень.

Наболевшая проблема — дефицит колесных пар и люков полувагонов. Однако, как заверил входивший в состав комиссии **начальник службы материально-технического снабжения Валерий КАННА**, уже в ближайшее время на дорогу поступит несколько партий новых дисков колесных пар, а на приобретение люков полувагонов объявлен тендер.

Не меньшее значение имеет обеспечение надежной тягой, за что отвечают специалисты ТЧ-4 и входящих в состав данного предприятия двух оборотных локомотивных депо. Тепловозы — старые, но их стараются поддерживать за счет грамотного техобслуживания и ремонтов в приемлемом для безопасной эксплуатации состоянии. Локомотивные бригады северного участка выполняют маневровую работу, водят поезда в сторону Могилева-Подольского, Липкань, Берешть и на Слободку. Но даже при гра-



Помимо проверки общей готовности к летнему сезону, комиссия проверяла качество охраны труда и обеспечения безопасности движения поездов.



Север CFM ищет резервы повышения доходности

► Продолжение со стр. 2-3

мотной эксплуатации изношенность техники дает о себе знать. То возникнет какая-нибудь неисправность, то перегреется двигатель, как, например, на перегоне со сложным рельефом местности Брэтушень—Редиул Маре. И ничего с этим не поделаешь — технику нужно обновлять. Поэтому локомотивщики ожидают с большим нетерпением новые тепловозы, которые будут закуплены на кредит, предоставленный дороге западноевропейскими банками. Комиссия осмотрела цех, где в настоящее время ведется ремонт ТР-3 и ТР-1 двух тепловозных секций.

И еще необходим безопасный путь. В первую очередь там, где интенсивное движение поездов. Осмотр показал, что работники ПЧ-5 и ПЧ-6, а также околотов от ПЧ-1 на унгеньском участке предпринимают необходимые меры по удержанию под контролем путевого хозяйства, даже когда ощущается нехватка шпал, других материалов верхнего строения пути, ГСМ для техники. И все же остается немало перегонных и станционных путей с действующими ограничениями технической скорости поездов. Это отражается на соблюдении графиков движения, снижается оборот вагонов. Во время посещения комиссией станций **Гиндешть** и **Флорешть** была поднята проблема: из-за частичного или полного закрытия вспомогательных путей усложняется маневровый процесс. Такая ситуация не может не тревожить, особенно если ее рассматривать в массовом масштабе. И, как пообещал генеральный директор, даже в условиях финансовых трудностей дорога продолжит закупку новых шпал и бруса для разрядки очагов кустовой гнилости.

В ходе объезда генеральный директор CFM Юрий Топала встречался с молодыми специалистами.

— Молодежь — это будущее магистрали, а потому мы должны создать все условия для ее привлечения на железнодорожный транспорт, — сказал руководитель.

И в то же время приходилось констатировать с некоторой долей грусти, что в целом железнодорожный контингент стареет, усилилась текучесть кадров наиболее трудоспособного возраста. Причин тому несколько. Во-первых, сравнительно слабая мотивация труда. К тому же, многие работники, являющиеся жителями сельской местности, не могут добраться нормально домой после работы из-за не совсем удачного расписания движения дизельпоездов на рогоженском и унгеньском направлениях. В связи с этим, например, путеицы, занятые по Унгень и Берешть, просили выделить для пограничного железнодорожного узла мотрису, которая развозила бы людей. Из 26 моло-



Бэлць



дых слесарей и помощников машинистов, подготовленных в стенах Бэлцкого технического колледжа железнодорожного транспорта, в ТЧ-4 закрепились лишь двое. И дело не только в заработной плате. Иногородним парням из-за отсутствия молодежного общежития негде жить, а снимать квартиру в частном секторе накладно. В ПЧ-6 не хватает мастеров и бригадиров.

Не было станции и предприятия, на которых работники не поднимали бы вопрос возврата долгов по заработной плате и ее повышения. Например, в Унгень у генерального директора состоялась серьезная беседа по этому поводу со специалистами конторы передач и большой группой путеицев. Однако есть, как говорится, и обратная сторона медали: железная дорога, как и любой другой экономический агент, не в состоянии тратить больше того, что зарабатывает на оказании транспортных услуг. Откуда же брать дополнительные деньги на удовлетворение всех запросов?

— Когда я пришел на железную дорогу, она работала себе в убыток, нам отказывали в кредитовании банки, — терпеливо разъяснял сложившуюся ситуацию Юрий Топала. — Вопрос стоял о том, выживет ли вообще магистраль. Ведь работа на ней — это не только грамотное выполнение технических регламентов, но еще и бизнес — в отличие от того времени, когда многое дотировалось. Он не застрахован от рисков. Самая большая ошибка, допущенная еще до моего прихода на магистраль, состоит, на мой взгляд, в том, что дорога пыталась удовлетворять растущие потребности путем увеличения тарифов. В ответ большинство солидных экономических агентов перестали сотрудничать с

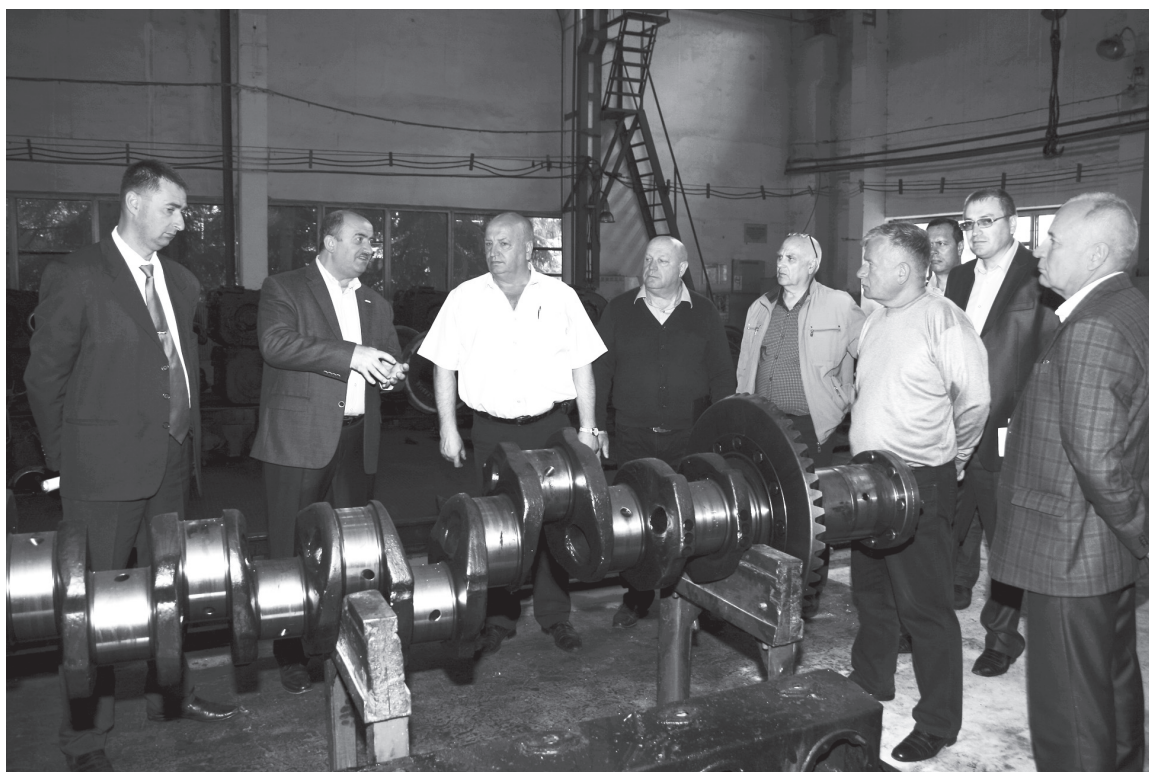


железнодорожниками. Всем нам пришлось приложить немало усилий, чтобы на основе более гибкой и привлекательной тарифной системы и жесткой экономии вернуть часть клиентов. И когда в 2017 году была получена пусть и незначительная по сумме прибыль, появилась надежда на хорошие перемены. С прибылью работаем и ныне. Однако это пока не означает, что мы можем позволить себе все, что пожелаем. Несмотря на некоторое улучшение, финансовые возможности остаются ограниченными, так как магистраль уступает автомобилистам львиную долю рынка транспортных услуг. Выход один — наращивать грузоперевозки, в чем должен быть заинтересован каждый железнодорожник.

Сказанное генеральным директором подкрепил конкретными цифрами его **заместитель по финансовой деятельности Александр ОРЫНДАШ**. Были приведены данные, на что и в каких пропорциях распределяются деньги из дорожного бюджета. Они идут не только на выплату заработной платы коллектива магистрали, но также на закупку шпал, горюче-смазочные материалы, спецодежду и т.д. И по каждой позиции, не считая, конечно, уплату налогов и погашение банковских кредитов разных лет, приходится экономить, чтобы хоть понемногу хватало на удовлетворение самых насущных потребностей. Конечно, бюджет можно «проесть». Но в таком случае что нас ожидает? Влезание в новые кредиты или банкротство. Рыночная экономика не прощает промахов, и их нужно избегать.

Призвав к тому, чтобы еще больше сплотиться перед трудностями, генеральный директор Юрий Топала напомнил: заработная плата на CFM выплачивается регулярно, из месяца в месяц. А с ростом доходности и погашением всех долгов перед кредиторами появится возможность вернуть железнодорожникам образовавшиеся при прежних руководителях долги по заработной плате и повысить ее. Этот день, по мнению Юрия Константиновича, недалек.

В то же время ничто не мешает принять определенные меры по повышению мотивации



лучших специалистов уже теперь. Для этого необходимо пересмотреть в каждом подразделении штаты, чтобы привести их в строгое соответствие с выполняемыми объемами работы. Ведь не секрет, что на от-

дельных участках, как подчеркнул генеральный директор, есть люди, которые загружены работой незначительно. Их высвобождение при сохранившихся фондах заработной платы позволит повысить зарабо-

ток оставшихся специалистов в зависимости от совмещения функций и квалификации каждого. На дороге создана специальная комиссия, которая поможет в пересмотре численности штатов на местах. А пе-

ред финансистами поставлена задача по совершенствованию системы заработной платы. Один из важных моментов — необходимость пересмотра практики стимулирования только в зависимости от трудового стажа. Выполняя одну и ту же работу, специалисты с разным стажем вознаграждаются явно неадекватно затрачиваемому труду, что, конечно, нельзя назвать справедливым.

Начальники ВЧД-3 Валерий Гылкэ и ТЧ-4 Анатолий Тихий подняли вопрос о том, чтобы руководителям подразделений разрешили распоряжаться в интересах трудовых коллективов частью фондов заработной платы. Так можно стимулировать лучших специалистов за перевыполнение норм, новаторство.

По большому счету, в этом предложении просматривается рациональное зерно перехода от «уровниловки», сложившейся в условиях строгого централизованного распределения средств, к элементам хозрасчета. Такой подход наиболее целесообразен, по крайней мере, для предприятий с производственным циклом.

Комиссия не преминула отметить хорошее эстетическое содержание станционных и вокзальных зданий, помещений, прилегающих территорий. Например, на **станции Бэлць-город** выполнена обрезка веток, низко свисавших над основным перроном. В зале ожидания покрашены скамейки, подоконники. Путейцы скосили траву в междупутьях маневровой площадки.

Аккуратно подстрижен кустарник на **станции Кобыльня**. Строители **Бэлцкого производственного участка НГЧИ** выполнили освежающий ремонт помещений на **станции Матеуц**, установлена система автономного отопления с утеплением служебного вагончика на отдаленном Блок-посту 61-й километр чернэуцкого направления. Ведется ремонт производственных помещений котельной ТЧ-4 по **Бэлць-Слобозия** и помещений с заменой окон и дверей на **станции Брэтушень**. А недавно бригада под руководством мастера Сергея Ткача вы-

Окончание на стр.6 ▶





Север СФМ ищет резервы повышения доходности



Унгень

► **Окончание. Начало на с.2-5**

садила свой трудовой десант на станции **Дондушень**, чтобы завершить реконструкцию перрона по габаритам. Предстоит серьезная работа по замене кровли и ремонту фасада со стороны города вокзального здания Дрокии.

Остановимся на некоторых других проблемах, поднятых труженниками. Выступая на разборе в Окнице, председатель узлового профкома Дмитрий Фисюк попросил, чтобы руководство дороги разрешило реализовывать путям и другим железнодорожникам участка древесину, заготавливаемую в лесозащитных полосах. В мехмастерских ПЧ-6 можно изготавливать такой инструмент, как ломы, однако необходимо выделение заготовок из металлического «кругляка». Есть вопросы к качеству спецобуви (зимние сапоги не в счет) для путейцев. По этому пункту в разговор включился представитель службы материально-технического снабжения, попросив уточнить, о какой именно обуви идет речь. Если о той, которая закуплена до октября прошлого года, то возражений нет. Но после этой даты взят курс на закупку только качественной обуви у отечественной фирмы «Cristina». Если выявлен брак, то в любом случае нужно составлять рекламацию.

Или такие вопросы, принятые к сведению комиссией для возможного решения:

- на станции Унгень назрела необходимость в реконструкции рампы, где осуществляется перегруз штучных грузов;
- железнодорожники станции Кобыльня обратились с просьбой о продлении маршрута дизель-поезда Бэлць—Рогожень до Матеуць;
- ввиду того, что работникам станции Матеуць трудно добираться по причине отсутствия рейсовой маршрутки на работу, ДС Михаил Райко предложил перевести товарную контору в Рыбницу или Резину;
- на станциях Цыра и Рэуцел резко снизился уровень воды в колодцах;
- железнодорожники Унгеньского участка попросили принять меры по улучшению деятельности местной железнодорожной амбулатории, которая осталась практически без врачей, выехавших на заработки за рубеж.

* * *

Комиссия осмотрела также часть станций Кишиневского железнодорожного узла. Хорошо подготовились к весеннему объезду движенцы, путейцы, работники вокзалов и электро-механики СЦБ Пырлицы, Сипотень, Калараша, Стрэшень. А самые лучшие показатели погрузки и выгрузки — на станции Гидигич, имеющей дело с нефтепродуктами, металлопрокатом, щебнем, минеральными удобрениями.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Фото Юрия КОЗЛОВА



Железная дорога Молдовы — старейшее предприятие в республике. Движущей силой ее дальнейшего развития является молодежь

НАДЕЖДА МАГИСТРАЛИ — молодежь



Наверное, железнодорожные профессии обладают особой притягательной силой, если, невзирая на нынешние трудности, молодежь продолжает приходить на Молдавскую магистраль. Причем, как правило, с дипломами об окончании высших учебных заведений или Бэлцкого технического колледжа железнодорожного транспорта, Басарабьяской дортехшколы.



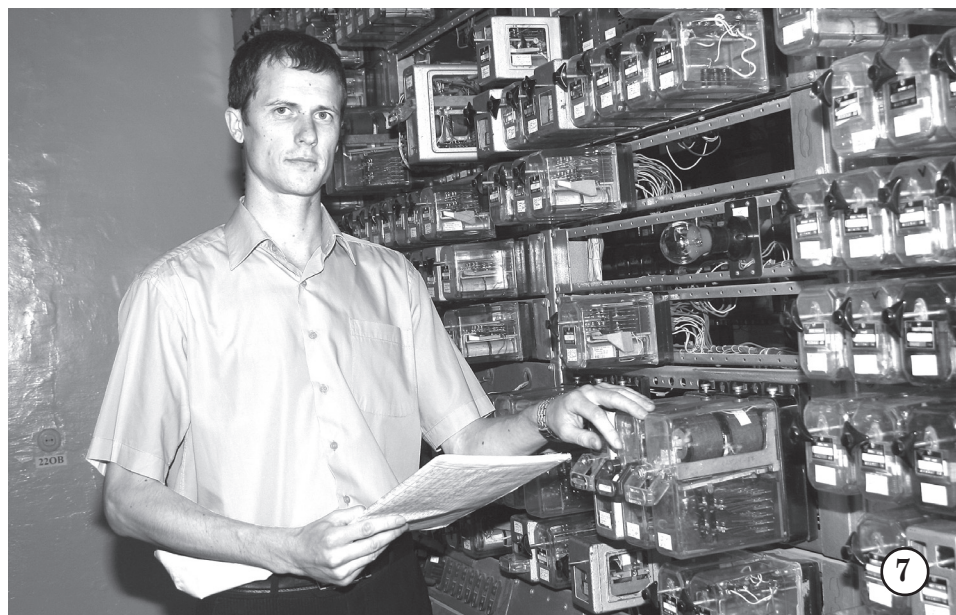
Есть стремление к дальнейшему совершенствованию знаний. Во время весеннего комиссионного осмотра генеральный директор CFM Юрий Топала не скрывал радости, видя за пультами станций, на постах электрической централизации, других участках молодых специалистов — подтянутых, дисциплинированных, уверенных в себе, грамотно и лаконично отвечавших на задаваемые проверяющими вопросы.

— Вы сделали правильный жизненный выбор, — говорил он парням и девушкам. — И я хочу, чтобы у вас было достойное будущее в собственной стране, а не по зарубежным наймам. Это достижимо при условии, если железная дорога экономически окрепнет, за что всем нам следует бороться вместе.

Вот лишь некоторые пронизанные судьбами штрихи к общему молодежному портрету магистрали. В рядах тех, кто продолжает дело старших поколений железнодорожников, находится, например, молодой ДСП **Сергей МЕЛЬНИК** со станции Наславча. На транспорт он пришел в 2007 году под влиянием своего дедушки, отдавшего в свое время много лет работе на «железке». Главные черты — исполнительность, строгое соблюдение требований безопасности движения при пропуске поездов на сложнейшем по рельефу местности участке.

На этой же станции трудится молодой ДС **Наталья РУНЦ**, умеющая мобилизовать коллектив на выполнение поставленных задач, проявляющая принципиальность.

Магистраль стала судьбой для дежурного за пультом **Родиона ЯКУБОВИЧА** (станция Хилиуць). То же самое можно сказать об электромеханиках СЦБ **Вадиме ГЛАДЧУКЕ** и **Вадиме ЖУНКУ**, которые обслуживают автоматическую



блокировку на участке Бэлць—Фэлешть—Столничень от ШЧ-3. В условиях нехватки кадров каждый работает, что называется, за двоих. Помогают знания, полученные в стенах Бэлцкого железнодорожного колледжа, и, конечно же, хорошая практическая обкатка под руководством старшего электромеханика участка опытного наставника Леонида Китичука.

Коль уж речь зашла об эсцэбистах, следует отметить также старшего электромеханика по Берешть **Эдуарда САВЧУКА** и электромеханика участка в райо-

не станции Гидигич **Иона ОДОБЕСКУ**. Оба из ШЧ-1.

После армейской службы житель села Буковец **Ион ЦЭРНЭ** решил твердо, что его призвание — железная дорога, пролегающая недалеко от родного дома. Начиная монтером пути. Руководство ПЧ-1 подметило старательного, трудолюбивого парня и послало его на учебу в Басарабьяскую дортехшколу. А теперь Ион — дорожный мастер околотка №6, обеспечивает вместе с коллективом балльность в пределах 70 единиц. Показатель неплохой.

Список далеко не полный. А потому мы продолжим его обязательно. Главное, чтобы магистраль обретала вместе с новым поколением железнодорожников вторую молодость. Ведь впереди столько ответственных дел. И кому, как не молодым, дерзать, проявлять творческую энергию, решать сложные технические и организационные задачи! А материальный достаток обязательно придет. Для этого нынешнее руководство Молдавской магистрали делает все возможное.

Юрий КОЗЛОВ

Фото автора

НА СНИМКАХ: 1. Электромеханики **Вадим Гладчук** и **Вадим Жунку** (ст.Фэлешть). 2. Старший электромеханик СЦБ **Эдуард Савчук** (ст.Берешть). 3. ДС **Наталья Рунц** (ст.Наславча). 4. ДСП **Сергей Мельник** (ст.Наславча). 5. ДСП **Родион Якубович** (ст.Хилиуць). 6. Дорожный мастер **Ион Цэрнэ** (ст.Калараш). 7. Электромеханик **Ион Одобеску** (ст.Гидигич).

Административный отдел CFM
срочно принимает на работу
уборщика производственных помещений
в административном здании
дирекции по ул.Вл.Пыркэлаб, 48.
Информация по тел.:
(022) 83-47-19; 068-238-481

Центр санэпиднадзора станции Кишинэу приглашает на работу дезинфектора
(зарплата — 1445 леев).

Работники обеспечиваются спецодеждой, мылом, молоком, бесплатным проездом в поездах.

Телефон: **(022) 83-24-40,**
мун.Кишинэу, ул.Гагарина, 11



Железные дороги Германии в июне введут онлайн-регистрацию при помощи смартфона во всех высокоскоростных поездах



После продолжавшегося в течение года тестирования железные дороги Германии (DB) до конца июня 2018 г. введут услугу онлайн-регистрации (Komfort Check-in) во всех высокоскоростных поездах ICE. Онлайн-регистрация возможна при покупке билета через Интернет и наличии в смартфоне

■ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ МИРА

пассажира специального приложения DB Navigator.

Проводникам не нужно будет проверять билеты у пассажиров, зарезервировавших места и прошедших процедуру онлайн-регистрации, поэтому они смогут уделять больше времени справочному обслуживанию и оказанию помощи клиентам во время поездки.

Уже сейчас услуга введена на шести маршрутах, в том числе Берлин—Франкфурт-на-Майне, Гамбург—Базель и Гамбург—Мюнхен.

В Великобритании собираются переоборудовать до 100 электропоездов в поезда на водородном топливе

Компания Alstom сообщила о планах переоборудовать электропоезда серии 321, оснастив их топливными элементами на основе водорода. На первом этапе планируется переоборудование на британском заводе Alstom в Уиднесе до 15 поездов, построенных в конце

1980-х годов. Первый переоборудованный поезд на водородном топливе может быть готов в 2021 г. и будет рассчитан на движение со скоростью 140 км/ч.

Всего же модернизации могут быть подвергнуты до 100 поездов этой серии, которые затем будут использованы в пригородных сообщениях ряда британских городов. В настоящее время Бюро безопасности и стандартизации на железнодорожном транспорте Великобритании (RSSB) изучает экологическую ситуацию на нескольких британских станциях, где может быть превышена предельно допустимая концентрация диоксида азота вследствие использования дизельной тяги в пассажирских перевозках.

В Дубае представлен проект грузовой транспортной системы на основе технологии Hyperloop

Представители Dubai Worlds Ports (DP World) — одного из крупнейших в мире портовых операторов — и компании Virgin Hyperloop One на церемонии в Дубае



представили совместный инновационный проект грузовых перевозок DP World Cargospeed на основе технологии Hyperloop — системы вакуумного трубопровода для перемещения пассажиров и грузов в капсулах на магнитном подвесе.

Данный проект нацелен на обеспечение сверхскоростной, надежной и своевременной доставки пакетированных грузов. В рамках DP World Cargospeed можно будет отправлять грузы со скоростью самолета и по цене близкой к той, что могут предложить на автотранспорте.

Система может обеспечивать смешанные перевозки грузов и пассажиров.

По информации журнала «На железных дорогах мира»

■ ИСТОРИЯ, ЗАСТЫВШАЯ В КАМНЕ И МЕТАЛЛЕ

Необычные памятники в Молдове

Свеча благодарения

Мемориальный комплекс, который находится на вершине Бекировой горы в Сороках, называется «Бадя Миор», и украшает его памятник «Свеча благодарения».



Мемориал посвящен разрушенным памятникам молдавской культуры. Монумент «Свеча благодарения» сложен из камня и в высоту составляет более 29 метров. Внутри сооружения расположена небольшая часовня с иконостасом. Тут же, в часовне, находится книга, в которой любой желающий может написать свое самое сокровенное желание. Снизу к памятнику ведут более шестисот каменных ступеней. У подножия лестницы установлена арка, а рядом с ней лежит камень с надписью: «Путник, остановись! Наверху горит Свеча Благодарения. И если ты в жизни своей считаешь себя кому-либо за что-либо благодарным — поднимись, помолись и иди».

Мемориал был открыт в канун Пасхи четырнадцать лет назад на пожертвования и средства из государственного бюджета. Инициатором строительства стал знаменитый молдавский писатель Ион Друцэ.

Памятник у пункта дуги Струве

Через село Рудь проходит дуга Струве, которая входит в число объектов Всемирного наследия ЮНЕСКО.

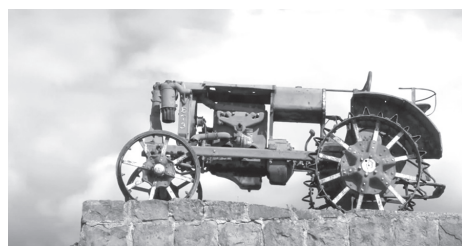


Раньше в Молдове было 27 стояночных точек, по которым производились обмеры для составления международных карт. В настоящее время в стране осталась лишь одна точка. Она находится в яблоневом саду, в 300 метрах от автотрассы Сороки—Отачь.

Для тех, кто не знает: дуга Струве — это сеть из 265 триангуляционных пунктов, представлявших собой заложенные в землю каменные кубы с длиной ребра 2 метра, протяженностью более 2820 километров. Создавалась она с целью определения параметров Земли, ее формы и размера. Проще говоря, именно благодаря этим объектам было доказано то, что Земля имеет форму не идеального шара, а эллипсоида.

Всего сохранилось 34 пункта дуги Струве, один из них находится в Молдове на окраине села Рудь.

Памятник первому трактору



В Каушанах можно увидеть необычную достопримечательность — памятник первому трактору. Памятник можно встретить на въезде в Каушаны.

Памятник Келли Грейнсу

Памятник одному из крупнейших инвесторов в Республику Молдова Келли Грейнсу, основателю предприятия АО «Elevator Kelley-Grains», воздвигнут в Каушанах.



Авторы идеи говорят, что этим жестом молдавские власти оценили вклад американского бизнесмена во внедрение передовых технологий в агропромышленном секторе Каушанского района.

Бизнесмен Келли Грейнс, умерший в 80 лет, входил в десятку богатейших людей США. Благодаря ему был построен крупнейший в Молдове Каушанский элеватор, который имеет вместимость 135 тысяч тонн и является третьим по объему в мире. На него, кстати, тоже можно посмотреть.

Памятник Карлу XII

В 1925 году румынскими властями, по просьбе Швеции, в селе Варница был установлен памятный знак Карлу XII, на месте, где располагался третий лагерь шведского короля, укрывавшегося в Бендерах от преследований Петра I.



На территории, где установлен памятник (кстати, на улице имени Карла XII), властями Республики Молдова планируется открыть музейный комплекс, филиал одного из кишиневских государственных музеев, о чем сообщает информационное панно на румынском и английском языках.

Проект инициировала шведская неправительственная организация Nordisk kultur och history formedling при финансовой поддержке Евросоюза и Швеции.

Памятник девственности

В кишиневском дендрарии был установлен памятник невинности «Monumentul Castității și al Fidelității». По мнению идейного вдохновителя проекта, председателя общественной ассоциации «За семью» Василия Филата, актуальность такой кампании очевидна. В последние годы в Молдове все больше школьников начинают раннюю сексуаль-



ную жизнь, что спровоцировало рост аборт и рождение детей вне брака.

Памятник одному бану

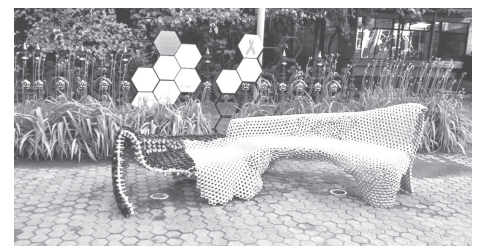
Необычный монумент установили на столичном бульваре Григоре Виеру недалеко от входа в здание Нацбанка Молдовы. Это памятник самой мелкой единице национальной валюты — 1 бану.



Изначально монета «неправильная», так как герб на реверсе расположен вверх ногами, что является с точки зрения нумизматики очень ценной находкой: такая монета — редкость и приносит владельцу удачу. Возможно, инсталляция станет не только арт-объектом, но и денежным талисманом города.

Мемориал памяти жертв СПИДа

В 2013 году в столичном парке «Штефан чел Маре» открыли мемориал памяти жертв СПИДа. Памятник был установлен НПО «Позитивная инициатива».



Памятник представляет собой парковую скамейку из металлических гаек и 1756 болтов — по количеству умерших от СПИДа в Молдове.

На части скамейки шурупов нет, что символизирует, по замыслу создателей, шанс на жизнь. Мемориал разработали и изготовили дизайнер Елена Давид и архитектор Ион Давид.