

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК МОЛДОВЫ



№ 26-27 (5960-61) 10 декабря 2018 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.

■ ОСЕННИЙ КОМИССИОННЫЙ ОСМОТР-2018

Север Молдавской магистрали выдерживает первый натиск зимней стихии

Железнодорожники северного участка магистрали намерены зимовать в тепле и с меньшими затратами, обеспечивая при этом на должном уровне перевозки грузов и пассажиров, безопасность движения. А чтобы ничего не помешало этому, была выполнена серьезная подготовительная работа. И она оказалась очень кстати, так как уже 19 ноября в связи с резким ухудшением метеословий пришлось выдержать настоящее испытание. Появил такой снег, что во время проезда комиссией во главе с генеральным директором ГП «Железная дорога Молдовы» Юрием ТОПАЛА перегонами в белой мгле едва обозначались полосы рельсов.



НГЧи (начальник Вячеслав Прудьус). Исходя из наличия материалов, строители под руководством опытных мастеров Сергея Ткача и Владимира Сазоненко не распыляли усилия на мелкое и второстепенное, а концентрировали их на самом главном и неотложном.

Еще летом по Бэлць проведен запланированный капитальный ремонт кровель котельной (с внутренней отделкой стен в производственном помещении) и административно-бытового корпуса локомотивного депо. А осенью — командировка на столичный железнодорожный узел, где аналогичным ремонтом были охвачены кровли в ТЧ-1 и на здании ЦПУ станции Кишинэу. С целью приведения в порядок габаритов капитально отремонтирован перрон станции Дондушень. Здесь же для удобства пассажиров обустроен выход в город. В окнах помещения дежурных за пультом станции Фэлешть, а также в товарной конторе по Брэтушень установлены современные, хорошо сберегающие тепло стеклопакеты. Необходимость экономии дорогостоящих энергоресурсов способствовала переводу на автономное отопление маневровой вышки узловой станции Бэлць-Слобозия. На станции Шолдэнешть от автономного котла, находящегося на посту электрической централизации, отключены отопительные элементы вокзального здания. После отмены на данном направлении пассажирского движения оно пустует. Благодаря замене в котельной станции Фэлешть старого насоса на более надежный в эксплуатации, улуч-

Стихия не привела к потерянности на местах. Высокую организованность в борьбе с ней показали, в частности, путейцы. Мы не увидели ни одной станции, где не расчищались бы в оперативном порядке стрелки во избежание обледенения. Хватало лопат, веников, другого необходимого инвентаря. В случае усиления снегопада на линию готова была выехать снегоуборочная техника.

Давая на разборах в Бэлць и Окнице общую оценку подготовке к ответственному периоду, проверяющие констатировали: выделенные из дорожного бюджета на реализацию проектов средства расходовались с толком, по-хозяйски.

В этом отношении характерен пример Бэлцкого участка



Продолжение на стр.3 ►





■ ПЕРЕМЕНЫ НЕОБХОДИМЫ

РЕФОРМЫ:

обновление повысит качество работы Молдавской магистрали

Господин Кондураке, в чем суть реформ, проводимых на железной дороге Молдовы?

— Суть — в уменьшении расходов предприятия, в повышении его рентабельности, в создании прибыльной компании. Цель реформы — принципиальное улучшение работы CFM и выход на современный уровень транспортного обслуживания. Иного, как говорится, не дано, если мы хотим жить и развиваться в современном едином экономическом пространстве.

Следует отметить, что все апробированные предложения несут не бумажную, а реальную выгоду нашему предприятию. Имеется постановление Правительства РМ о преобразовании ГП «Железная дорога Молдовы» в три самостоятельные компании — грузовую, пассажирскую и инфраструктуру. Основная идея в том, чтобы государство финансировало содержание инфраструктуры и обеспечивало капитальные инвестиции, финансировало пассажирские перевозки, на которые оно устанавливает цены, заведомо меньшие, чем рыночные. Это и открытие рынка для частных операторов. Данная процедура должна быть завершена к 2021 году.

Еще раз подчеркну: процесс реформирования проходит не хаотично, а под контролем государства. Появится возможность более гибкого развития новых экономических отношений. Железная дорога и сейчас занимается коммерческой деятельностью на законных основаниях. Но наш правовой статус ограничен. Мы не можем заниматься ею как любой другой субъект коммерческой деятельности. Нужны новые правовые отношения.

Говоря о качественном современном уровне обслуживания потребителей транспортных услуг CFM, нельзя не учитывать и сдерживающие факторы в этом вопросе — устаревшие наши локомотивный и вагонный парк.

— Тем не менее, и в этих условиях мы должны обеспечить эффективность процесса реструктуризации отрасли и соблюсти баланс между интересами государства и коммерческой выгодой CFM. С нашим устаревшим морально и физически вагонным и локомотивным парком этого практически невозможно добиться. Безусловно, нелегко балансировать в такой ситуации. В недалеком будущем станет легче. Во втором квартале 2020 года на дорогу поступят новые локомотивы. Пока — обеспечиваем перевозочный процесс тем, что имеем, плюс ремонтируем вагоны. В подписанном на пограничной комиссии протоколе оговорено с украинской стороной разрешение нашим вагонам с продленным сроком эксплуатации курсировать по Украине. Ремонтные работы по продлению срока эксплуатации и далее будут вестись в наших ремонтных депо. Планируем таким об-



Вопрос реформирования Государственного предприятия «Железная дорога Молдовы» волнует не только железнодорожников. Перемен на транспорте ждет и общество. Потому что от работы отрасли многое зависит в стране. CFM объединяет транспортными артериями экономику Молдовы и обеспечивает возможность грузоотправителям и грузополучателям вести свой бизнес. Чтобы возмужеть в вопросах, связанных с организацией грузовых и пассажирских перевозок, необходимо качественное улучшение работы CFM. Можно продолжать осуществлять их прежними способами. Но это уже вчерашний день. Нужен современный уровень работы. На эту тему редакция отраслевой газеты побеседовала с Григорием КОНДУРАКЕ, заместителем генерального директора CFM по коммерческой деятельности.

разом увеличить парк полувагонов в 2019 году на 400 единиц. Эти же серьезные ремонтные работы будем делать и цементовозам, и крытым вагонам и т.д. Груз сегодня есть и, повторюсь, проблемы создает отсутствие в необходимом количестве вагонного парка.

Каков, с Вашей точки зрения, основной инструмент повышения коммерческой эффективности работы CFM?

— Основной инструмент предельно очевиден: располагать достаточным количеством исправного рабочего подвижного состава и иметь больше тяги. Все остальное сделаем — решим вопрос с тарифами на грузовые перевозки, сделаем их выгодными для дороги и экономических агентов. В этом заключен огромный резерв для развития транспортного бизнеса в Молдове. А развитие бизнеса — это новые рабочие места, увеличение занятости людей, новые налоговые отчисления и, разумеется, дальнейшее развитие отрасли.

И усиление конкуренции на полигоне транспортных услуг...

— Какой бизнес без конкуренции! То, что сегодня на железнодорожном транспорте может конкурировать между собой, должно быть открыто и для

других коммерческих структур. Так уж сложилось, что наша железная дорога отстала в некоторой степени от бурно развивающихся в мире рыночных отношений. Многие годы это было оправданно, когда все регулировалось государством. Но сейчас время другое, и оно диктует свои правила. И чтобы работать эффективно, нам необходимо преобразовываться. Нам нужна конкуренция. Чтобы грузовладелец, пассажир выбрали подходящего им партнера, который бы устраивал по всем параметрам. А это, знаете, отличный стимул для перевозчиков.

Сегодня большинство железнодорожных станций CFM испытывают финансовые трудности. Как с этим справиться?

— Освоение планируемых объемов перевозок пассажиров и грузов в значительной мере определяется работой линейных станций Молдавской железной дороги, на которых начинается и завершается перевозочный процесс. В настоящее время работе железнодорожных станций уделяется повышенное внимание в связи с тем, что выполняемая здесь работа является основой функционирования и развития дороги. В связи с этим актуальна проблема финансового оздоровления же-

лезнодорожных станций. Во всем мире, когда станция является неприбыльной, не производит коммерческих операций, не приносит денег в бюджет дороги, ее переводят в категорию остановочного пункта. То есть не затрачиваются в прежнем объеме суммы на ее содержание. У нас таких малодеятельных станций больше 30. Должны пройти во втором чтении в Парламенте РМ изменения в Кодекс железнодорожного транспорта. Нам должны дать возможность самим принимать решения, связанные с оптимизацией дорожной инфраструктуры, не консультируясь с местными публичными органами, которые, как правило, являются противниками подобных изменений. Если от нас хотят финансовых результатов, то нам должны позволить действовать исходя из экономической выгоды CFM.

Железнодорожная отрасль является частью единой макроэкономической модели, а значит, и подходы должны быть соответствующими. В том числе должно быть единое правовое поле. Необходимо выстраивать, как и во всем цивилизованном мире, новую модель отношений с пользователями ее услуг. Мы должны стать одним из субъектов рыночных отношений, ак-

тивнее работать с клиентами, привлекать их, разъяснять преимущества железнодорожных транспортных перевозок.

Эффективность работы железнодорожного транспорта прямо пропорциональна снижению расходов. Видите ли Вы в этой взаимосвязи важнейший инструмент достижения финансового успеха CFM?

— Конечно. Эффективность производства прямо пропорциональна уменьшению потерь. Этим вопросом вплотную должны заниматься руководители на местах. Есть программа действий на этот счет. Будем укрупнять филиалы. Данный процесс до мелочей продуман с учетом всех нюансов железнодорожного бизнеса. Работаем над снижением себестоимости железнодорожных перевозок.

Другой серьезный источник доходов — сдача в аренду подвижного состава. Цены на аренду вагона сегодня больше, чем мы получаем за пользование нашими вагонами. Для этого необходимо, чтобы профильное министерство, Агентство публичной собственности РМ позволили нам сдавать наше имущество в аренду и получать деньги.

Какова роль руководителей филиалов в укреплении финансовой успешности CFM?

— Сегодня в распоряжении руководителей предприятий достаточно инструментов, чтобы не только выйти из кризисной ситуации без особых потерь, но и наращивать финансовую эффективность производства.

От того, насколько грамотно пользуются этими возможностями менеджеры на местах, зависит успешность дороги. Ведь основные затраты у них. К примеру, фонд заработной платы локомотивного депо составляет 1 миллион 400 тысяч леев, а ремонтируют они локомотивы так, что техника выходит на перегон, проезжает 20 км и ломается. Это и есть наши потерянные деньги. Или вагонное депо: фонд заработной платы — миллион леев, а ремонтируют всего 40 вагонов. А потребность в них — до 100 вагонов в месяц... Мы недорабатываем и не зарабатываем при таком раскладе.

Есть вопросы и к кадровому составу тех, кто занимается ремонтом. Средний возраст контингента — за 50. Силы, наверное, уже не те, отдача не та, несмотря на богатый опыт. А молодежь не идет. Необходимо пересмотреть полностью все производственные процессы на Молдавской железной дороге.

Нуждается в пересмотре и форма оплаты труда: имеет смысл считать не по часовой ставке, а по выработке. Тогда молодежь придет на транспорт. И нам будет что ей предложить.

Ирина КРАЕВСКАЯ

Фото Юрия КОЗЛОВА



► **Продолжение со стр. 1**

шилась циркуляция теплоносителя, а значит, в служебных помещениях теплее. Современное насосное оборудование появилось в котельной административно-бытового корпуса дистанции сигнализации и связи. Еще в минувшем году четырехэтажный корпус был отрезан от централизованного источника тепла, который заменили два автономных твердотопливных котла. Это сулило немалую экономическую выгоду, так как отпала необходимость прогонки теплоносителя на расстояние почти в полтора километра по старой трубе. Однако последовавший за этим отопительный сезон показал, что служебные помещения обогревались слабо. В начале ноября энгэчевцы устранили недостатки, связанные с накоплением и распределением тепла.

На Блок-посту 61-й километр чернэуцкого направления внутри служебного вагончика утеплены полы, оборудованы электроотопление и санузел. Утепление полов сделано также в комнате ДСП станции Крива. По Липкань подготовлен к эксплуатации в зимний период



твердотопливный котел, смонтированный два года назад. Выполнена прочистка печек от сажи на линии.

В середине ноября бригада мастера Сергея Ткача выехала на станцию Дрокия, чтобы начать отделку части фасада вокзального здания со стороны пристанционного сквера. Однако дальнейшие планы нарушило резкое похолодание. Поэтому выполнение данной работы перенесено на весну.

В двух дистанциях пути немалую работу по подготовке вверенных объектов к эксплуатации в зимних условиях сделали специалисты, отвечающие за содержание искусственных сооружений. Очищены от наносов ила нагорные каналы, кюветы, водопропускные трубы. Там, где это было необходимо, как, например, на мосту через реку Днестр, произведена частичная замена деревянных брусьев. Проезжая в сторону Матеуць, комиссия ознакомилась с нынешним состоянием единственного на нашей железной дороге тоннеля длиной 157 метров. Старое сооружение, которому уже больше 125 лет, давно нуждается в капитальном ремонте из-за пагубного воздействия на стены и свод подпочвенных вод, которые, про-

сачиваясь, превращаются при низких температурах в лед. И вот летом за его проведение взялась бригада Шолдэнештского мостового участка ПЧ-5 (мастер Дмитрий Батюшка), воспользовавшись хранящимся в архивах нереализованным проектом 1984 года. Применяя хорошо проверенный на практике метод бурения скважин и последующего их инъектирования жидким цементом, специалисты охватили капитальным ремонтом уже три звена, причем одно из них усилено дополнительно металлической арматурой. И это только начало.

На Окницком участке хорошо потрудились мостовики и земляники, руководимые мастерами Алексеем Мироновым и Артуром Олейником. Помимо очистки водопропускных систем, выполнялась уборка камней, скатывающихся на рельсы с крутого склона на перегоне недалеко от станции Наславча. На 188-м километре этого же направления капитально отремонтированы каменные устои старого железнодорожного моста. Применен все тот же метод инъектирования, после чего устои одели в армированную «рубашку».

Преодолевая трудности, связанные с недостаточным мате-

риально-техническим снабжением, продолжают поддерживать путь в приемлемом для безопасного движения поездов состоянии работники околотков от Липкань до Вэлчинца, Бэлць, Шолдэнешть, Фэлешть, Столничень. О планомерно-предупредительных мероприятиях речь не идет пока. В повседневной деятельности — упор на строгий контроль состояния рельсовой колеи, оперативное устранение выявляемых отклонений от нормы, уменьшение очагов кустовой гнилости шпал. С этой целью, например, на участке ПЧ-6 уложено с начала года 3370 новых деревянных и 673 старогонных железобетонных шпал. Железобетонные шпалы были высвобождены за счет демонтажа малодеятельных путей. Под стрелочные переводы уложено 150 брусьев.

В Бэлць по инициативе узлового руководства реализуется программа восстановления кранов на железнодорожном ходу. Первый такой кран был подготовлен объединенными усилиями специалистов нескольких предприятий на территории временно неработающего завода ЖБШ. Еще два — на балансе ПЧ-5 и ТЧ-4. Такие краны незаменимы при поднятии тяжестей на узловых и линейных

станциях, предприятиях, на перегонах, чистке междупутий и т.д. Однако проблема в том, что на весь железнодорожный узел остался лишь один крановщик. Да и тот приезжает по вызову в Бэлць из Шолдэнешть, расположенных на расстоянии в сто километров.

Усложнившиеся отношения между Украиной и Россией стали препятствием для привлечения на Молдавскую магистраль большего количества транзитных грузов. В таких условиях пополнение дорожного бюджета денежными средствами зависит во многом от формирования местного грузопотока. Именно северный участок задает в этом деле тон.

Среди станций, где наиболее четко и в больших объемах налажены грузовые операции — **Матеуць, Липкань, Вэлчинец, Брэтушень, Рэуцел**. Их работники грамотно оформляют сопутствующую документацию на вагоны и грузы, своевременно взываются с клиентов кассовые сборы за оказываемые транспортные услуги. Не стоят в стороне дорожные службы, заботясь о выделении на эти участки маневровой и локомотивной тяги, порожняка под погрузку, осмотрщиков вагонов и составителей.

В беседе с ДС станции Матеуць генеральный директор CFM Юрий Топала пообещал выделить новую автомашину для перевозки специалистов, отвечающих за грузовую работу.

Создаются и другие условия. **Например, по Рэуцелу**, где резко увеличилась выгрузка щебня для ремонта автодорог, специалистами ПЧ-5 и ПМС-294 реконструирован станционный повышенный путь. Благодаря этому можно вести одновременную выгрузку из тринадцати, а не четырех, как было раньше, вагонов. Начиная с июля на этом пути было выгружено 240 вагонов щебня. Еще один повышенный путь имеется у одного из экономических агентов. Аналогичный ремонт повышенного пути выполнен на станции Дрокия. Его успешно провела группа работников ПЧ-6, состоявшая из земляников, мостовиков и монтеров пути.

Дальнейший поиск резервов увеличения доходности диктует потребность в дополнительном подвижном составе под погрузку щебня, зерновых, металлопроката, цемента. С задачей неплохо справляется



► **Продолжение со стр.3**

коллектив ВЧД-3, где систематически перевыполняются задания по капитальным и деповским ремонтам вагонного парка. Новаторы предприятия продолжают модернизацию железнодорожных платформ для транспортировки тяжелого металлопроката, изготавливаемого на Молдавском металлургическом заводе.

Имея повышенную вместимость и грузоподъемность, модернизированные платформы выручают при нехватке полувагонов.

Следует заметить, что подготовка вагонов под погрузку организована не только в цехах депо, но и на пунктах отцепочного ремонта **Окницкого и Матеуцкого ПКТО, Бэлцкого и Берештского ПТО**. Они входят структурно в состав ВЧД-3. Особая тщательность требуется, например, при подготовке полувагонов для перевозки кварцевого песка с погрузочной



приднестровском участке, где наблюдаются повышенные объемы погрузки и выгрузки. Небольшой коллектив «летучки связи» следит за тем, чтобы на чернэуцком и шолдэнештском

чистка трассы от древесной растительности рядом с линиями электропередачи.

Главная задача местного ТЧ-4 — своевременная подача под поезда и маневровые операции

исправной тяговой техники. И коллектив предприятия, в составе которого также два оборотных депо, справляется с ней, хотя это дается с каждым годом все труднее.

Основная проблема не только в том, что тепловозы давно израсходовали свой заводской ресурс и требуют значительных усилий для поддержания в работоспособном состоянии. Не меньше тревожит нехватка слесарей и дизелистов, из-за чего медленней осваиваются объемы работ по ремонту техники.

Заведующий санэпидучастком станции Бэлць Центра санэпиднадзора ГП «Железная дорога Молдовы» врач высшей категории Георгий Цуркану поднял вопрос о необходимости организации массовой вакцинации работников филиалов и станций северного участка с целью предупреждения заболеваний гриппом. Вакцину бесплатно выделяет государство.

Выступая на разборках, генеральный директор магистрали Юрий Топала отметил, что трудности не помешали железнодорожникам участка подготовиться к ответственному зимнему периоду. А это вселяет определенную уверенность в том, что технологический процесс перевозок будет выдерживаться и дальше. Не останавливаясь на достигнутом, важно проявлять еще больше хозяйской предприимчивости, укреплять исполнительскую дисциплину, продолжать поиск резервов, связанных с привлечением к деловому сотрудничеству новых экономических агентов, активнее бороться за снижение затрат. Уже, например, сокращение сроков доставки грузов по назначению повышает конку-

рентоспособность железной дороги на рынке транспортных услуг, ускоряет оборот зерновозов, полувагонов, цементовозов.

Необходимо поднимать быстрее вагонный парк. Вагоны должны приносить прибыль, а не ржаветь без дела в тупиках.

Обсуждался вопрос дальнейшего улучшения обеспечения спецодеждой с охватом, в первую очередь, тех категорий железнодорожников, которые больше всего нуждаются в этом. Скажем, путейцев, работающих в любую погоду под открытым небом, или слесарей, ремонтирующих тепловозы.

Руководитель проинформировал о мерах, предпринимаемых с целью ликвидации задолженностей по заработной плате. Также не исключено ее повышение примерно на 30-35%. Правда, с одновременной отменной доплат за выслугу лет.

Выражена надежда, что в данном вопросе администрация найдет понимание со стороны профсоюзов — защитников социально-экономических интересов трудовых коллективов.

Новая система оплаты труда открывает путь к выравниванию уровня заработной платы всех возрастных категорий железнодорожников. Это позволит сделать ее привлекательной для молодежи.

В будущем возможен индивидуальный подход при распределении фондов оплаты труда с учетом конкретного вклада и квалификации каждого работника.

В заключение генеральный директор поблагодарил тружеников северного участка за работу и пожелал им дальнейших успехов в профессиональной деятельности на благо родной магистрали.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Фото Юрия КОЗЛОВА



площадки станции Вэлчинец в адрес столичных стекольных предприятий. Чтобы не допустить его утечки в пути следования, в кузовах не должно быть даже малейшей щелочки.

Специалисты ШЧ-3 обслуживают на большом участке устройства СЦБ и связи, от бесперебойного функционирования которых зависят соблюдение графика движения поездов, маневровая работа, управление технологическими процессами и т.д. Ставка делается на текущее техобслуживание на основе четырехнедельных и годовых графиков. В районе станций Редиул Марэ, Алексэндрень и Шолдэнешть выполнен ремонт кабелей СЦБ. Велась работа по устранению так называемых мертвых зон связи, возникающих во время переговоров машинистов движущихся локомотивов с дежурными линейных станций. Установлена прямая связь между станцией Матеуц и украинской Слободкой. Это облегчает обмен информацией о движении вагонов и грузов на

направлениях к опорам и проходам «воздушек» близко не подступали ветки деревьев и кустарников.

И в холодный период готовы сводить к минимуму риски отключения электроэнергии на обслуживаемом участке специалисты двух сетевых районов ЭЧ-3. Подспорье этому — качественная ревизия, согласно графиком ППР, трансформаторных подстанций и другого электрооборудования, содержание в порядке линий электропередачи. Например, в Окницком сетевом районе (начальник Валерий Вакарюк, старший электро-механик Владимир Миронов) проведена реконструкция воздушных электросетей, сделан ремонт ВЛ-04 кВ на станции Окница. В обоих случаях — с заменой деревянных опор на железобетонные. Выборочный ремонт «воздушки» на вэлчинецком направлении с заменой траверс. Производилась по мере необходимости замена концевых муфт электрокабелей на термоусадочные. И ныне продолжается



ПРИНИМАЕМ НА РАБОТУ

Восстановительному поезду № 1 локомотивного депо Кишинэу срочно требуются на постоянную работу (работа сменная):

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

Контактный телефон: (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; слесарь-ремонтник; маляр; электромонтер; плотник; шлифовщик;

в цех эксплуатации: помощники машиниста; составители.

Для подробной информации звоните: (022) 83-22-29 — отдел кадров



■ ОСЕННИЙ КОМИССИОННЫЙ ОСМОТР-2018

Юг Молдавской магистрали: транзитным перевозкам грузов холода не помеха

Басарабский железнодорожный узел обладает мощной производственно-эксплуатационной базой в лице нескольких предприятий. А главной точкой приложения постоянных усилий, интегрированных в едином технологическом процессе, является участок, который протянулся от Кэинарь до Етулии и Джурджулешть. Он играет важнейшую роль в продвижении транзитных грузов к придунайским портам и на металлургический завод румынского города Галаць. Его готовность к ответственному зимнему периоду комиссия под председательством генерального директора CFM Юрия ТОПАЛА решила проверить в первую очередь.



можно перенаправить после соответствующей выбраковки на укрепление других участков железной дороги, включая уже упомянутый кахульский.

Не только путь, но и состояние тяги прямо влияет на конкурентоспособность железной дороги в регионе. Эксплуатируемые на юге тепловозы, хотя и водят из Басарабьски на Етулию тяжеловесные поезда, однако морально и физически устарели. Повышенный расход дизельного топлива, особенно при преодолении затяжных подъемов, не может не сказываться на себестоимости перевозок. Чтобы, например, преодолеть подъем от Басарабьски до Абаклии, в голову тяжеловесного состава приходится ставить не менее трех тепловозных секций. А в хвосте — дополнительно тепловоз-толкач. В начале ноября руководство дороги подписало контракт на покупку двенадцати современных локомотивов, часть которых предназначена для эксплуатации именно на южном участке. Отобранный по итогам объявленного тендера производитель в лице американской компании «General Electric Transportation» должен поставить новые тепловозы по условиям контракта через полтора года. Судя по представленным эксплуатационным характеристикам, техника довольно экономична, можно снизить затраты топлива и повысить скорость доставки грузов.

Во время нахождения комиссии на пограничных станциях Етулия и Джурджулешть генеральный директор встречал-

Продолжение на стр.6 ►

Двигаюсь 22 ноября моторисой в сторону реки Дунай, проверяющие уделили особое внимание состоянию пути. Приглашенный в поездку начальник ПЧ-3 Виктор Подгурский давал необходимые пояснения по поводу того, как ведется борьба с очагами кустовой гнилости шпал, сколько шпал и брусьев уложено в путь за сезон. Каждый околотовок вносил свой вклад в то, чтобы удержать в плановых рамках общий для предприятия показатель балльности. И многое удалось. Имеются отдельные перегоны, где скорость движения поездов может достигать 70-80 км/ч, как, например, между Абаклией и Басарабьской. Хорошо потрудились бригады, отвечающие за содержание искусственных сооружений. При существенной поддержке механизаторов под руководством начальника участка Григория Бодю из Бендерского МП-1 устранена угроза дальнейшего развития оползней на 84-м километре перегона Джурджулешть—Кахул, а также на 40-м километре возле станции Комрат. Для формирования безопасных глиняных уступов потребовалось вынуть со склонов, погрузить и перевезти в другое место около 12 тысяч кубометров грунта.

И все же, несмотря на напряженный труд и активный поиск резервов, до полного благополучия еще, к сожалению, далеко. По причине дефицита материалов на многих сегментах пути положение продолжает оставаться сложным. В их числе — перегоны между станциями Прут, Кахул и Джурджулешть.

В решении проблем, связанных с содержанием считающегося главным етулийского железнодорожного хода, у путейцев надежда на предстоящую реконструкцию. Необходимый кредитный ресурс предостави-

ли западноевропейские банки, ведется подготовка к тендеру по отбору исполнителя работ. Не только молдавские железнодорожники, но и банковские структуры заинтересованы в эффективном использовании выделенных денег. Чтобы реально оценить будущие затраты по реконструкции, вместе с нами на южный участок выехала группа независимых экспертов, назначенных банками. Они ознакомились с особенностями эксплуатации пути, в частности, в кривых малого радиуса, где наблюдается наиболее интенсивный износ рельсов. Осмот-

рели устои металлического железнодорожного моста на 128-м километре (перегон Джурджулешть—Абаклия). Уже теперь известно, что реконструкция займет не один месяц. В связи с этим важно определиться с организацией работ по укладке рельсошпальных решеток, чтобы не нарушался транзит грузов. Пропуск поездов, нагруженных рудой, зерновыми, углем, коксом, нефтепродуктами и другими грузами, будет осуществляться, скорее всего, в короткие интервалы между путевыми «окнами». Это требует четких и слаженных

действий движущихся участка. Перенаправление транзитных потоков обходным кахульским направлением считается нецелесообразным с экономической точки зрения. Ввиду повышенных затрат на переформирование вагонных партий. Если от Басарабьски на Етулию следуют составы весом в 4800 тонн и даже «пятитысячники», то на участке Прут—Кахул—Джурджулешть допустимая норма — 1500-2000 тонн.

Не менее важен вопрос учета и хранения материалов, которые будут высвобождаться в процессе реконструкции. Их





Вывод комиссии: магистраль готова к работе в зимних условиях

В ПОДГОТОВКЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА К ЗИМЕ НЕТ МЕЛОЧЕЙ

Ранним утром 28 ноября 2018 г. дорожная комиссия, возглавляемая генеральным директором ГП «Железная дорога Молдовы» Юрием ТОПАЛА, отправилась в путь — предстояло проинспектировать готовность к зимним перевозкам участка Кишинэу—Басарабяска—Бендер—Кишинэу. В этот же день был завершен осенний комиссионный осмотр магистрали разбором его итогов на столичном железнодорожном узле.

Главное содержание работы дорожной комиссии на протяжении всего объезда — проверка технологической готовности Молдавской магистрали к грядущей зиме. Несмотря на достигнутые результаты, во время осеннего осмотра был выявлен ряд недостатков и неисправностей различного характера, которые должны быть устранены в кратчайшие сроки. При этом, подчеркнул на разборе в Кишинэу генеральный директор ГП «Железная дорога Молдовы» Юрий Топала, в большинстве своем причинами их стало не столько отсутствие материалов или кадров, сколько недостаточно эффективная деятельность руководителей, не всегда продуманная организация текущей работы на местах. Пока зима не осложнила работу железно-



рожного транспорта морозами и снегопадом, нужно как можно быстрее отреагировать на отмеченные в ходе осмотра недостатки.

По мнению генерального директора, самая большая проблема на сегодняшний день — нехватка локомотивов и вагонов под заявляемые объемы грузо-

вых перевозок. Каждый отказ клиенту — недополученные деньги, так необходимые сегодня для поддержания инфраструктуры в рабочем состоянии, для погашения задолженностей по заработной плате и т.д. Если раньше все сетовали на отсутствие объемов грузовой работы, то теперь — есть что возить,

но не на чем. Только за ноябрь т.г. недогрузили зерновозов в пределах тысячи вагонов. К примеру, экономический агент со ст.Брэтунешь запросил 300 вагонов, ему предоставили 200, а на самом деле вышло и того меньше. Не хватает и полувагонов. ММЗ и Ренийский порт были готовы предоставить груз

CFM, но у нас нет в достаточном количестве вагонов. В результате наши потенциальные клиенты решили свои бизнес-задачи, но с привлечением услуг автотранспортников. С нашей стороны неопозволительно такая ситуация. Надо сделать все возможное для ее разрешения. Тем более, отметил Юрий Константинович, дорога приобретает для обеспечения ремонтного процесса необходимые запчасти как по локомотивному, так и по вагонному хозяйству.

Ждать улучшения ситуации с тягой придется недолго. Генеральный директор на разборе в столичном локомотивном депо рассказал о продланной руководством дороги работе по приобретению новых магистральных тепловозов. Планируется к маю 2020 года получить последний локомотив из ожидаемых 12-ти. Но до этого знаменательного события необходимо качественно отремонтировать и поддерживать строго в рабочем состоянии имеющийся на магистрали подвижной парк.

Помимо этого вопроса, обсуждались и другие, не менее важные — кадровый, состояние путевого хозяйства, снабжение спецодеждой, погашение задолженности по зарплате, ее увеличение и т.д. Все они подаются решению, но при условии эффективной работы каждого филиала дороги. Чтобы деньги тратить, их необходимо для начала заработать. Вот на этом процессе и призвал гене-

► Продолжение со стр.5

ся с их руководителями, интересуясь положением дел. На данном участке трудятся опытные, хорошо справляющиеся со своими должностными обязанностями специалисты. Обеспечиваются прием, качественная переработка и своевременное отправление вагонов с грузами, грамотно оформляется необходимая документация. В служебных помещениях чисто, тепло. Нормальные условия — у локомотивных бригад, доставляющих грузы. В бригадном доме от ТЧ-3 по Етулии им предоставляют для отдыха уютные комнаты, чистую постель. Имеется холодильник для хранения скоропортящихся продуктов. На газовой плите можно подогреть еду. Оборудованы душевые машинистам, обслуживающим маневровые и вывозной тепловозы в районе станции Джурджулешть. Усовершенствована схема заправки тепловозной техники дизельным топливом.

В беседе генерального директора с работниками товарной конторы и конторы передач станции Джурджулешть были затронуты некоторые проблемы. Одна из них касалась необходимости завоза угля в котельную. Оставшегося с прошлого отопительного сезона запаса едва хватало на несколько суток.

Выяснив у представителя снабженцев причину задержки с выделением топлива, генеральный директор отдал распоряжение в кратчайший срок



доставить на станцию недостающее для успешной зимовки количество угля.

Еще одна проблема связана с трудностями, возникающими при оформлении документации на вагоны и грузы с помощью компьютерной техники. Технологический процесс требует ус-

корения, а используемая программа, к сожалению, устарела. Установка новых, более совершенных программ для компьютеров — дело не дешевое. И, тем не менее, генеральный директор обещал содействие.

28 ноября комиссия провела остальную часть южного

участка. На разборе в Басарабяске после обсуждения ряда вопросов была отмечена неплохая подготовленность всех предприятий и участков к работе в холода.

В этот же день комиссия побывала на Бендерском и Кишиневском железнодорожных уз-

лах, где также сделано немало для обеспечения перевозок в зимний период. По завершении состоялось подведение итогов осеннего комиссионного осмотра-2018.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Фото Юрия КОЗЛОВА



ральный директор сосредоточить внимание и усилия трудовых коллективов.

— Давайте работать на 100%, тогда и обеспечивать всем необходимым будем на 100%, — подытожил сказанное Юрий Константинович.

Требуется постоянный мониторинг ситуации в филиалах, отметил генеральный директор, обращаясь к сидящим на разборе руководителям, анализ собранной информации, выделение наиболее критичных производственных моментов, которым нужно уделять первостепенное внимание. При этом начальники филиалов должны видеть перспективу, держать ситуацию под контролем и обеспечивать перевозочный процесс и безопасность движения.

В подготовке к зиме, сказал в заключение генеральный директор CFM Юрий Топала, нет

зайств, производственных объектов дороги.

В целом неплохо подготовились южный и центральный участки к зиме, и есть уверенность в том, что магистраль будет работать четко, без сбоев. В пути хозяйстве имеются порядка 300 предупреждений об ограничении скорости движения, из которых всего 4 предупреждения затрагивают главный ход магистрали. Остальные — находятся на приемо-отправочных путях, на которых стоит не используемый в технологическом процессе подвижной состав. Если взять участки Бэлць—Окница—Могилев—Подольский—Липкань, от Унгень до Бэлць, Бендер—Кишинэу—Унгень — скорость движения здесь не меньше 40 км/ч. На южном направлении — до ст.Кэушень, от ст.Кэинарь до ст.Злоць — меньше 40 км/ч составы не двигаются. Не-

нормально. В каждой ЭЧ есть в запасе траверсы, изоляторы, немного провода для аварийных ситуаций. Хуже обстоят дела в службе сигнализации и связи — нет кабеля. Приобрести его необходимо, с учетом того, что в настоящее время действующему кабелю порядка 60 лет, он часто выходит из строя, а это влияет на безопасность движения.

Важным результатом работы комиссии стала также оценка организаторской деятельности руководящего и инструкторского состава линейных подразделений, личного участия командиров в профилактической деятельности, направленной на безаварийную работу.

По мнению заместителя генерального директора Сергея Томши, дисциплина на производстве требует более серьезного к ней отношения. Нельзя мириться с тем, в каком виде в управление поступают материалы по допущенным случаям брака в работе. Они, прежде всего, неправильно оформлены. А ведь этот вопрос напрямую связан с обеспечением безопасности движения. Так не должно быть. Необходимо четко следовать инструкции на сей счет — составить акт, протокол, приказ и мероприятия по недопущению подобных случаев с четкими сроками устранения и наказанием виновных. При халатном отношении к данному вопро-



других. Необходимо исключить формализм из трудового процесса, повысить качество практических занятий, в том числе и с начальниками станций, которым зачастую не хватает практических навыков в работе, постоянно держать ситуацию с обеспечением грузовых и пассажирских перевозок под строгим контролем.

Вопросам обеспечения безопасности движения на разборе уделит внимание начальник службы безопасности движения и ликвидации последствий аварий Виктор СОФИЙСКИЙ.

Безопасность, надежность, эффективность — в этих трех словах заключен огромный для железнодорожного транспорта смысл. Именно эти показатели влияют на устойчивую и стабильную работу CFM в любое время года. Как было отмечено, все хозяйства провели

вагонному хозяйству имеются события, связанные с нарушением безопасности движения. Причем основную лепту в это внес локомотивный комплекс дороги.

Понятно, что подобное происходит из-за изношенности техники, но все же человеческий фактор — главная причина транспортных происшествий. Есть вопросы у РБ к качеству проводимых в филиалах технических занятий, к уровню производственной и технологической дисциплины в коллективах, к работе комиссий по безопасности движения.

О проведенных мероприятиях накануне зимы в своем выступлении рассказал заместитель начальника службы движения Виктор Павлович ПОПОВСКИЙ.

На южном участке магистрали: на станции Прут заменены окна, на станциях Чимишлия, Бэлцаць и Кэушень отремонтирована система отопления, на станции Чадыр-Лунга делается ремонт помещений, на станции Кишинэу отремонтированы все печи на постах и контейнерном терминале и др. В большинстве своем линейные станции обеспечены углем и дровами. В самые ближайшие дни отопительное сырье поступит на ст.Комрат, Кирутя, Кульма, Абакля, Гырбова, Тырнова, Наславча. Имеются в службе нерешенные кадровые вопросы — не хватает в ряде станций составителей поездов и дежурных по станции.

С информацией о проведенной работе по охране здоровья и безопасности труда на разборе выступил начальник службы защиты и предупреждения Штефан БУГА.

В ходе осмотра комиссия обратила внимание на соблюдение трудовой и технологической дисциплины, реализацию мер, гарантирующих содержание всех сооружений и уст-

Продолжение на стр.8 ►



малых проблем. Будь это обеспечение запчастями, сырьем, горюче-смазочными материалами или спецодеждой. Юрий Константинович выразил надежду, что в трудовых коллективах сделают правильные выводы и все зафиксированные замечания в ходе осеннего комиссионного осмотра будут устранены четко в указанный срок.

На разборе обсуждались вопросы обеспечения бесперебойной работы устройств СЦБ и связи, энергоснабжения, содержание хозяйства пути, состояния земляного полотна и искусственных сооружений.

В своем выступлении заместитель генерального директора по инфраструктуре и тяговому подвижному составу Сергей Петрович ТОМША дал удовлетворительную оценку проведенным подготовительным мероприятиям к осеннему комиссионному осмотру магистрали. Прделана значительная работа по приведению в надлежащий порядок путевого хозяйства, инфраструктуры всех отраслевых хо-

сколькo хуже обстоят дела на участке от ст.Басарабьяска до ст.Етулия, от ст.Яргара до ст.Прут-1 — здесь скорость движения невысокая из-за состояния пути. Большая работа была проделана по ремонту Дрокиевского повышенного пути, который не работал с 1994 года; Комратского повышенного пути — он не работал с 1992 года. Сегодня по Окницкой ПЧ ведутся работы, делается дополнительный продольный профиль на повышенном пути для того, чтобы оформить паспорт, сделать инструкцию по подаче-уборке вагонов и закреплению башмаков. Все эти работы проводились в условиях недостаточного снабжения материалами. Тем не менее, проделана большая работа. Это говорит о грамотном подходе специалистов к организации текущего содержания путевого хозяйства в наступающем зимнем сезоне.

Давая оценку работе связистов и энергетиков участка, Сергей Петрович коротко обозначил итог: вопросов особых здесь нет, устройства функционируют



су невозможно добиться профилактики и предупреждения случаев транспортных происшествий. Следует не забывать главное — найти причину того или иного события, связанного с безопасностью движения, и разработать мероприятия по его недопущению, а не искать способы перебрасывания вины на

большую работу. Коллективы ПЧ, ЭЧ и ШЧ подготовили свои хозяйства, очистили путь от кустарников. У движеницев помещения, сооружения готовы к зимним холодам, окна застеклены, печи, теплотрассы исправны. За 10 месяцев 2018 года по службам движения, сигнализации и связи, путевому и





► Продолжение со стр. 7

Вывод комиссии: магистраль готова к работе в зимних условиях

В ПОДГОТОВКЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА К ЗИМЕ НЕТ МЕЛОЧЕЙ

ройств в исправном состоянии. Акцент также делался на вопросах охраны здоровья и безопасности труда, эффективности использования технических средств и материальных ресурсов. Как было отмечено в информации, на дороге успешно проводятся занятия с руководителями рабочих мест, специалистами, представителями работников филиалов, курирующих вопросы охраны труда.

Тему обеспечения железнодорожников спецодеждой, спецобувью и средствами индивидуальной защиты на разборе затронул **начальник службы материально-технического обеспечения Валерий КАННА**.

Предприятием произведена закупка зимних видов спецодежды и спецобуви для работников дороги. Эта работа продолжается. Имеются заявки с филиалов, и они будут удовлетворены по мере возможности. Пока в службу с линии поступают заявки на сырье, материалы, оборудование, необходимые для работы в 2019 году.

На разборе выступили и руководители узловых филиалов.

В частности, **начальник Кишиневского локомотивного депо Александр ЧУЙ** поднял вопрос обеспечения рабочих после трудовой смены возможностью нормально принять душ. **Начальник Кишиневской дистанции электроснабжения Игорь ТОМЧАК**



проинформировал руководство дороги об актуальных для филиала кадровых вопросах. Попросил генерального директора СФМ Юрия Топала разрешить доплату начальникам районных электросетей и электромонтажникам в условиях дефицита кадров за выполнение дополнительной работы, не входящей в их служебные обязанности. Прозвучали предложения и о корректировке системы оплаты труда энергетиков дистанции, об острой необходимости приобретения высоковольтного кабеля, необходимого для обеспечения безопасности движения.

...Все филиалы Молдавской магистрали трудятся на единый результат — возможность железнодорожного транспорта успешно справляться со своими основными производственными обязанностями, полностью обеспечивать потребности национальной экономики и экономических агентов, граждан страны в грузовых и пассажирских перевозках. Впереди у СФМ — ответственный период работы транспорта в холода. Зима — экзаменатор беспристрастный и всеохватный. Она и технику, и сооружения, и все службы на выносливость проверит, и «человеческому фактору» даст объективную оценку, и будет понятно, кто и как подготовился к зиме.

Ирина КРАЕВСКАЯ

Фото Юрия КОЗЛОВА



Администрация ГП «Железная дорога Молдовы» сердечно поздравляет с днем рождения начальника железнодорожного вокзала Кишинэу **Михаила АРУСОЙ**.

— Желаем, чтобы удача сопутствовала всем Вашим делам и начинаниям, чтобы с успехом покорялись новые профессиональные вершины, а каждый день согревался теплом и любовью дорогих Вам людей.

Коллектив колесно-роликового цеха ВЧД Кишинэу сердечно поздравляет с днем рождения уважаемого коллегу и дорогую подругу **Викторию ГУТОВСКУЮ**, помощника начальника депо по кадрам.

*Желаем быть всегда счастливой,
Всегда веселой, молодой.
В кругу семьи — всегда любимой,
В кругу друзей — всегда простой!*

Коллектив, администрация и профсоюзный комитет Басарабьской дистанции электроснабжения поздравляют с 45-летием **ВОРНИКОВА Николая Константиновича**, водителя Чадыр-Лунгского мастерского участка.

*Пусть дарит жизнь любовь и свет,
Надежду и везение!
Желаем счастья, долгих лет,
Удач и вдохновения!*

Администрация и профсоюзный комитет Кишиневской дистанции сигнализации и связи от всей души поздравляют с днем рождения **АНТОЧИ Михаила Филипповича**, электромеханика связи; **ЕРМОЛИНУ Татьяну Николаевну**, старшего электромеханика связи; **МУШУК Нину Георгиевну**, главного бухгалтера; **СОРОЧАН Наталию Федоровну**, электромеханика связи. *Желаем бодрости, легкости, жизни успешной, Светлой и полной, всегда интересной. Гармонии в деле, удачи, добра, От близких — подарков, вниманья, тепла.*

Администрация и профком Бэлцкого локомотивного депо поздравляют с ЮБИЛЕЕМ: с 55-летием — **ЧОБАНУ И.В.**, машиниста тепловоза, и **БАСИСТОГО А.Б.**, помощника машиниста; с 50-летием — **СПЫНУ Ю.М.**, слесаря; с 45-летием — **ГУЦУЛЯК С.В.**, слесаря.

*Хотим вам пожелать удачи,
Успехов в жизни, ярких дел,
Чтоб вы с улыбкой, не иначе,
Встречали каждый новый день!*

Администрация и профсоюзный комитет локомотивного депо Басарабьяска сердечно поздравляют коллег по работе с юбилейными датами: с 65-летием — **ХАНИЦКУЮ Наталью Валентиновну**, распределителя работ; с 60-летием — **НЕГРУ Владимира Георгиевича**, машиниста депо; с 45-летием — **БУЦ Александра Ивановича**, машиниста; с 35-летием — **ЗАДЫР Александра Викторовича**, помощника машиниста крана ВП-2, и **КРАЧУН Думитру Михайловича**, слесаря депо.

— Желаем уважаемым юбилярам крепкого здоровья, семейного благополучия и удачи в делах.

Администрация, коллектив и профсоюзный комитет железнодорожной станции Джурджулешть сердечно поздравляют начальника железнодорожного узла **Петру АЖДЕРА** с днем рождения.

— Желаем крепкого здоровья, счастья и благополучия!

Совет ветеранов железнодорожного транспорта станции Басарабьяска поздравляет с юбилейными датами рождения: с 70-летием — **ДИМОВУ Марию Петровну**, **СУЧКОВУ Любовь Юрьевну**, **ПАСКАЛЬНУЮ Галину Петровну**, **ТРЕТЬЯКОВА Николая Федоровича**; с 65-летием — **ЕРХАН Варвару Михайловну**, **КОНДРЯ Николая Ивановича**, **ХАНИЦКУЮ Наталию Валентиновну**, **РАДЕЦКУЮ Лидию Алексеевну**, **ИВЧУК Евгению Федоровну**.

Рады возможности поздравить с днем рождения Почетного председателя Совета ветеранов железнодорожного транспорта **ВОЛОЩУК Лидию ФЕДОРОВНУ**, **БРОВАРЧУК Галину Прокофьевну**, **РУСЕВУ Надежду Ивановну**.

*Здоровья, сил и вдохновения!
Пусть полной чашей будет дом.
Примите наши поздравления
Вот этим искренним стихом!*

Администрация, профком и коллектив Кишиневской дистанции электроснабжения от всего сердца поздравляют с ЮБИЛЕЕМ **ПЕРЕДЕРКО Андрея Владимировича**, инженера технического отдела; с днем рождения — **ПАШКОВСКУЮ Татьяну Федоровну**, бухгалтера ЭЧ-1; **ЗГЛАВОК Василия Георгиевича**, электромонтера ЭЧС-Кишинэу, **ОНЦА Константина Васильевича**, водителя цеха РММ ЭЧ-1.

*Пусть будет жизнь как облака — красивой, нежной!
Веселой, светлой, как родник!
Добро и счастье, и надежда
Пусть согревают каждый миг!*

22 ДЕКАБРЯ — ДЕНЬ ЭНЕРГЕТИКА

Коллектив Кишиневской дистанции электроснабжения поздравляет коллег с профессиональным праздником — Днем энергетика!

Энергетики на железной дороге Молдовы выполняют свою основную задачу — обеспечивают бесперебойное снабжение электроэнергией железнодорожных потребителей. Независимо на погоду, время суток вас могут вызвать на работу, где на холодном ветру, под дождем, снегом или на солнцепеке приходится искать повреждение и восстанавливать электроснабжение, устраняя неисправность.

Желаем труженикам нашей отрасли процветания, благополучия и успешной реализации всех планов и начинаний. Успехов в работе, счастья и благополучия вам и вашим семьям.

С праздником, дорогие энергетики! Пусть ваша энергия будет бесконечной!

*Всех энергетиков сегодня
Скорей поздравить мы спешим,
За вашу сложную работу
Вас от души благодарим!*

*За светлый труд, тепло несущий,
И тот, что дарит людям свет,
Желаем жить вам еще лучше,
Не зная ни горя вам, ни бед!*

С уважением —
Игорь ТОМЧАК, начальник
Кишиневской дистанции электроснабжения
ГП «Железная дорога Молдовы»
Андрей ПЕРЕДЕРКО, председатель профкома
дистанции электроснабжения

ОБЪЯВЛЕНИЕ О ПРИЕМЕ НА РАБОТУ

Приказом генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» **Юрия ТОПАЛА** разрешено принимать на работу без рассмотрения Комиссии по оптимизации персонала желающих по следующим специальностям:

- слесарь по ремонту подвижного состава;
- монтер пути;
- машинист и помощники машинистов;
- токарь, сварщик;
- крановщик;
- дежурный по станции, составитель поездов;
- электромеханик и электромонтер.