

# ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК МОЛДОВЫ



N 11-12 (5945-46) 29 июня 2018 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.



## Ключевая задача — перевозить больше и с меньшими затратами

На ГП «Железная дорога Молдовы» завершился комиссионный осмотр-2018 готовности магистрали к летним перевозкам грузов и пассажиров. Оценивала проделанную работу комиссия под председательством генерального директора CFM Юрия ТОПАЛА.

**К**ак и в случае с северным участком, в ходе комиссионного объезда 19 и 21 июня 2018 года юга магистрали генеральный директор ГП «Железная дорога Молдовы» Юрий ТОПАЛА не ограничивался проверкой готовности подразделений и станций к летним перевозкам. Встречаясь с железнодорожниками, он находил также время для того, чтобы разъяснить нынешнее финансово-экономическое положение CFM, которое, несмотря на некоторое улучшение, продолжает оставаться непростым.

Велся откровенный разговор о необходимости дальнейшего поиска резервов повышения доходности в условиях жесткой конкуренции на рынке транспортных услуг.

**На что следует рассчитывать в решении столь важной задачи? Конечно же, на привлечение к перевозкам грузов как можно большего числа новых экономических агентов, укрепление дальнейшего сотрудничества с теми, кто уже пользуется транспортными железнодорожными услугами.**

— Что касается возможности солидного наращивания грузоперевозок за счет транзита, поступающего из-за рубежа, то они пока не совсем ясны в связи с непростыми политическими отношениями между соседней Украиной и Россией, — уточнил Юрий Константинович. — Поэтому не остается ничего другого, как делать основную ставку на грузопоток местного формирования и на тот, который поступает через южные ворота республики.

В настоящее время южным



участком следуют железнодорожные составы с рудой в адрес металлургического завода румынского города Галац, минеральными удобрениями, зерновыми и другой продукцией в дунайские порты. В обратном направлении транспортируются нефтепродукты, кальцинированная сода, каменный уголь, стройматериалы. С барж в полувагоны перегружают щебень, доставляемый из карьера возле города Тулча.

Если судить по представленным комиссии цифрам, то объемы такого рода грузоперевозок в целом неплохие. И все

же уже простое сопоставление погрузки-выгрузки, скажем, на стратегически важной станции Джурджулешть с общей перевалкой расположенного рядом порта показывает: железной дорогой можно перевозить куда больше, чем теперь. Минующие нас ежегодно тонны транзитного груза забирают фуры, скапливающиеся в длинных очередях к причалам даже в эту жаркую пору, когда действуют введенные правительством ограничения на эксплуатацию большегрузного автотранспорта.

Пример — ситуация с пере-

возками зерновых на экспорт. Даже с началом массовой их уборки нет полной уверенности в том, что все имеющиеся у железной дороги зерновозы окажутся востребованными. И дело вовсе не в том, что урожайность зерновых на полях республики ожидается, согласно прогнозам аграриев, на 20 % меньше в сравнении с прошлогодним сезоном. И в такой ситуации было бы что возить. Но отпугнутые в свое время высокими тарифами на перевозки железной дорогой многие зерновые дилеры закупили большегрузный автотранспорт и не

готовы так просто отказаться от него.

— Нам во что бы то ни стало нужно вернуть утраченные позиции, — выстраивал стратегию действий генеральный директор перед работниками. — И не только касательно увеличения перевозки зерновых, но и других грузов, дающих неплохой тоннаж. Самый правильный подход — не выжидать, когда экономические агенты сами надумают к нам вернуться, а предлагать бизнесу, коммерческие интересы которого кон-

Продолжение на стр.3



Ежегодно проводимые комиссионные осмотры Молдавской магистрали направлены на обеспечение безопасного, бесперебойного функционирования железной дороги, требуемого объема пассажирских и грузовых перевозок.





## CFM НА ПУТИ МОДЕРНИЗАЦИИ

# Для реконструкции выбрана железнодорожная линия Бендер–Басарабьяска–Етулия–Джурджулешть

Как известно, Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) в софинансировании с Европейским инвестиционным банком (ЕИБ) предоставил CFM кредит на поэтапную реализацию масштабного проекта «Реструктуризация Молдавской железной дороги». Выделяемые средства будут направлены на улучшение состояния железнодорожной инфраструктуры, модернизацию тягового подвижного состава, повышение эффективности деятельности отрасли, уровня безопасности и предоставляемых железнодорожных услуг.



Фото Юрия КОЗЛОВА



European Bank for Reconstruction and Development European Investment Bank



Консалтинговая компания «Systra», Франция, выполнила технико-экономическое обоснование (ТЭО) для оценки потребностей железнодорожной инфраструктуры Республики Молдова и определила приоритетные инвестиции для работ по ее капитальной реконструкции. Согласно ТЭО, капитальной реконструкции на данном этапе подлежит железнодорожный участок Бендер–Басарабьяска–Етулия–Джурджулешть, протяженностью 245 км.

В связи с предстоящим тендером на проектирование, надзор и выполнение капитальной реконструкции указанной железнодорожной линии руководство Молдавской магистрали организовало 20 июня 2018 года ознакомительную поездку на мотрисе для заинтересованных компаний из Румынии, Украины, России, Казахстана по маршруту Кишинэу–Бендер–Басарабьяска–Етулия–Джурджулешть.

В мероприятии приняли участие **Сергей БУКАТАРУ, Государственный секретарь Министерства экономики и инфраструктуры РМ**, представители консалтинговых компаний, оказывающих CFM помощь в реализации проекта — IRD ENGINEERING (Италия), Systra (Франция), EGIS International (Франция). Гостей в поездке сопровождал **Григорий КОНДУРАКЕ, заместитель генерально-**



**го директора CFM по коммерческой деятельности;** другие официальные лица.

Перед началом поездки состоялась презентация проекта «Реструктуризация Молдавской железной дороги», в ходе которой были представлены де-

тали предстоящих работ, собраны мнения потенциальных участников будущего тендера.

Тендер будет начат в III квартале 2018 года и проведен посредством электронной платформы через портал электронных закупок клиентов ЕБРР.

Ранее сообщалось, что в целом для реализации проекта закупки локомотивов и реструктуризации железнодорожной инфраструктуры ЕБРР выделяет Молдове кредит в сумме 52,5 млн евро, Европейский инвестиционный банк — в сум-

ме 50 млн евро, а Евросоюз предоставит грант в размере 5 млн евро. В рамках проекта по модернизации железнодорожной инфраструктуры Молдовы планируется приобретение дизельных локомотивов, восстановление железнодорожной инфраструктуры и ремонт важных для железной дороги Молдовы участков.

\* \* \*

Реализация проекта «Реструктуризация Молдавской железной дороги», по мнению руководства ГП «Железная дорога Молдовы», несомненно, позволит создать эффективную систему железнодорожного транспорта, которая будет в полной мере отвечать потребностям экономики страны, ее граждан, а также облегчит торговлю на внутреннем и внешнем рынках, увеличит международный транзит товаров по железнодорожному пути следования. Столь серьезная техническая и технологическая поддержка железнодорожной отрасли Молдовы в рамках реструктуризации повысит уровень безопасности пассажиров и скорость движения поездов, сократит эксплуатационные расходы и затраты на содержание инфраструктуры, что приведет к долгожданному улучшению финансового положения ГП «Железная дорога Молдовы».

Ирина КРАЕВСКАЯ

## ДЛЯ УДОБСТВА ПАССАЖИРОВ CFM



Фото Юрия КОЗЛОВА

## Поездом – в Одессу: теперь четыре раза в неделю!

Администрация CFM во главе с генеральным директором Юрием ТОПАЛА порадовала жителей нашей республики: с начала наступившего лета с его прекрасным курортным сезоном все желающие могут поехать отдохнуть на живописном Черноморском побережье модернизированным поездом Кишинэу–Одесса четыре раза в неделю.

Учитывая повышенный спрос на железнодорожный транспорт, постоянный рост пассажиропотока, работники Молдавской магистрали бу-

дут предоставлять дополнительные услуги.

— Работники нашего пассажирского цеха, — сказал, в частности, начальник столичного вокзала Михаил Арусой, — полностью готовы в период нынешнего лета предоставлять услуги по отправке модернизированного поезда из столицы Молдовы в Одессу ежедневно, если пассажиры выразят такое пожелание.

Модернизированный поезд Кишинэу–Одесса отправляется с перрона столичного железнодорожного вокзала по четвергам, пятницам, субботам и вос-

кресеньям в 6 часов 57 минут. Цены на билеты не изменились: стоимость билета в вагон третьего класса составляет 142 лея; второго класса — 149 леев; первого класса — 157 леев.

После приятного отдыха у Черного моря, увлекательных экскурсий по Одессе жители Республики Молдова смогут выехать обратно в 18:45 и быть дома, в Кишинэу, в 22 часа 27 минут. Остается пожелать нашим пассажирам счастливого отдыха на солнечном берегу прекрасной Одессы!

Лилиана НИКИФОРОВА



# Ключевая задача — перевозить больше и с меньшими затратами

► Продолжение со стр. 1

центрируются в местной свободной экономической зоне, наиболее выгодные условия делового сотрудничества.

Слов нет, на магистрали, включая южный участок, принимаются определенные шаги в данном направлении. Действует более гибкая система тарифов. Чтобы облегчить клиентам доступ к транспортным услугам, дорога предлагает свою территорию под погрузочно-разгрузочные операции, приводит в порядок повышенные пути для разгрузки сыпучих грузов, и в частности щебня, на который очень большой спрос со стороны ремонтников автодорог.

По просьбам клиентов ремонтируются подъездные пути. Такая работа будет выполнена, например, на **станции Чимишлия**, где коммерческая фирма изъявила желание грузить зерно нового урожая. Но проблемы, тем не менее, продолжают беспокоить. Одна из них связана с эффективностью использования грузового подвижного состава. На **станции Джурджулешть** часто сталкиваются с нехваткой полувагонов под щебень. Можно перечислить ряд других подобных моментов, когда не удается предоставлять вагоны по первому требованию клиента. И это в то время, когда дефицит можно восполнить подвижным составом, который находится на запасных путях и в тупиках в не поднятном состоянии. Не случайно при посещении в Басарабьяске ВЧД-2 и ВЧД-4 генеральный директор интересовался организацией ремонтных работ.

— Вижу, что вагонники стараются, загруженность ремпозиций — неплохая, — констатировал Юрий Константинович в беседах со специалистами предприятий. — Но хочу настроить на необходимость изыскания новых резервов, чтобы можно было подготавливать к перевозкам еще больше вагонов, руководствуясь, разумеется, принципом, что ложка дорога к обеду. **Ведь, согласитесь, это неправильно, если ремонт, скажем, зерновозов продолжается и в разгар перевозки зерна, а в дополнительных полувагонах мы вынуждены отказывать клиентам, теряя прибыль.** Немаловажен и такой момент. Ныне украинские железные дороги готовы взять у нас в аренду сотни грузовых вагонов, благодаря чему ГП «Железная дорога Молдовы» была бы в состоянии получить за год такую сумму дохода, которая возместила бы потери от недобора зарубежного транзита грузов. Здесь есть о чем задуматься.

Чтобы вагонные депо справились успешно с поставленными перед ними задачами, руководство дороги стремится улучшать снабжение запасными деталями. Совсем недавно для нужд вагонников приобретены партии дефицитных люков полувагонов на сумму 2 млн леев, диски колесных пар — на сумму 5 млн леев, а также для путейцев — шпалы на сумму 180 тыс. долларов. Возможна закупка боковин и надрессорных балок



тележек. В ВЧД-4 модернизирован станок КЗТС, позволяющий делать обточку колесных пар на месте. Приобретение нового блока для него обошлось недешево, однако дорога пошла на затраты ввиду острой необходимости в таком оборудовании.

Проблему сокращения дефицита в подвижном составе следует решать также принятием мер по ускорению оборота вагонов, что подразумевает дальнейшее развитие логистики, снижение сроков нахождения вагонов под грузовыми операциями, устранение волокиты в оформлении перевозочной документации, уменьшение задержек при отправлениих и перформированиях. Как отмечалось на разборах, ежедневное сокращение времени доставки груза за одним только вагоном хотя бы на час способно принести в дорожный бюджет за год дополнительно сотни тысяч леев.

Проследившая технологическую цепочку от **Кишинэу** и **Кэушень** до **Джурджулешть**, комиссия убедилась, что к решению ответственной задачи с должным пониманием подходят, на-



пример, на узловой **станции Басарабьяска**. Здесь ведется переформирование грузовых поездов трех направлений с учетом затажных подъемов пути в сторону **Абаклии** и **Злоць**. После ремонта сортировочной горки затраты времени и дизельного топлива на осуществление маневровых операций снизились. Ведется четкое планирование работы на основе

предварительной информации о подходе грузов.

В тесной связке с движениями действуют локомотивщики и осмотрщики вагонов. Несмотря на стесненность в путях, своевременно проводят переформирования работники **станции Кэинарь**.

Грамотно и оперативно оформляют документацию на грузы и вагоны коллективы кон-

тор передач **станций Етулия** и **Джурджулешть**, а также специалисты, выполняющие такие же функции при выездах на станции **Кэушень** и **Кучурган**. Поддерживаются деловые контакты с таможенными службами, зарубежными коллегами.

В снижение сроков оборота вагонов могут и должны вносить свою лепту экономические агенты. В этом отношении хороший пример подает зерновая компания **Trans Cargo Terminal**, соорудившая вторую очередь емкостей по хранению и перевалке зерна в районе станции **Джурджулешть**. В условиях очереди исключалась возможность одновременной приемки по однопутной железной дороге сразу нескольких составов, груженных разнородной зерновой продукцией. Теперь такая нестыковка устранена, что уменьшает простой зерновозов под разгрузкой.

На этой же станции без задержек осуществляется пере-

Продолжение на стр.4 ►



# Ключевая задача – перевозить больше и с меньшими затратами

► Продолжение со стр. 1, 3

качка нефтепродуктов из цистерн западноевропейской колеи в цистерны нашей. А группа компаний Trans Oil пошла еще дальше, закупив около ста современных зерновозов, отличающихся не только улучшенными техническими характеристиками, но и повышенной емкостью.

В свое время дорога возлагала определенные надежды на контейнерные перевозки зерна, что выгодно и оператору Свободного Международного порта Danube Logistics. Совместному проекту был дан старт в августе 2016 года. Однако начинание, к сожалению, пока не набрало необходимые темпы.

На улучшение оборота вагонов положительно влияет также повышение технической скорости доставки грузов. Из-за многочисленных ограничений по кустовой гнилостности шпал на южном и остальных



участках она не превышает, к сожалению, 30-40 км/ч. Требуется внимания, в частности, перегон Кахул—Джурджулешть, где, помимо технологических отступлений, мешают оползни.

Проезжая перегон, мы видели, что на 84-м километре работает бульдозерная техника Бендерского МП-1. Велось устранение опасного оползня путем формирования в оснувшейся глинистой горе широких уступов. Уже произведена выемка более 2300 кубометров грунта. Очень низкая скорость в районе станций Прут-1 и Прут-2. При иных обстоятельствах данное направление было бы самым выгодным для отечественного бизнеса, так как из маршрута исключается станция Рени



и не нужно платить таможенные пошлины, пересекая молдо-украинскую границу. Ныне перегон пропускают часть поездов, но с небольшой скоростью и грузоподъемностью.

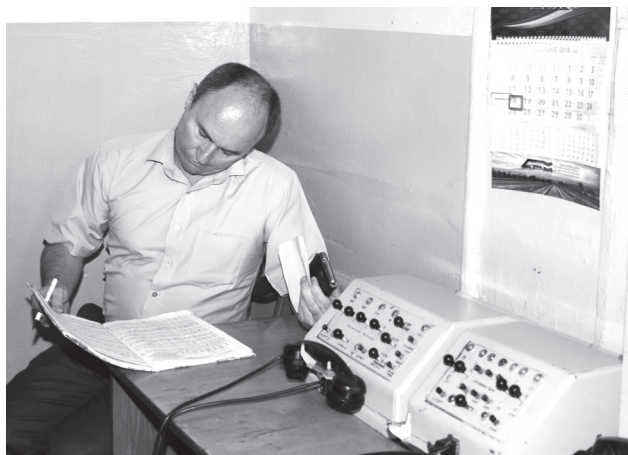
Перемены к лучшему произойдут после проведения реконструкции путевого хозяйства юга на кредиты западноевропейских банков. Речь идет о реконструкции железнодорожного участка Бендер—Басарабьяска—Етулия—Джурджулешть, где в результате предполагается в разы повысить скорость грузовых поездов.

Состоялась презентация проекта с целью организации тендера по определению исполнителя работ. А пока специалисты ПЧ-2 и ПЧ-3, испыты-

вая дефицит материалов верхнего строения пути, ГСМ и кадров, стараются предпринимать все возможное, чтобы путь не вышел из-под контроля. Многие зависят от уровня технической вооруженности и ответственности обслуживающего персонала.

Побывав на центральных усадьбах этих предприятий, генеральный директор ознакомился с работой токарных и слесарных цехов. Внимание привлекла рельсово-транспортная техника, которой на линию доставляют материалы и инструмент.

Обсуждались проблемы восстановления изнашивающихся в процессе эксплуатации колесных пар моторовозов, приобрете-





ния экономичного автотранспорта, потребляющего меньше горючего.

В обеспечении перевозок немало зависит от двух локомотивных депо участка. Их коллективы проделывают немалую работу по своевременному выпуску на линию исправных магистральных и маневровых тепловозов. Ныне в сторону Етулии следуют грузовые поезда весом до 4800 тонн.

Посетив цеха ТЧ-3, генеральный директор встретился со слесарями-ремонтниками. Состоялась беседа с группой специалистов, прикомандированных в Басарабьску из Бендер. Люди подняли вопрос о том, добираясь на работу моторисой, теряют много времени из-за длительных простоев на промежуточных линейных станциях по причине скрещений со встречными поездами. Проблему можно решить, выделив для поездов служебный автобус. Генеральный директор Юрий Топала поддержал идею. Он обратил внимание также на обувь слесарей, которая не выдерживает при контакте с мазутом и техническими маслами.

— Следует подумать о том, чтобы слесарям, ремонтирующим тепловозы, предоставлялась обувь из прочной натуральной кожи, — дал указание Юрий Константинович находившемуся рядом начальнику службы материально-технического снабжения Валерию КАННА.

Коль речь зашла о спецобуви и спецодежде, то важно заметить: дорога начала тратить больше денег на их закупку, исходя из требований по охране здоровья и безопасности труда. Причем упор делается на качество изделий. Однако в ходе объезда не обошлось без парадоксов. В то время, когда, например, коллектив станции Джурджулешть, обеспечен спецодеждой почти на 70 %, на станции Кахул комиссия увидела составителей поездов, одетых в спортивные брюки, старые кеды. А все из-за несвоевременно поданной заявки с указанием потребности в спецодежде. Необходимо усилить контроль со стороны руководителей филиалов за обязательным ношением спецодежды работниками.

На станции Кэинарь составители просили, чтобы им выдали вместо сигнальных жилетов на липучке рабочие пиджаки с карманами, в которых можно держать переносные радиостанции, документацию. Разговор о спецодежде продолжился в кладовой ВЧД-4.

— Мне не совсем понятна ситуация с распределением спецодежды, — обратился Юрий Константинович к начальнику службы материально-технического снабжения. — На бумаге — одни цифры, а в реальности — нечто другое. Спецодежду покупаем, пусть и не в тех количествах, что требуется, но работники должны быть одеты лучше того, что мы видели при объезде участка. Думаю, нужно усилить контроль, анализируя практику распределения на уровне не только предприятий, но и по каждому работнику. Вот тогда и прояснится истина.

Важное место в повышении доходности занимает нацеленность на экономию, позволяющую удешевлять себестоимость перевозок. В ВЧД-2 расходуют бережно воду, электричество, природный газ. В ТЧ-3 получен неплохой эффект от установки экономичных светильников типа LED. Поставлена задача снизить в 2018 году затраты на материалы и запасные части на 12 %.

Особое внимание — рациональному использованию дорогостоящего топлива, расход которого по локомотивному хо-



зяйству составляет, как известно, не менее 40 % от всех эксплуатационных затрат. Конечно, самую существенную экономию топлива сулит будущее появление на участке современных локомотивов. Но и работая на старых тепловозах, лучшие экипажи ТЧ-2 и ТЧ-3 экономят ГСМ. Выручают хорошее знание профиля пути и строгое следование режимным картам вождения, умелое использование кинетической энергии движущегося поезда, расчетливое применение торможения.

Многое значит оптимизация способов техобслуживания, организация графиков движе-

ния на участке таким образом, чтобы снизить время простоев поездов на линейных станциях. При таком подходе двигатели тепловозов меньше работают вхолостую. Экономии способствует также перенос заправки трех участковых тепловозов из Етулии в Джурджулешть, где они работают постоянно. Отпала необходимость в затратах топлива на лишние заезды через Рени.

Имеются резервы для экономии средств и на линии. При посещении станции Чадыр-Лунга комиссия указала на необходимость перевода в холодную пору года товарно-билет-

ного кассира и приемосдатчика в здание поста электрической централизации.

Так поступили, например, на станции Тараклия, уменьшив тем самым затраты на отопление. Вряд ли можно назвать целесообразным содержание на станции Вулкэнешть полной штатной единицы билетного кассира ввиду небольшой денежной выручки от продажи билетов.

На разборах в Басарабьске, Джурджулешть и Бендер работники задавали вопросы относительно возвращения долгов по заработной плате.

Генеральный директор объ-

яснял, что при всем желании финансовое положение дороги пока не позволяет этого сделать. Но как только оно улучшится, к чему все и идет, то вопрос будет решен обязательно.

Что же касается повышения заработной платы, то в настоящее время реально видится лишь один вариант — высвобождение средств для этого за счет оптимизации кадрового состава. Необходим пересмотр штатных расписаний с сохранением прежних размеров фондов оплаты труда, чтобы на предприятиях остались и, соответственно, лучше поощрялись материально те люди, которые действительно работают по-настоящему, с полной нагрузкой.

— Ошибочно мнение, что под сокращение, дескать, попадут пенсионеры, — сказал Юрий Константинович. — Для нас главное — не возраст, а уровень квалификации, богатый опыт работы, инициативность. Обладающим такими качествами специалистам пенсионного возраста мы готовы продлевать контракты в рамках, предусмотрен-

ных законодательством республики.

Объезд высветил конструктивную позицию Федерации профсоюза железнодорожников в вопросах социально-бытового характера. Придерживаясь принципа защиты интересов труженников, профсоюзы стремятся предпринимать реальные шаги по решению того, что наболело. Причем на основе разумных, учитывающих конкретную обстановку, лишенных популизма отношений с администрацией.

Продолжение на стр.6





# Ключевая задача — перевозить больше и с меньшими затратами



## ► Окончание. Начало на стр. 1

Есть понимание того, что только сплотившись, преодолев трудности, можно вывести магистраль из финансово-экономических затруднений, а значит, улучшить и благосостояние железнодорожников. И такой подход приносит свои плоды. Улучшилось снабжение работников качественной спецодеждой, моющими средствами, спецпитанием, что было отмечено, в частности, на железнодорожном узле Бендер. Сопровождавший комиссию **председатель Федерации профсоюза железнодорожников Молдовы Ион ЗАПОРОЖАН** настоял на том, чтобы руководство пред-

приятий придерживалось в обязательном порядке графиков выхода работников в очередные отпуска. И генеральный директор поддержал его.

Внимание проверяющих привлек тот факт, что на дороге, в сравнении с соответствующим периодом прошлого года, возросло количество транспортных происшествий. Это побудило комиссию к проверке знаний специалистов, несших во время объезда дежурства за пультами станций. Вопросы касались в значительной степени действий в нестандартных ситуациях. Не все ДСП отвечали уверенно, что указывает на необходимость совершенствования учебы, повышения требований к самоподго-

товке. Не иначе как элементарной беспечностью относительно охраны здоровья и безопасности труда можно объяснить тот факт, что на посту электрической централизации **станции Вулкэнешть** оказалась незапертой, без замка дверь в отсеке, где находится трансформатор высокого напряжения. К чему приводят рано или поздно такие «мелочи», догадаться нетрудно.

Вернувшись с южного участка, комиссия осмотрела также часть объектов **железнодорожного узла Кишинэу**. Например, при посещении ДОПа разговор коснулся проблемы экипировки пассажирских вагонов, отправляющихся в рейсы, наличия те-

лежек для их перестановки на ППВ Унгень. Была затронута в общих чертах тема будущего выделения пассажирских перевозок в отдельную хозрасчетную единицу, что подпадает под процесс реформирования магистрали.

Учитывая то, что пассажиропоток упал за последние годы, в новых условиях потребуются принятие серьезных мер по повышению выручки от продажи билетов.

На главных вокзалах, и в частности в Кишинэу, претворено в жизнь немало интересных начинаний, связанных с совершенствованием обслуживания пассажиров и снижением затрат. А вот линия, к сожалению,

не дотягивает. Вокзалы линейных станций, за редким исключением, пока не могут похвастаться хорошей денежной выручкой, размер которой в отдельных случаях не превышает заработной платы билетного кассира. А ведь к этому вскоре еще прибавится необходимость платить за аренду помещений, где находятся «Экспресс-3». Видимо, пришла пора активного внедрения в таких случаях услуг по продаже билетов через Интернет.

\* \* \*

## Завершился комиссионный осмотр итоговым разбором.

Члены комиссии в лице представителей служб доложили о подготовке хозяйств к летним перевозкам грузов и пассажиров, прозвучали предложения по улучшению сложившейся ситуации. Обобщив в своем выступлении результаты предпринятой проверки, генеральный директор Юрий Топала призвал к дальнейшему поиску резервов повышения доходности, укрепления финансово-экономического положения магистрали.

— Каждый железнодорожник должен осознать со всей серьезностью, что другого пути, кроме как борьба за увеличение перевозок, у нас просто нет, — добавил он. — Только на такой основе, объединив усилия и сообща, мы можем обеспечить экономическое выживание магистрали, а соответственно и повышение благосостояния семей железнодорожников. Во время объезда участков я понял главное: наши коллективы искренне заинтересованы в значительном повышении объемов грузов. Это придает уверенность в том, что мы осилим трудности, обязательно осилим.

**В заключение Юрий Константинович поблагодарил труженников железной дороги за проявленную инициативу в подготовке подразделений к летним перевозкам грузов и пассажиров.**

**Владимир ДОБРЯНСКИЙ**

Фото Юрия КОЗЛОВА





■ ДЕЛО ВСЕЙ ЖИЗНИ

# ПРИЗВАНИЕ — быть движущим

Грамотно, с должным подходом выполняют свои функциональные обязанности дежурные станции Вэлчинец, принимая и отправляя поезда, организовывая маневровый процесс. Среди тех, кто в совершенстве владеет необходимыми навыками работы за пультом электрической централизации — Сергей КЛИМЧУК. От ДС Валентины Забавной я услышал о специалисте самые лучшие отзывы: ответственный, дисциплинированный, умеющий жить интересами коллектива.

Такая активная жизненная позиция объясняется, конечно же, настоящим призванием к железнодорожному труду. Стальная магистраль пролегает рядом с домом Сергея, что на окраине села Вэлчинец, а потому шум поездов завораживал парня уже в детстве. Не случайно после окончания средней школы он поступил в одно из профессионально-технических училищ буковинского города Чернэуць и выучился на помощника машиниста тепловоза. Водить составы — дело интересное, полное романтики, осо-

бенно когда ты молод и уверенно смотришь в будущее. Однако вскоре житейские планы круто изменились. Чтобы трудиться по специальности, нужно было переехать в Окницю или Бэлць, где расположены ближайшие локомотивные депо. Лишившийся еще в малом возрасте отца, Сергей не мог позволить себе этого. В селе оставалась мать, нуждавшаяся в заботе. Отслужив в армии, он принимает решение остаться рядом с ней. Соответственно и работу начал искать поближе к дому. С конца сентября 1994 года Сергей Климчук — составитель поездов на станции Вэл-

чинец. Спустя три года пересел за пульт электрической централизации в качестве ДСП.

Вот такой узелок завязала судьба. На нее Сергей не в обиде, потому что профессия движущего не менее значима. А житейские перипетии, через которые пришлось пройти, способствовали выработке настоящего мужского характера, самостоятельности. Это помогает стоять крепко на ногах, не сломаться в нынешнее, полное трудностей время. Трудолюб, прекрасной души человек работает на пограничной станции.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ



НА СНИМКЕ: особая бдительность, собранность и повышенное чувство ответственности характеризуют ДСП Сергея Климчука во время несения дежурств.

Фото Юрия КОЗЛОВА

■ ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА СЛУЖБЕ СГМ

# На контроле — каждый пикет

Специалисты техотдела Бэлцкой ПЧ хорошо помнят то время, когда, фиксируя или подготавливая по запросу руководства необходимую информацию, сверяя цифры, приходилось перерывать кипы папок. Конец бумажной волокиты был положен после появления в рабочем помещении компьютера, оснащенного соответствующим программным обеспечением.

Среди производственников первыми оценили преимущества цифровой технологии дорожные мастера дальних и ближних путейских околотков, приезжающие 25 числа каждого месяца на центральную усадьбу предприятия. Они перестали томиться в очередях, чтобы сдать отчет установленной формы. Процедура, на которую раньше уходили часы, теперь выполняется за считанные минуты. В электронную память компьютера заложены сведения о наличии рельсов, шпал, других материалов верхнего строения пути, искусственных сооружениях, технических средствах и т.д. Охват — полнейший. Остается лишь вносить простым нажатием клавиш корректировки в общую техническую картину в случае возникновения движения материальных ценностей при проведении ремонтов, приоборужениях.

— Автоматизация процесса принятия от дорожных мастеров отчетов в оперативном режиме стала первым шагом в систематизации информации на прогрессивной основе, — рассказал начальник дистанции пути Алексей Круглий — инициатор создания еще в бытность главным инженером компьютерной базы данных применительно к конкретным условиям предприятия. — За этим последо-



вали другие шаги, которые коснулись расширения информационной базы за счет введения в нее результатов диагностики состояния пути по главным геометрическим параметрам, определяемым два раза в месяц путеизмерительным вагоном.

Нужная информация — не только в компьютере техотдела. Ею заполнена также память рабочего ноутбука руководителя. Это удобно при выездах на линию, совещаниях, планерках.

Привлекает многообразие параметров, снимаемых путеизмерительным вагоном в ходе промеров. Они представлены, например, диаграммой, в правой части которой вертикально расположена километровая шкала, содержащая ряд условных обозначений. Каждый километр делится на десять пикетов длиной по 100 метров.



По информационной шкале можно определить вид шпал, уложенных на исследуемом участке, стороны рихтованной нити, месторасположение стрелочных переводов, средних и больших мостов с подходами к ним.

Отражаются возможные отклонения от нормативных значений по уровню, шаблону, рихтовкам, просадкам. Нелишне определение стрел износа рельсовых нитей относительно прямой хорды в вертикальной и горизонтальной плоскости. Полезны указания на повторяемость отступлений и тенденции их дальнейшего развития, отображение данных предыдущего промера, синхронизированное с результатами текущих измерений.

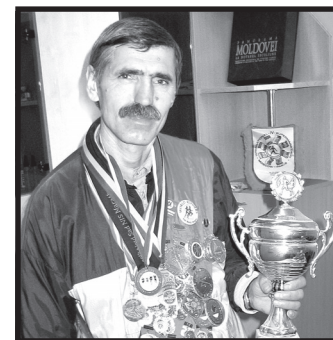
Очень важно, что у результатов контроля, выполняемого на скорости и при любых погодных условиях, большая точность, что позволяет вести сравнительный анализ буквально по каждому километру обширного участка от железнодорожного моста в районе приднестровской станции Матеуць до Бэлць, о.п. Бучумень. Это способствует выработке эффективных управленческих решений, направленных на рациональное использование наличного ресурса и обеспечение безопасности движения. А при коренном улучшении материально-технического снабжения вполне реально применение передовых методик прогнозирования состояния пути, переход от выполнения аварийных работ к плано-предупредительным мероприятиям.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

## Памяти коллеги

17 июня 2018 года после продолжительной болезни перестало биться сердце нашего коллеги

**БАБАРЭ**  
Ивана Петровича



Со 2 ноября 1973 года он трудился на благо ГП «Железная дорога Молдовы», 15 лет был бесшумным председателем клуба любителей бега «Экспресс-К». Заслуженный работник физической культуры и спорта Республики Молдова. Судья Республиканской категории, стартер-международник. Мастер спорта СССР по легкой атлетике. Чемпион мира среди железнодорожников по бегу по шоссе. Чемпион и призер Балканских стран среди ветеранов по бегу. Неоднократный призер республиканских и международных соревнований. Организатор мероприятий «За здоровый образ жизни», легкоатлетических пробежек по дорогам Республики Молдова и стран-соседей.

За время спортивной карьеры пробежал 47 марафонов, множество полумарафонов, на его счету 6 пробежек на дистанцию в 100 км и сотни других пробежек.

За 47 лет тренировок и соревнований пробежал в общей сложности около 236 000 км. Благодаря его усилиям приобщились к здоровому образу жизни сотни юношей и девушек, многие из которых уже участвуют в международных соревнованиях. В нашей памяти он останется веселым, оптимистичным, неунывающим... Вечная память тебе, Иван Петрович.

Коллектив Кишиневской  
дистанции пути

### Восстановительному поезду №1 ст.Кишинэу срочно требуются на постоянную работу (работа сменная):

- машинист тягача;
- крановщик (кран на железнодорожном ходу);
- электрогазосварщик.

(022) 83-22-29

### ЛОКОМОТИВНОМУ ДЕПО КИШИНЭУ СРОЧНО ТРЕБУЮТСЯ НА ПОСТОЯННУЮ РАБОТУ

#### в цех экипировки:

- мойщицы-уборщицы дизель-поездов;
- рабочие производственных бань и душевых (работа сменная);
- уборщицы служебных помещений бригадного дома (работа сменная);

#### в цех ремонта:

- электрогазосварщик;
- слесарь-электрик по ремонту электрооборудования;
- слесарь по ремонту подвижного состава;
- маляр.

Контактный телефон: (022) 83-22-29 — отдел кадров



## ПОЛЕЗНЫЕ СОВЕТЫ

# Как спастись от летней жары

### Общие правила

1. Одевайтесь легко. Отдавайте предпочтение одежде из натуральных тканей, светлых, воздухопроницаемых.
2. Не выходите на работу без головного убора и солнцезащитных очков.
3. Пейте достаточное количество воды без газа, можно с лимоном и мятой, зеленый чай, компоты. Лучше, если напитки будут чуть-чуть охлажденными. Меньше кофе и никакого алкоголя.
4. Ешьте легкую пищу. Фрукты, мороженое, всевозможные фреши — идеальный вариант для летнего сезона.

### Как спастись от жары тем, кто работает на открытом воздухе

Путейцы, связисты, энергетики и другие железнодорожные специалисты находятся на открытом воздухе целый день. Да еще и в униформе. Тут уж ничего не поделаешь — правила и техника безопасности. Для этих работников существуют следующие методы спасения от жары:

1. Держите в запасе побольше воды — как для питья, так и для умывания.
2. Не вытирайте лицо грязными руками и рукавом рубы. Пусть на этот случай у вас в кармане всегда будут влажные салфетки.

**В Молдову пришла жара. В такую погоду здоровье подвергается опасности: в душном помещении можно получить тепловой удар, а на улице — солнечный. Как спастись в жару, что есть, пить и носить на улице, дома и в офисе?**



3. Делайте технические перерывы: 10 минут после каждого часа работы. Или 15 — после 2-х часов.
4. Старайтесь работать в тени. Если это невозможно, то хотя бы время от времени заходите в нее.

5. Если ваше рабочее место — кабина автомобиля или тепловоза, позаботьтесь о солнцезащитных шторках на окна.
- Этот метод снизит температуру на 5-7 градусов.

### Как спастись от жары тем, кто работает в офисе

1. Установка кондиционера — оптимальное решение для комфортной работы. Ну или хотя бы вентилятор.
2. Планируйте свой день так, чтобы все важные дела и встречи приходились на первую половину дня, когда солнце не такое агрессивное.
3. На свой рабочий стол поставьте емкость с водой. Испаряясь, вода будет охлаждать воздух.
4. Купите обычный пульверизатор и периодически опрыскивайте воздух холодной водой.
5. Чаше мойте руки. Это лишний повод поплескаться в прохладной воде. Кстати, если вы намочите мочки ушей, то почувствуете, что остываете.
6. Повесьте жалюзи на окна или заклейте их специальной фольгой, которая отражает тепло и свет.
7. Проветривайте помещение. Делайте сквозняк (если не боитесь его).
8. Замените обычные лампы накаливания на светодиодные.
9. До работы еще нужно добраться и не заработать тепловой удар, особенно в те летние дни, когда жара наступает прямо с утра. Для этого захватите с собой бутылку прохладной воды и веер. В общественном транспорте они — настоящее спасение.

**Если в жару на работе вы почувствовали слабость, одышку, головокружение, головную боль, у вас темнеет в глазах и участилось сердцебиение, будьте осторожны, это верные признаки теплового удара. При первых же симптомах как можно быстрее обратитесь к врачу. И берегите себя.**



ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Администрация, профком и коллектив Кишиневской дистанции электроснабжения от всего сердца поздравляют с ЮБИЛЕЕМ: **СТРИЧИШИНУ Веру Константиновну**, бухгалтера ЭЧ-1; **ПОНОМАРЬ Марию Николаевну**, электромонтера ЭЧС-Унгень; **КУРУСЬ Вячеслава Владимировича**, электромеханика РРЦ; **МАШКОВЦЕВА Вячеслава Владимировича**, сторожа ЭЧ-1; а также с днем рождения: **БАНТЯ Ирину Сергеевну**, бухгалтера ЭЧ-1; **ШУМЛЯНСКОГО Николая Степановича**, старшего энергодиспетчера; **БРЯБИНА Ивана Федоровича**, энергодиспетчера; **ТОДОРОВА Николая Дмитриевича**, электромеханика РРЦ; **ДАНИЛЮК Татьяну Александровну**, электромонтера-контролера ЭЧС-Бендеры; **ГЫРБУ Константина Юстиновича**, машиниста ЭЧС-Унгень.

*Сил, здоровья, процветания  
В этот день желаем вам,  
От родных всех — понимания  
И поменьше в жизни драм.*

*Пусть удача не покинет  
Никогда вас, ни за что.  
Пусть сегодня и отныне  
Всё-всё будет хорошо.*

\* \* \*

Администрация и профсоюзный комитет Кишиневской дистанции сигнализации и связи искренне и сердечно поздравляют с ЮБИЛЕЕМ: **ДОРОГАН Виктора Юрьевича**, сторожа; **ЖЕКЮ Татьяну Илларионовну**, уборщицу; **СКОРНИЧ Александру Григорьевну**, инженера по охране труда и технике безопасности; **ЦУРКАН Дмитрия**, проводника; **ЯСИН-**

**СКИ Тудора Викторovichа**, электромеханика связи.

*Пусть в жизни будет больше ярких красок,  
Приятных встреч, уютных вечеров.  
Пусть каждый день проходит не напрасно,  
А дарит счастье, радость и любовь!*

Также рады поздравить наших именинников с днем рождения: **БОТНАРЕВСКУЮ Родиду**, электромеханика связи; **ДИЛЕУ Владимира Михайловича**, машиниста экскаватора; **КУКУРУЗЯК Александру Георгиевну**, электромеханика СЦБ; **ЛАЗЬКО Оксану Владимировну**, телеграфиста; **МАРЦЕНЮКА Валерия Ефимовича**, электромеханика связи; **МИР Любовь**, электромеханика связи; **ОДОБЕСКУ Иона**, электромеханика СЦБ; **ОСТАЧ Сергея Александровича**, электромеханика СЦБ; **РАЙЛЯН Михаила Георгиевича**, электромеханика СЦБ; **СИМАК Вячеслава Алексеевича**, электромеханика СЦБ; **СКРИПНИК Евгения Ивановича**, электромеханика связи; **ТОМОЗЕЙ Сильвию Анатольевну**, телеграфиста; **ТОМЧАК Ольгу**, электромеханика СЦБ; **ТРЕТЬЯКОВА Александра Анатольевича**, инженера-диспетчера; **ТРИФАН Сергея Анатольевича**, электромеханика связи; **ТУРЛАК Евгения Федоровича**, электромеханика связи; **ФУСА Еудженю Алексеевну**, уборщицу; **ХАНДОЖКА Якова Владимировича**, уборщика.

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

\* \* \*

Журналисты газеты «Железнодорожник Молдовы» сердечно поздравляют свою коллегу — переводчика **Анну СЫРКУ** — с днем рождения.

— Искренне желаем имениннице творческого вдохновения, здоровья, оптимизма и семейного счастья.

*С днем рождения Вас поздравляем  
Коллективом нашим дружным!  
Счастливого быть пожелаем,  
Что еще женщине нужно?  
Чтоб дома все было в порядке,  
Чтоб муж на руках носил,  
Чтоб были здоровы дети и внуки,  
На все чтоб хватало сил.*

## НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ МИРА

### Во Франции принят закон о реформе национальных железных дорог

Сенат Франции в июне 2018 г. утвердил законопроект правительства о реформировании Национального общества железных дорог (SNCF).



Согласно новому закону SNCF станет государственным акционерным предприятием с двумя дочерними компаниями: SNCF Mobilités (оператор перевозок) и SNCF Réseau (оператор инфраструктуры, включая станции). Монополии SNCF на внутреннем рынке пассажирских перевозок будет положен конец — начиная с 2020 г. откроются для конкуренции основные междугородные маршруты, а с 2023 г. на конкурсной основе будут заключаться контракты на региональные перевозки.

### Железные дороги Германии и Грузии будут совместно развивать мультимодальные перевозки

Железные дороги Германии (DB) и АО «Грузинская железная дорога» (GR) подписали соглашение о совместных проектах в секторе грузовых железнодорожных перевозок, направленное на развитие мультимодальных транспортных коридоров между Европой и Азией.

Стороны договорились об установлении взаимовыгодного партнерства в области обмена ресурсами — в частности,

это касается информации, экспертных знаний и подготовки кадров. В DB рассчитывают, что развитие тесных связей с грузинскими железнодорожниками поможет скорейшему освоению азиатского рынка и откроет широкие перспективы для новых проектов.

### Компания Siemens представила концепцию высокоскоростного поезда Velaro Novo

В сентябре ее продемонстрируют на выставке InnoTrans 2018.



Среди множества анонсированных экспонатов, которые будут показаны на выставке, наибольший интерес вызывает концепция высокоскоростного поезда нового поколения Velaro Novo.

Вместимость Velaro Novo увеличится на 10 %, начальная стоимость снизится на 20 %, расходы на эксплуатацию сократятся на 30 %, масса — на 15 %, а энергопотребление уменьшится на 30 %. Поезд Velaro Novo разработан в расчете на максимальную скорость движения в эксплуатации от 250 до 360 км/ч. На поезде будут широко использоваться современные цифровые технологии, призванные создать комфортную среду для пассажиров, контролировать техническое состояние поезда и его компонентов, а также оптимизировать планирование мероприятий по его обслуживанию.

**По материалам информационных агентств**