

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК МОЛДОВЫ



N 12-13 (5976-77) 31 мая 2019 г.

Газета выходит
с 1 мая 1941 г.

www.cfm.md | www.instagram.com/calea_ferata_md | www.facebook.com/Calea-Ferata-din-Moldova

Весенний комиссионный осмотр — итоговая проверка накануне лета

В период с 20 по 24 мая 2019 года генеральный директор CFM Юрий ТОПАЛА в сопровождении начальников профильных служб инспектировал готовность железнодорожного сектора Республики Молдова к летним грузовым и пассажирским перевозкам. Обезд начался традиционно с севера магистрали. Затем последовали южный и центральный регионы.

Проезжая станцию за станцией, высший командный состав CFM внимание концентрировал на выявлении узких мест в содержании объектов инфраструктуры, обеспечении безопасного, бесперебойного функционирования железной дороги, требуемого объема пассажирских и грузовых перевозок. Не осталась без внимания проверка соблюдения технологической и трудовой дисциплины, качества ремонта подвижного состава и уровня подготовки кадров, состояния железнодорожных вокзалов и станций. Как же без этого, когда железная дорога находится в преддверии начала массовых пассажирских перевозок?! Ведь вовремя не устраненная недоработка может дорого обойтись



предприятию не только в материальном плане — непредвиденных расходов, но и в смысле имиджа компании, предлагающей вот уже без малого 150 лет свои транспортные услуги. Поэтому обращалось внимание на эстетику и удобство залов ожидания, билетных касс, уровень подготовки билетных кассиров, доступность и своевременность предоставления справочной информации — значение имеет каждый нюанс. Ведь от этого зависит привлекательность услуг для пассажиров и их выбор перевозчика.

Проверка каждого хозяйства CFM имеет свою специфику. К примеру, что касается путевого хозяйства — проверялось не только состояние пути на магистрали, но и на месте озвучива-

Продолжение на стр.2 ▶

МЕЖДУНАРОДНАЯ ЖИЗНЬ ГП «ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА МОЛДОВЫ»

CFM—SC GFR SA: узы сотрудничества крепнут

В минувший понедельник, 27 мая т.г., генеральный директор CFM Юрий ТОПАЛА принимал в Администрации предприятия румынских коллег. В состав делегации SC "GFR" SA (SC "Grup Feroviar Român" SA), которую возглавил генеральный директор SC "GFR" SA Кристиан РЭДУЛЕСКУ, вошли: заместитель генерального директора SC "GFR" SA Амедео НЕКУЛЧА, начальник службы международных перевозок Департамента эксплуатации SC "GFR" SA Виктор ГУРДИШ, зональный директор SC "GFR Iași" Лауренциу ИОНЕСКУ, директор EuroRail Moldova Богдан СТЕГЭРЕСКУ.



С молдавской стороны, помимо генерального директора CFM, в двусторонней встрече приняли участие: заместитель генерального директора CFM по коммерческой деятельности Григоре КОНДУРАКЕ, заместитель генерального директора CFM по финансовой деятельности Александру ОРЫНДАШ, начальник службы международных отношений и протокола Дирекции стратегий и международных отношений Валерий КОНСТАНТИНОВ, заместитель начальника службы движения CFM Виктор ПОПОВСКИЙ, на-

чальник службы грузовых перевозок CFM Игорь ПЛЕШАКОВ и начальник коммерческой службы CFM Александру ВИБЕРУ. В ходе рабочей встречи были обсуждены вопросы двустороннего сотрудничества в области международных грузовых перевозок, в том числе: пересечение границы локомотивами колеи 1520 мм; учет работы локомотивов колеи 1520 мм на пограничном переходе Унгень—Кришешть—Жижия с момента их сдачи до момента их возврата; простой вагонов колеи 1520 мм, адресованных SC "GFR" SA, а при их возврате — формирование на путях инфраструктуры

Кришешть—Жижия при несвоевременном направлении CFM локомотива за вывозом вагонами SC "GFR", возможность нахождения данного подвижного состава на путях, принадлежащих SC "GFR" SA; очистка подвижного состава от второстепенных грузов; оформление документов на вагоны, груженые SC "GFR" SA, по одному документу — не более 1200 тонн. Данные вопросы должны быть рассмотрены представителями SC "GFR" SA и CFM, после чего будет проведена совместная встреча.

Лиана НИКИФОРОВА

Фото Юрия КОЗЛОВА

CFM — АО «Укрзализныця»: меморандум подписан

28 мая 2019 года генеральный директор ГП «Железная дорога Молдовы» Юрий ТОПАЛА принял участие в 18-й Международной неделе по торговле и транспорту, которая состоялась в Одессе.



вы и Украины. Юрий ТОПАЛА, генеральный директор CFM, и Евгений КРАВЦОВ, председатель АО «Укрзализныця», подписали Меморандум о сотрудничестве в целях укрепления двусторонних отношений в области развития контейнерных перевозок посредством формирования контейнерных поездов.

Этот международный форум является важным инструментом в решении практических вопросов в области транспортной политики и развития транспортной инфраструктуры.

По информации
пресс-службы CFM

В рамках этого международного мероприятия состоялась деловая встреча представителей железнодорожных администраций Молдо-





► **Продолжение со стр. 1**

лись результаты выработки совместных решений со специалистами по выполнению текущих задач и устранению выявленных замечаний. В ходе осмотра комиссия обращала внимание на соблюдение трудовой и технологической дисциплины, реализацию мер, гарантирующих содержание всех сооружений и устройств на CFM в исправном состоянии. Оценивались и усилия, принимаемые для удовлетворения потребностей в перевозках грузов, пассажиров, багажа, грузобагажа, уровень обеспечения безопасности движения поездов, сохранности перевозимых грузов. Не остались без внимания проверяющих вопросы охраны труда, эффективности использования технических средств и материальных ресурсов.

При столь тщательном обследовании всей инфраструктуры CFM были отмечены определенные положительные тенденции в развитии дороги. Вместе с тем, специалисты выявили ряд нарушений и недостатков в хозяйствах и их структурных подразделениях, в соблюдении трудовой дисциплины, выполнении технологии работ, обеспечении безопасности движения поездов и охраны труда.

В процессе обсуждения результатов осмотра на разборах в Окнице, Бэлць, Унгень, Басарабьяске, Кишиневе с руководителями служб и филиалов комиссией был проведен анализ готовности железнодорожной инфраструктуры к летним перевозкам. По итогам увиденного в ходе весеннего комиссионного осмотра CFM будет составлен подробный план дальнейших действий с указанием конкретных сроков выполнения, который позволит железнодорожникам провести перевозочную грузовую и пассажирскую кампанию 2019 года на должном уровне. Этот итоговый документ будет находиться под личным контролем генерального директора.

В отношении каждого филиала были даны объективные (как положительные, так и отрицательные) оценки подготовки хозяйства к комиссионному осмотру. И все же основным вопросом обсуждения итогов увиденного комиссией во главе с генеральным директором предприятия Юрием Топала было увеличение объемов грузовых и пассажирских перевозок на транспортном полигоне Молдавской железной дороги. Это деньги дороги, которые она зарабатывает на свои нужды и, в том числе, на фонд заработной платы. Недопустимым, по мнению генерального директора



предприятия, является неэффективная работа ряда линейных филиалов, непосредственно связанных с обеспечением перевозочного процесса в грузовом и пассажирском движении. Подобных примеров у Юрия Константиновича накопилось немало. И такая небрежность в выполнении своих служебных обязанностей в условиях сложного экономического положения дороги. Свое недовольство по данному поводу Юрий Константинович не скрывал. Ведь речь идет о серьезных денежных поступлениях, которые ежемесячно CFM недополучает по вине некоторых нерадивых руководителей на местах, напрямую связанных с перевозочным процессом и сотрудничеством с экономическими агентами магистрали.

Задача работников хозяйства движения и грузовой службы — стремиться к многократному увеличению объемов грузовых перевозок и привлечению к сотрудничеству новых экономических агентов. На деле





же происходит с точностью до наоборот. У наших клиентов накопились негативные впечатления от сотрудничества с некоторыми руководителями станций, и в результате — отказ от услуг железнодорожного транспорта. Об этом на узловых разборах говорил Юрий Константинович Топала.

Допустимо ли подобное поведение сегодня, когда руководство CFM, со своей стороны, прикладывает немалые усилия по увеличению объемов грузовых перевозок, кстати, давших возможность ликвидировать исторические задолженности по заработной плате и войти в график ее ежемесячной выплаты. Ищет возможности, чтобы не допустить срыва в своевременной выплате заработной платы.

Экономическое положение дороги продолжает оставаться сложным. Ежемесячный дефицит денежных средств составляет порядка 25 миллионов леев. Не хватает в полном объеме денежных средств на содержание инфраструктуры, на ремонт тягового подвижного состава. Что касается принятия мер по сокращению расходов предприятия, они были утверждены Министерством экономики и инфраструктуры РМ и Агентством публичной собственности РМ. Приведен штат предприятия в соответствии с имеющимися объемами работы. Руководство предприятия принимает серьезные меры по повышению качества перевозок и снижению их себестоимости за счет сокращения расхода в процессе эксплуатации — электроэнергии, дизельного топлива и других ресурсов; консолидирует усилия для увеличения объемов грузовых и пассажирских перевозок. И вправе рассчитывать на поддержку со стороны руководителей среднего командного состава на местах.

На разборе в Кишиневе Юрий Константинович, приводя примеры нерадивого отношения к своим служебным обязанностям некоторых руководителей филиалов, отметил наметившуюся тенденцию к отрицанию различного рода инициатив руководства CFM по ряду технологических предложений, способных увеличить доходы предприятия. В ответ слышится масса доводов о невозможности реализации того или иного предложения со ссылкой на историю 50-летней давности и т.д. И это вместо стремления детально разобраться в вопросе и найти оптимальное его решение. Это решение находит генеральный директор и убеждает оппонентов в том, что оно возможно. Вывод руководителя CFM: дальше так работать дорога не может.

— Мы должны зарабатывать деньги, а чтобы их зарабатывать, надо больше и результативнее работать. Для этого необходимы усилия всей дороги. И прежде всего — коллективов тех хозяйств, которые непосредственно участвуют в перевозочном процессе: это служба тяги, движения, вагонного хозяйства, — отметил генеральный директор предприятия. — Но мы движемся по всем направлениям, стараемся все хозяйства по мере возможности развивать. Вы мне скажите, где есть пути, которые нужно отремонтировать и потом задействовать в перевозочном процессе, где есть погрузка-выгрузка на них, и мы решим этот вопрос. Будем ремонтировать и открывать те пути, которые могут приносить доходы CFM.

Продолжая тему оптимизации расходов и увеличения доходов предприятия, Юрий Топала затронул на разборе следующую тему. Есть на CFM ли-



"Meritul Feroviar" — Валентине Забавной



После вручения В.Забавной знака "Meritul Feroviar" (слева направо: заместитель директора Дирекции персонала CFM Галина Киверь, начальник железнодорожного узла Окница Андрей Кожокар, начальница станции Вэлчинец Валентина Забавная и ведущий инженер службы движения CFM Зинаида Димова)

Одним из приятных моментов весеннего комиссионного осмотра Молдавской магистрали стало известие о награждении начальника станции Вэлчинец Валентины Забавной за долголетний труд, профессионализм и вклад в развитие железнодорожного транспорта Республики Молдова знаком "Meritul Feroviar" и присвоение ей звания "Feroviar Emerit". С этим событием опытного движеница поздравил генеральный директор CFM Юрий Топала (на снимке).



нейные станции, которые на сегодняшний день не обеспечены объемами грузовых перевозок. На них работает много человек. Деятельность, вернее бездеятельность, таких станций необходимо приостановить. От руководства службы движения должны поступить предложения с указанием, какие станции реально можно переформировать под остановочные пункты. Когда возникнет необходимость, изменится ситуация, закрытым станциям можно будет вернуть былой статус. Эту работу надо проводить во всех регионах магистрали. Железнодорожный бизнес должен подчиняться соответствующим законам: все, что не приносит доходы железной дороге, должно быть перепрофилировано, исходя из имеющихся объемов грузовой работы.



— Этот вопрос надо тщательно изучить, просчитать расходы, связанные с процессом оптимизации линейных станций, и составить план по закрытию малодеятельных из них, которые не нужны сегодня дороге, а если завтра понадобятся, мы их откроем, — подытожил генеральный директор. И призвал коллективы линейных станций ежедневно работать во благо железной дороги с экономическими агентами и не допускать непочтительного к ним отношения. Подобное недопустимое поведение — не что иное, как нарушение служебных обязанностей, которое должно быть наказано. Никто не имеет права себя так вести и отторгать потенциальных клиентов дороги, готовых ей платить за услуги. Линейные подразделения всех служб должны быть в одной обойме и действовать в интересах железнодорожного предприятия. Повышение доходности железной дороги Молдовы при действующей тарифной системе должно заключаться также и в обеспечении наиболее полного сбора денежных средств от грузовладельцев, налаживании тесных партнерских экономически взаимовыгодных отношений с потенциальными клиентами — экономическими агентами.

Другой важный аспект успешного функционирования железнодорожного предприятия — обеспечение перевозочного процесса исправным подвижным составом — вагонами. Если надо, можно организовать работу вагонных депо в 2-3 смены. Запасными частями дорога обеспечит, нужно только подать заявки с мест. Будут у нас исправные вагоны в достаточном



► Продолжение со стр. 1-3

количестве — будут у дороги деньги, и никак не иначе.

Самый больной вопрос на CFM — локомотивное хозяйство. Главный критерий оценки работы службы тяги — уменьшение количества случаев брака, внеплановых ремонтов и отцепок локомотивов от поездов.

— Я прошу сделать все возможное, чтобы нормально эксплуатировались имеющиеся локомотивы. Они должны работать как часы, не простаивать на станциях по 2-3 часа без работы. В сотни тысяч леев обходится дороге непродуманная работа этого профильного хозяйства. Нередко возникает такая ситуация: экономический агент заказывает вагоны под погрузку. Ему предоставляют вагоны. Он грузит свой товар и вправе рассчитывать на своевременное отправление грузового состава, а ДС не может отправить состав, так как нет исправного тепловоза. Это недопустимо, — отметил на разборе в Кишиневе генеральный директор.

Необходимо повысить качество ремонта техники. Руководители локомотивных депо принимают недостаточные меры для улучшения качества технического обслуживания и ремонта тягового подвижного состава, соблюдения технологических процессов ремонта узлов, агрегатов и оборудования. Не лишне и улучшить уровень проверки работы локомотивных бригад командно-инструкторским составом депо.

CFM и все службы — это единое целое, все участвуют в перевозочном процессе и обеспечивают безопасность движения: связисты, путейцы, энергетики. В работе этих хозяйств тоже имеются свои недоработки, и на них необходимо обратить внимание.

На разборе в Кишиневе генеральным директором была поднята **тема организации пассажирских перевозок**. В связи с переходом Республики Молдова на летнее время произведена корректировка расписания поездов № 105/106 Кишинев—Бухарест, № 47/48 Кишинев—Москва, № 341/342 Кишинев—Москва, № 61/62 Кишинев—Санкт-Петербург. В график движения пассажирских поездов включено ежедневное курсирование модернизированного дизель-поезда сообщением Кишинев—Одесса. У данного маршрута хорошая востребованность со стороны пассажиров. В связи с этим задача — четко обеспечивать надежным подвижным составом желание пассажиров добираться до Одессы с комфортом и приличной скоростью движения по железной дороге. Для этого сделано немало: увеличено количество вагонов в этом составе. Предстоит продумать решение новой задачи, поставлен-



ной генеральным директором Юрием Топала. Речь идет о возможности подвязки графика движения дизель-поезда из Унген к дизель-поезду на Одессу, чтобы пассажиры севера Молдовы могли также путешествовать в данном южном направлении. Для этого необходимо изыскать возможность ускорения скорости движения унгенского состава — речь идет о 10-15 минутах. Резервы есть: снятие ограничения скорости движения на ряде участков маршрута. Надо в интересах дороги пользоваться спросом наших пассажиров на модернизированный дизель-поезд по маршруту Кишинев—Одесса. И пассажирам хорошо, и деньги дорога зарабатывает. Вот это — правильный бизнес. Не стоит забывать, что повышение комфорта, скорости и удобства перевозок пассажиров также является одним из способов повышения доходов Молдавской железной дороги.

Подводя итоги майского коммиссионного объезда CFM, генеральный директор Юрий То-



пала дал удовлетворительную оценку готовности к летнему сезону работы магистрали всем структурным подразделениям, кроме службы локомотивного хозяйства. И призвал участников разбора — руководителей служб и филиалов:

— Решайте проблемы, работайте добросовестно и честно, тогда будет и результат. Мы здесь для того, чтобы решать проблемы, а пока мы — создатели проблем. Какая бы задача не возникала, в ответ слышу, что это невозможно сделать. Возможно, если захотеть и приложить профессиональные усилия.

* * *

Подводя на разборе итоги весеннего осмотра, Сергей ТОМША, заместитель гене-

рального директора CFM по инфраструктуре и тяговому подвижному составу, определил задачу — больше внимания уделять вопросам соблюдения технологической и трудовой дисциплины в подведомственных коллективах. Необходимо увеличивать вклад каждого работника в обеспечение безопасности движения поездов, достижение плановых производственно-экономических показателей. Сегодня, подчеркнул он, с учетом возрастающего спроса на перевозку грузов как внутри страны, так и в транзитном сообщении, следует активнее использовать и развивать потенциал объектов железнодорожной инфраструктуры. В этих условиях важнейшей задачей является повышение эффективности эксплуатации под-

вижного состава и выполнение качественных показателей работы. Особое внимание следует уделить вопросам совершенствования системы подготовки, переподготовки и повышения квалификации кадров.

Для повышения эффективности деятельности железнодорожного транспорта необходим строгий контроль над экономической обоснованностью и целесообразностью проводимых затрат. Необходимо каждый шаг просчитывать исходя из финансовых интересов предприятия.

Сергей Петрович ТОМША отметил проделанную коллективами работу по подготовке инфраструктуры к летним грузовым и пассажирским перевозкам. Подчеркнул, что много сделано, но еще больше предстоит сделать. Расслабляться нельзя, надо сконцентрировать усилия на выполнении поставленных руководством магистрали задач.

— Есть много работы, которую нужно делать, и делать луч-

ше, результативнее. Я хотел бы поделиться впечатлениями. Некоторые руководители на местах позволили себе встречать комиссию генерального директора одетыми, мягко скажем, не по протоколу подобного рода мероприятия, что является свидетельством невысокой самодисциплины. Есть серьезные замечания к готовности к летним перевозкам ПЧ-5. Я, честно говоря, не узнаю этого руководителя, что с ним случилось за последние несколько лет?! Задача начальника службы пути — разобраться с этим вопросом. В ПЧ-6 ситуация лучше. Если говорить о филиалах инфраструктуры, следует отметить, что не все указания руководства дороги были выполнены к объезду. Есть вопросы и к работе хозяйств сигнализации и связи, электрооборудования. Особенно по борьбе с кустарниками под линиями электропередачи, под связевым оборудованием. Надо дружно браться за их очистку и не ссылаться на запреты представителей местной экологии, а вести с ними переговоры и разяснять специфику железнодорожного транспорта, найти решение. Что касается перевода станций в останочные пункты — задача ясна. Есть перечень станций, по каждой службе просчитаны затраты на процесс перевода станции в новую категорию. Эти расчеты в самое ближайшее время еще раз будут пересмотрены, с тем, чтобы до конца года определить бюджет по переводу станций в останочные пункты, — подчеркнул в своем выступлении на разборе Сергей Петрович Томша.

Особое внимание в каждодневной работе будет уделено, по словам заместителя генерального директора, проблемным участкам пути, на которых действуют ограничения скорости движения, что мешает экономическим агентам пользоваться





услугами железнодорожного транспорта в полной мере. Ограничения необходимо снять. В частности, речь идет о станциях Яргара, Этулия, Кэушэнь, Кэинарь. В результате мы значительно увеличим количество вагонов, предлагаемых железной дорогой экономическим агентам под погрузку-выгрузку, положительно это скажется и на увеличении доходов CFM.

Подводя итоги осмотра, Сергей Петрович Томша подчерк-

нул, что не все филиалы в равной степени подготовились к весенней проверке. Снизились управляемость некоторыми филиалами. Их руководители, средний командный состав далеко не всегда контролируют обстановку и проявляют в работе должный уровень ответственности.

В целом инфраструктура CFM к летним перевозкам готова, безопасность движения поездов будет обеспечена.

Из выступлений членов комиссии весеннего комиссионного осмотра Молдавской железной дороги

Виктор ПОПОВСКИЙ,
заместитель начальника
службы движения ГП «Желез-
ная дорога Молдовы»:

— Все, о чем говорил генеральный директор CFM Юрий ТОПАЛА коллективу каждой железнодорожной станции Молдавской магистрали — от Вэлчинца до Джурджулешть и от Джурджулешть до Кишинева, на что настроил нас, а именно — лучше работать, привлекать потенциальных клиентов, заинтересовывая их в использовании услуг железнодорожного транспорта, бесспорно, направлено на повышение доходов и, соответственно, на улучшение благосостояния работников железной дороги Молдовы.

Коллектив службы движения CFM непременно учтет высказанные замечания и примет меры к их устранению в самые короткие сроки. Будет проведена целенаправленная работа по привлечению грузов и увеличению объема перевозок по железной дороге. Будут созданы благоприятные условия для клиентов, пользующихся услугами железнодорожного транспорта, повышен уровень культуры обслуживания, исключено некорректное отношение руководителей и работников станций к клиентуре, к экономическим агентам.

Основной проблемой в службе движения CFM по-прежнему остается кадровая. На ряде железнодорожных станций не хватает составителей поездов, дежурных по станции, операторов техконтор и других специалистов, без которых организация перевозочного процесса невозможна. Надеемся, что с повышением уровня заработной платы на дороге кадровая проблема в скором времени будет решена.

Алексей КИТОРОАГЭ,
начальник службы
локомотивного хозяйства ГП
«Железная дорога Молдовы»:

— В локомотивном хозяйстве положение дел с обеспечением безопасности движения

поездов оставляет желать лучшего, как было отмечено в выступлении генерального директора Юрия Топала. Допущено увеличение количества событий, связанных с нарушением правил безопасности движения поездов. Руководство локомотивной службы принимает меры к тому, чтобы в имеющемся количестве, без ограничений везти все грузовые и пассажирские поезда. Есть проблемы с трудовой дисциплиной в наших локомотивных депо.

Перед коллективом службы поставлена задача обеспечить работу надежными локомотивами, повысить качество их ремонта и обслуживания. Эта задача по плечу нашим работникам. В своей основной массе — это добросовестные специалисты, грамотно выполняющие свои профессиональные обязанности. В ТЧ Кишинэу реализован в полном объеме комиссионный осмотр дизель-поездов; по ЧМЭЗ — 6 из 13 тепловозов. Работа в этом направле-

нии обеспечена всем необходимым.

Что касается ТЧ Басарабьяска — здесь также ведутся ремонтные работы и проведен комиссионный осмотр тепловозов, который был начат в апреле текущего года. Из 13 тепловозов выполнено 5 единиц, работа продолжается. Выполняются также внеплановые виды ремонта по большому тепловозам серии ТЭ10. Так как данный подвижной состав — и ТЭ10, и ЧМЭЗ — с истекшим сроком службы. Плановые виды ремонта производятся не всегда своевременно, на что есть свои причины: некоторой технике, эксплуатируемой на дороге, 50 лет и более, плюс — ощущается нехватка рабочего персонала. Что касается ТЧ Бендеры — здесь принимаются меры по ремонту тепловоза, который в данный момент находится в ТЧ Кишинэу, другой тепловоз — в ТЧ Басарабьяска. Техника готовится к летним перевозкам, к работе.



Руководство службы обеспечивает своевременный вывоз грузовых и пассажирских поездов. Есть у нас много проблем. Но мы стараемся их решать общими усилиями. Все замечания генерального директора приняты к исполнению. Будем работать над улучшением ситуации в хозяйстве, приложим максимум усилий, чтобы к следующему объезду оценка работы коллективов локомотивной службы была удовлетворительной.

Виктор ГУТОВСКИЙ,
начальник службы
вагонного хозяйства ГП
«Железная дорога Молдовы»:

— Прежде всего, хочу отметить, что более тысячи грузовых и пассажирских вагонов Молдавской железной дороги курсируют на транспортных полигонах СНГ, Балтии и Евросоюза, что накладывает на коллектив службы вагонного хозяйства большую ответственность. Имеются определенные требования, которые предъявляются к этому вагону. Коллективы вагонных депо ориентированы на качественный ремонт подвижного состава, с соблюдением всех норм и требований.

Прделана большая работа по продлению срока использования вагонов. Их эксплуатация приносит дороге немалые доходы — порядка 8 миллионов леев ежемесячно. Таких вагонов у нас 457 единиц. Были



мотные специалисты, готовые передать молодежи накопленный опыт, но некому, не идет к нам молодежь. И причины такого положения известны.

Игорь ПЛЕШАКОВ,
 начальник грузовой службы
 ГП «Железная дорога
 Молдовы»:

— За последнее время с помощью руководства Молдавской железной дороги проделана большая работа по упрощению процедуры взаимоотношений с экономическими агентами, с тем, чтобы облегчить им доступ к железной дороге, исключить длительное рассмотрение их заявок. Надо что-то менять в работе, безусловно, чтобы получить желаемый результат. Коллективы службы это понимают.

В настоящее время наша задача — обеспечить в полном объеме грузовые перевозки, которые планируют экономические агенты, увеличить объемы перевозимой железнодорожным транспортом продукции, чтобы доходы от этой работы поступали на дорогу в полном объеме.

Следует также обратить внимание на своевременность доставки грузов и сохранность перевозимой продукции и на укрепление делового сотрудничества с экономическими агентами.

Думитру МОЦОК,
 начальник службы
 электроснабжения ГП
 «Железная дорога Молдовы»:

— Во время осмотра нашего хозяйства были выявлены замечания, которые касаются содержания воздушной линии электропередачи. Надо качественнее очищать трассу от зарослей кустарников.

Хорошо с этой работой справляется Бендерский сетевой район. Если говорить конкретно о воздушной линии электропередачи, то она устарела, траверсы гниют. Дорога закупает их, и постепенно данный вопрос решится, что укрепит безопасность движения и качество электроснабжения. В числе текущих задач: восстановление на опорах нумерации, которая выгорела со временем, и ремонт крыши в гараже по Окнице.

Петру САРАКУЦА,
 начальник службы пути ГП
 «Железная дорога Молдовы»:

— Ситуация в хозяйстве сложная, начиная с верхнего строения пути, земляного полотна, искусственных сооружений. Моторельсовый транспорт устарел. Но при этом ситуация с обеспечением безопасности движения — под контролем и стабильная.

Есть участки — к примеру, на севере, начиная со станции Братушаны, где работа ведется нормальной. Меняются шпалы. Имеем участок с просроченным капитальным ремонтом Ларга—Липканы до Блок-поста 61 км. Работаем в этом направлении.

Есть сложные моменты на бэлцком участке. Речь идет о кривых малого радиуса на Матеуцком направлении. На Унгенском направлении — километр с просроченным капитальным ремонтом. По Кишиневской дистанции пути — с верхним строением пути все нормально, по ПЧ Бендеры — сложная ситуация на участке Ревака—Кайнары — это 8 км проблемного пути по шпальному хозяйству, балластной призме. Тем не менее ситуация с обеспечением безопасности движения под контролем. На южном направлении также есть вопросы из-

► **Продолжение со стр. 1-5**

возвращены в рабочий строй долго простаивавшие полувагоны, сейчас берем в разработку цистерны, крытые вагоны, которые также востребованы.

Постоянно контактируем со службами движения и грузовой, определяем, какой вид подвижного состава востребован на данный момент. Делается это для мониторинга ситуации и полного обеспечения перевозочного процесса исправными вагонами в необходимом количестве.

Приоритетом на железной дороге является безопасность движения поездов. К вагонам принадлежности CFM у железнодорожных администраций других государств нет замечаний. Это говорит о мастерстве специалистов вагонного хозяйства.

Для примера: в прошлом году со стороны Украинских железных дорог по стыкам Ку-



В рамках 70-го заседания Совета по железнодорожному транспорту стран-участниц Содружества, которое состоялось 14-15 мая 2019 года в Хельсинки, Финляндия, председатель Совета Олег БЕЛОЗЕРОВ наградил Почетной грамотой представителей ряда железнодорожных администраций, среди которых были и работники CFM.

Александр ОРЫНДАШ, заместитель генерального директора по финансовой деятельности, и Ион БРИЧАК, директор юридической дирекции CFM, были награждены Почетными грамотами за значительный вклад в координацию работы железнодорожного транспорта на межгосударственном уровне и обеспечение его эффективной работы в международном сообщении.

■ **ХОРОШАЯ НОВОСТЬ**

**Награды за вклад
 в укрепление
 международного
 сотрудничества**



Почетные грамоты в торжественной обстановке награжденным вручил Юрий ТОПАЛА, генеральный директор CFM.

чурганы и Могилев-Подольский на нашу железную дорогу не было принято 957 вагонов по различным техническим неисправностям; с молдавской стороны на украинскую территорию — 0 вагонов. То есть к качеству ремонта молдавских вагонов у коллег нет вопросов.

Алексей БОЖЕНКО,
 начальник службы
 сигнализации и связи ГП
 «Железная дорога Молдовы»:

— Мы осмотрели север Молдавской железной дороги, юг, центр. Главной проблемой в нашем хозяйстве является эксплуатация устаревшей воздушной линии на участке Бэлць—Матеуцы 100 км, которая требует больших затрат по обслуживанию. Коллектив, выполнявший эти работы, еще недавно насчитывал 20 человек, сегодня осталось 2. Ощущается нехватка кадров. При нашем уровне заработной платы нелегко найти толкового специалиста. В целом к летнему периоду работы все дистанции подготовились хорошо. Получена спецодежда хорошего качества и роздана на предприятия. В трех наших дистанциях трудятся порядка 440 человек, из них — 112 пенсионеров. Они все гра-



ния; работа над увеличением количества желающих воспользоваться услугами CFM. В этом году мы порадовали наших пассажиров возможностью приобретать билеты по системе Ro-Ticket на все европейские направления. С учетом востребованности маршрута на Одессу, по указанию генерального директора Юрия Топала, увеличили количество вагонов 1 и 2 класса. Ведутся переговоры об изменении маршрута следования поездов № 47/48 Кишинев—Москва и № 61/62

Кишинев—Санкт-Петербург через пограничный пункт пропуска станции Кучурганы вместо станции Могилев-Подольский. Это даст существенную экономию дизельного топлива, уменьшит время нахождения состава в пути в пределах двух часов. Также рассматривается проект продления маршрута дизельпоезда сообщением Кишинев—о.п. Бендеры до станции Тирасполь.

Продолжение на стр.8

верхнему строению пути. Мы знаем все проблемные участки и мониторим состояние ежедневно.

Хочу поблагодарить генерального директора Юрия Топала за внимание к нуждам нашего хозяйства и помощь в решении вопросов, связанных с обеспечением необходимыми материалами — в частности, шпалами.

С нетерпением ждем начала работ по инвестиционному проекту восстановления железнодорожной инфраструктуры на участке Бендеры—Басарабьяска—Этулия—Джурджулешть, протяженностью около 233 километров.

Будут обновлены и модернизированы железнодорожные пути, командно-сигнальное управление, телекоммуникации, железнодорожные переезды и оборудование. Его реализация позволит увеличить скорость движения поездов до 100 км/ч и, соответственно, увеличить грузопоток.

Подводя итог увиденного, следует отметить, что путевое хозяйство Молдавской железной дороги готово к летним грузовым и пассажирским перевозкам. Все выявленные в ходе осмотра замечания будут устранены в срок.

Анатолий РУСУ,
начальник службы
пассажирского хозяйства ГП
«Железная дорога Молдовы»:

— Задача коллектива нашей службы — качественное обслуживание пассажиров на вокзалах и в поездах местного и международного сообще-





■ ХОРОШАЯ НОВОСТЬ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ CFM



Из Кишинева в любой пункт Европы

Начиная с 20 мая 2019 года пассажиры могут приобретать железнодорожные билеты на международные поездки в кассах Кишиневского железнодорожного вокзала с помощью системы "RoTicket", где не так давно была установлена данная система.

Внедрение инновационного устройства стало возможным благодаря соглашению, подписанному руководством CFM и CFR "Călători".

Пассажиры смогут приобретать железнодорожные билеты на международные европейские рейсы, а также на поезд № 105/106 Кишинев-Бухарест. Работники Кишиневского вокзала с успехом закончили курсы по подготовке кассовых операторов в программе "RoTicket", организованные в Бухаресте (Румыния) компанией CFR "Călători". Желающие купить билеты на международные рейсы смогут сделать это в кассах Кишиневского железнодорожного вокзала. Кро-

ме того, хотим напомнить, что пассажиры имеют возможность приобрести билеты типа low-cost на рейс Кишинев-Бухарест по тарифам SMART-"Prietenia" всего лишь за 19 евро. Стоимость билетов на международные европейские рейсы будет оплачиваться в молдавских леях.

За дополнительной информацией о рейсах, расписании движения поездов, стоимости билетов и др. обращайтесь в службу информации CFM по телефону (022) 833 333 или на сайт <http://cfm.md>.

По информации пресс-службы CFM

ВНИМАНИЮ ПАССАЖИРОВ!



Начиная с 24.05.2019 г. CFM меняет тарифы на индексацию в вагонах I и II класса модернизированного поезда № 642/641 Кишинев-Одесса вследствие повышения цен на топливо и колебаний курса валют.

Желая предоставить возможность добраться на поезде к берегу Черного моря как можно большему количеству пассажиров, CFM оставляет неизменным коэффициент индексации для вагона III класса. По многочисленным просьбам пассажиров будет удвоено число мест I и II класса с помощью дополнительных вагонов на весь летний период.

Таким образом, стоимость поездки составит:

I класс – 195 лей; II класс – 180 лей; III класс – 150 лей

Поезд № 642/641 Кишинев-Одесса отправляется со станции Кишинев в 07:05 и прибывает в пункт назначения в 10:45. На обратном пути поезд отправляется из Одессы в 18:45 и прибывает в Кишинев в 22:20.

► Продолжение со стр. 1-7

Валерий КАННА, начальник службы материально-технического обеспечения ГП «Железная дорога Молдовы»:

— Служба по мере возможности старается удовлетворить

все заявки, поступающие с линий на те или иные запасные части, оборудование, сырье и материалы.

На днях прибыли на дорогу 2 вагона со шпалами — это 1800 шпал на 40 тысяч долларов. С начала года дорога приобрела 18 вагонов шпал и 3 еще нахо-

дятся по пути к нам. Обеспечиваем коллективы спецодеждой и средствами индивидуальной защиты.

Штефан БУГА, начальник службы защиты и предупреждения ГП «Железная дорога Молдовы»:

— На настоящий момент на дороге произошло два несчастных случая на производстве, за аналогичный период прошлого года их было три. Нельзя ослаблять контроль за охраной здоровья и безопасностью труда на местах. Необходимо продолжать обучение наших ра-

ботников нормам безопасного ведения работ и работу по обновлению существующих и устаревших норм безопасности труда.

Виктор СОФИЙСКИЙ, начальник службы безопасности движения и ликвидации последствий аварий ГП «Железная дорога Молдовы»:

— Все сидящие здесь знают, что безопасность движения — это один из важнейших факторов, который обеспечивает бесперебойные перевозки грузов и пассажиров. К сожалению, состояние безопасности движения на дороге оставляет желать лучшего. В 2017 году было 104 случая транспортных происшествий, в 2018 году — 153, с начала 2019 года — 45 случаев брака в работе. Самое проблемное хозяйство — служба тяги, в которой некачественно выполняются плановые виды ремонтов. Есть замечания и к работе вагонников, движенцев, путейцев и др. Причинами нарушений стали низкая производственная дисциплина работников, несоблюдение ими технологии ремонта подвижного состава и устройств. Поэтому руководителям структурных подразделений необходимо усилить контроль на местах. С положительной стороны особенно хочется отметить работу начальника ПЧ Бендеры Валерия Ломова. Везде порядок и дисциплина.

Завершил разбор в столичном локомотивном депо своим выступлением **Ион ЗАПОРОЖАН, председатель Федерации профсоюза железнодорожников Молдовы**. Профсоюзный лидер отметил усилия, которые прикладывает руководство Молдавской железной дороги во главе с генеральным директором Юрием Топала по нормализации финансово-экономического положения магистрали.

Приятными моментами нынешнего весеннего комиссионного осмотра были поздравления генеральным директором юбиляров — руководителей, которые свои дни рождения встретили в пути, в работе комиссии: Игорь Мадан, начальник станции Бэлць-Слобозия, Игорь Томчак, начальник Кишиневской дистанции электроснабжения, и Виктор Гутковский, начальник службы вагонного хозяйства.

Ирина КРАЕВСКАЯ

Фото Юрия КОЗЛОВА



На сайте www.cfm.md в разделе Фотогалерея — еще больше фотоматериалов с весеннего комиссионного осмотра