

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК МОЛДОВЫ



N 26 (5990) 5 декабря 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

ОСЕННИЙ ЭКЗАМЕН СДАН

CFM готова к зиме: ставка на надежность техники и профессионализм персонала

Как правило, ежегодный осенний комиссионный осмотр на ГП «Железная дорога Молдовы» проводится с целью выявления узких мест в содержании объектов инфраструктуры, обеспечения безопасного и бесперебойного функционирования железнодорожного транспорта в зимних условиях. 21 ноября 2019 г. завершился осенний комиссионный осмотр готовности хозяйств железнодорожного транспорта Молдовы к работе в осенне-зимний период. Последним эстафету серьезного испытания перед дорожной комиссией во главе с Иваном ДРАГНИ, и.о. генерального директора CFM, начальниками служб и представителем отраслевого профсоюза принимал Кишиневский железнодорожный узел.

В помещении столичного локомотивного депо состоялся разбор итогов комиссионного осмотра подразделений южного и центрального регионов магистрали. Основными вопросами, на которые обращала внимание дорожная комиссия во время осеннего осмотра, были степень готовности инфраструктуры, локомотивного и вагонного хозяйства, качество содержания и обслуживания устройств сигнализации и связи, электроснабжения, подготовка котельных, систем тепло- и водоснабжения, помещений и зданий, безопасность движения поездов. Помимо этого, проверялось выполнение плановых и основных эксплуатационных показателей, обеспеченность железнодорожников спецодеждой и спецобувью для работы в зимний период, а также устранение замечаний предыдущего комиссионного осмотра.

Проведена проверка средств снегоуборочной и снегоочистительной техники на железнодорожных узлах и станциях, зимнего запаса топливных ресурсов, угля и смазочных материалов, запасных частей и оборудования для локомотивов, подвижного состава и другой техники.

Выступая на разборе, руководитель CFM Иван ДРАГНИ дал понять, что, несмотря на падение объемов работы, особенно транзита, нужно изыскать возможности увеличить объемы перевозок, улучшить эксплуатационные показатели, продолжать работать в режиме жесткой экономии.

Забегая вперед, следует отметить общий вывод дорожной комиссии: работа во всех подразделениях CFM проведена большая, железнодорожный транспорт Молдовы готов к зимним грузовым и пассажирским перевозкам. В поле зрения членов комиссии попали и некоторые упущения, ко-



**ВЫВОД КОМИССИИ:
железнодорожный транспорт Молдовы
к зимним грузовым и пассажирским
перевозкам готов**

торые необходимо устранить. Слово на разборе было предоставлено каждому члену дорожной комиссии — руководителям служб CFM. Они подвели итоги выполненных работ по подготовке к зиме, проанализировали состояние дел в подведомственных подразделениях.

По завершении осеннего комиссионного осмотра магистрали проведен анализ готовности железнодорожной инфраструктуры к зиме и составлен план дальнейших мероприятий, которые обеспечат качественную и бесперебойную работу железной дороги Молдовы в зимний период.

Выступая на разборе, начальник служб движения CFM Игорь МУНТЯНУ отметил общую готовность хозяйства к зиме. Для этого была проделана большая подготовительная работа. Заменен отопительный котел на станции Соколены, обновлены окна на станциях Сипотены и Кайнары, на очереди — станция Бэлць-Слобозия. Здания и сооружения, которые находятся на балансе службы движения, приведены в порядок, с учетом имеющихся возможностей. Все станции получили уголь и дрова.

Нерешенным остается кадровый вопрос: на ряде линейных станций отсутствует необходимый персонал.

Проведенный сплошной осенний комиссионный осмотр пути, земляного полотна и путевых устройств помог определить степень готовности путевого хозяйства к бесперебойной и безопасной работе в наступающем зимнем сезоне, когда некоторые виды путевых работ выполнить будет уже практически невозможно по причине наступления отрицательных температур.

Основными задачами

Продолжение на стр.2



ОСЕННИЙ ЭКЗАМЕН СДАН



необходима государственная поддержка, четко спланированная государственная программа по привлечению молодежи на железнодорожный транспорт Молдовы. Причем ситуация с кадрами актуальна во всех хозяйствах: пенсионеры потихоньку уходят с железнодорожного транспорта, а на смену им никто не приходит...

Дмитрий МОЦОК, начальник службы электроснабжения CFM, довел до сведения присутствовавших на разборе информацию о том, что возглавляемое им хозяйство обслуживает 1122 км воздушной линии 10

кВ. Основные работы, которые выполнялись коллективами ЭЧ в этом году, были связаны с обслуживанием устройств, с ремонтом кабельных линий. В порядке текущей эксплуатации были выполнены работы по замене предохранителей, траверс. К сожалению, из-за нехватки кадров некоторые работы выполнены не в полном объеме. График плана предупредительного ремонта в среднем по хозяйству электроснабжения выполняется на 63 %.

По станции Дрокия были заменены 695 метров кабеля, ряд опор по станциям Гиздита, Катраник, Сипотены и др. Постоянно стоит вопрос по содержанию воздушной линии электро-

передачи. Очистка трассы воздушной линии, как известно, выполняется с целью исключения перебоев в электроснабжении из-за падения деревьев на провода, перекрытия линий ветвями подрастающих деревьев. Этой работой необходимо заниматься серьезно и регулярно, но специалистов, которых можно к этому привлечь, не хватает. В целом, хозяйство электроснабжения к зимнему сезону работы готово.

По словам **Игоря ПЛЕШАКОВА, начальника грузовой службы CFM**, все подразделения CFM работают на единый результат — на организацию грузовых перевозок. Их объемы могли быть более значительны-

ми. Если сравнить сентябрь и октябрь 2019 г. с аналогичным периодом прошлого года, перевезено грузов на 32 % меньше. Первая причина — это конкуренция с автотранспортом, который забирает у железной дороги часть перевозок, вторая причина — недостаточное количество подвижного состава, из-за чего не все объемы перевозок можно обеспечить. Третья причина — скорость движения недостаточная для того, чтобы быть привлекательными для экономических агентов. Наличие исправных вагонов под погрузку-выгрузку начальник грузовой службы считает самой важной задачей наравне с тягой и путевым хозяйством.

Продолжение со стр. 1

осеннего комиссионного осмотра объектов путевого хозяйства можно назвать получение комплексной информации о состоянии путевого хозяйства до вхождения в зиму.

Начальник службы пути CFM Петру САРАКУЦА обозначил основные вопросы в хозяйстве, требующие оперативного решения. В основном, они связаны с недостаточным обеспечением необходимыми для работы материалами, ГСМ. Беспокоит и нехватка кадров рабочих специальностей. Имеются в хозяйстве неблагоприятные участки пути. Их наличие объясняется сложной финансово-экономической ситуацией на дороге и невозможностью по этой причине обеспечить ремонтный процесс, там, где он просрочен. Но и при некоторой стесненности в возможностях путейцы делают все необходимое для обеспечения безопасности движения.

Большая работа проведена по укреплению железнодорожных мостов через Днестр и Прут, по возможности усилены позиции по стрелочным переводам на главных и приемо-отправочных путях. По мнению Петру Саракуца, на следующий год необходимо включить в план приобретение как минимум 10 тысяч железобетонных шпал, чтобы разрядить наиболее неблагоприятные участки пути. И, конечно же, путевое хозяйство CFM нуждается в капитальном ремонте, который на дороге не проводится с 2015 года. Несмотря на имеющиеся в хозяйстве нерешенные вопросы, путь к зиме готов. И на этот раз, без сомнения, выручит профессионализм и высокая ответственность коллективов всех дистанций пути, многие из которых не укомплектованы полностью рабочими кадрами.

По прозвучавшей на итоговом разборе информации **начальника службы сигнализации и связи CFM Алексея БОЖЕНКО**, произведена инспекция всех узлов, всех станций дороги. Несмотря на трудности, нехватку материалов, специалисты-железнодорожники проявили чудеса профессионализма и подготовили обслуживаемые устройства сигнализации и связи к зиме. Анализируя ситуацию в трех дистанциях, начальник службы сигнализации и связи обозначил основную проблему, и связана она также с нехваткой кадров. Наиболее остро это ощущается в коллективе Кишиневской дистанции сигнализации и связи. В столице республики особенно тяжело привлечь кадры в этой специфической области на железнодорожный транспорт. В Кишиневе молодежь без особого труда может найти высокооплачиваемую работу. В своем выступлении на разборе Алексей Боженко высказался по поводу того, что железнодорожному транспорту





Для обеспечения устойчивой и безотказной работы вагонов и уровня гарантированной безопасности движения в зимний период, по информации **Виктора ГУТОВСКОГО, начальника службы вагонного хозяйства CFM**, во всех ВЧД проведен большой объем подготовительной работы. Освоен ремонт с продлением срока эксплуатации полувагонов, цементовозов свыше полуторного срока. Также подготовлены 15 платформ для перевозки проката, которые успешно используются металлургами. Ранее было принято верное и экономически обоснованное решение об объединении Кишиневского пассажирского вагонного депо с ДОПом. В настоящее время пассажирские составы отправляются в рейс с позиций ВЧД-1 подготовленными, с гарантией безопасности движения в пути следования.

Владимир ЧОБАН, начальник службы локомотивного хозяйства CFM, в своем выступлении на разборе отметил готовность локомотивных депо Бельцы, Басарабьяска, Кишинев к зиме. Были проведены работы по утеплению зданий, окон, проверены крыши, водоподводящие трубы, утеплены колодцы, подготовлены посты по снабжению водой и т.д. Есть потребность в обеспечении зимней спецодеждой. Отмечена недостаточная укомплектованность запасными частями и материалами. Оставляет желать лучшего состояние тяги.

Штефан БУГА, начальник службы защиты и предупреждения CFM, назвал проверку соблюдения требований охраны труда одним из важнейших приоритетов в работе командиров высшего и среднего звена. С начала года на CFM произошло 5 несчастных случаев на производстве. Все они вовремя расследованы. Необходимо приложить все усилия по снижению производственного травматизма на дороге. Для этого необходимо качественно проводить все виды обучения. Есть вопросы по обеспечению коллективов спецодеждой, спецобувью и средствами индивидуальной защиты, медицинскими аптечками. Недавно создана комиссия для проведения обучения с руководителями рабочих мест, специалистами и представителями работников на всех железнодорожных узлах.

Как отметил на разборе **Виктор СОФИЙСКИЙ, начальник службы безопасности движения и ликвидации последствий аварий CFM**, обеспокоенность вызывают имеющиеся в работе некоторые отступления от нормативных документов. Есть замечания по качеству содержания пути, ведению учета и сохранности инвентаря строгой отчетности и т.д. Работа всех структурных подразделений магистрали по вопросам безопасности движения получила на разборе объективную оценку.

Самым сложным является положение в локомотивном хозяйстве. Кроме того, по итогам осмотра Виктор Софийский призвал коллективы локомотивного хозяйства усилить контроль за работой пунктов подмены локомотивных бригад, организацией и проведением инструктажей по безопасности движения локомотивных бригад, за соблюдением норм пробега для локомотивов. Подводя черту, отметил, что, несмотря на отдельные штрихи и погрешности, осенний комиссионный осмотр готовности железнодорожного транспорта прошел результативно, выявленные замечания будут устранены. Нацелил коллективы всех служб на выполнение своих функцио-

нальных обязанностей, особое внимание обратив на проведение технических занятий и выполнение нормативов личного участия руководителей подразделений.

Валерий КАННА, начальник службы материально-технического обеспечения CFM, отметил необходимость подавать заявки на необходимое, предварительно экономически обосновав их.

Положительную оценку готовности инфраструктуры железной дороги Кишинев дал в своем выступлении и **Сергей ТОМША, заместитель генерального директора по инфраструктуре и тяговому подвижному составу CFM**.

В той финансово-экономи-

Сергей ЛОГВИНЕНКО, главный технический инспектор труда Федерации профсоюза железнодорожников Молдовы, в частности, отметил, что традиционно после проведения комиссионного осмотра определяются мероприятия, которые предусматривают те или иные меры, направленные на улучшение условий труда. Выразил надежду, что и после нынешнего осмотра эта традиция будет соблюдена. Руководители филиалов должны более серьезно относиться к контролю за условиями труда на производстве. Необходимо возобновить на дороге проведение смотроконкурса на лучшее подразделение по охране труда.



ческой ситуации на дороге и с теми материалами, которые дорога выделяет для содержания подвижного состава, верхнего строения пути, пассажирских вагонов, локомотивного хозяйства, коллективы сделали все возможное. Сергей Петрович положительно отозвался о подготовительной работе, проделанной НГЧИ под руководством Марина Герги. Также не осталось без внимания хорошее впечатление от общения с молодыми дежурными по станциям. Молодежь, несмотря на наличие проблем на железной дороге, тянется на транспорт и необходимо делать все возможное, чтобы они не уходили, связали свою трудовую жизнь с CFM.

* * *

Подвел итоги осеннего комиссионного осмотра на разборе исполняющий обязанности генерального директора CFM Иван ДРАГНИ. Руководитель магистрали поблагодарил железнодорожников за проделанную работу, за приложенный колоссальный труд к тому, чтобы в зимний период железнодорожный транспорт Молдовы функционировал надежно и без сбоев. Выявленные в ходе проверки недостатки помогут мобилизоваться, сделать выводы и принять необходимые меры.

Ирина КРАЕВСКАЯ

Фото Юрия КОЗЛОВА





■ ТВОИ ЛЮДИ, МАГИСТРАЛЬ

Призвание мужчин рода Кайки — водить поезда

Всего лишь один год отделяет машиниста-инструктора Басарабьесского локомотивного депо Валерия Николаевича КАЙКИ от знаменательной даты в его жизни — 45 лет трудовой деятельности на ГП «Железная дорога Молдовы». И все эти годы работы он посвятил лишь ТЧ-3. Среди многих поощрений за его добросовестный труд на CFM — медаль «147 лет железной дороге Молдовы».

При выборе профессии перед Валерием Кайки дилеммы не было. Еще школьником он определил для себя, чем станет заниматься в жизни, какую выберет профессию. И это неудивительно: ведь его родители принадлежали к большой и славной семье железнодорожников Молдовы.

Супружеская чета Кайки в Басарабьесском локомотивном депо была на хорошем счету: отец Николай Еремеевич — первоклассный машинист, мама Прасковья Васильевна — первоклассный повар. 36 лет отработал Николай Еремеевич машинистом тепловоза в ТЧ-3: водил тяжеловесные грузовые составы на дальние расстояния, в ипостаси наставника щедро делился опытом с молодыми машинистами депо. Прасковья

Васильевна — мама Валерия — 30 лет проработала поваром в деповской столовой. Басарабьесские локомотивщики еще долгие годы вспоминали не только аппетитные блюда от повара Прасковьи Васильевны Кайки, но и ее смелые кулинарные фантазии.

Трудовую биографию железнодорожника Валерий Кайки начал в 1975 году, когда был принят слесарем по ремонту ТПС (тяговый подвижной состав) в Басарабьесском локомотивном депо. Однако это было лишь первым шагом к заветной цели: водить поезда, как отец. Через год на «отлично» закончил ДТШ и получил специальность «Машинист тепловоза». Тогда же ему была доверена работа в должности помощника машиниста тепловоза в ТЧ-3. А еще через год он был назначен на должность помощника машиниста дизель-поезда. Это был важный этап, в ходе которого Валерий Кайки накопил профессиональный опыт в области управления тепловозами, а затем — дизель-поездами. Спустя четыре года, после успеш-

ной сдачи испытаний Валерий Кайки был назначен на должность машиниста тепловоза. Еще через два года — переведен на должность машиниста дизель-поезда. ...Под стук колес железнодорожных составов — пассажирских и грузовых, за контроллером которых стоял машинист Валерий Николаевич Кайки, незаметно пролетели три десятилетия работы на транспорте, и все — в ТЧ-3. Первоклассный специалист, машинист тепловоза с богатым опытом работы В.Н. Кайки руководством ТЧ-3 был назначен машинистом-инструктором локомотивных бригад, заместителем начальника депо по эксплуатации. Машинисты локомотивных бригад, прикрепленных к В.Н.Кайки, по достоинству оценивают его высокий профессионализм, интеллектуальный потенциал, а также такие чело-



1

потливая работа: Валерий Николаевич Кайки проводит с локомотивными бригадами техническую, теоретическую и практическую учебу непосредственно на локомотиве, тренажерах с действующими схемами и моделями, обучает локомотивные бригады передовым методам вождения поездов, экономному расходованию дизельного топлива. Также В.Н.Кайки участвует в разработке мероприятий по предупреждению случаев брака в работе локомотивных бригад, производит учет и контроль отобранных талонов предупреждения, ведет журнал внеочередных испытаний; постоянно занимается обновлением, пополнением и учетом имеющейся технической литературы; несет ответственность за электробезопасность на тепловозах и за содержание защитного инвентаря; ведет контроль и анализ выполнения машинистами норм расхода топлива, осуществляет корректировку норм расхода топлива локомотивными бригадами.

По стопам Валерия Николаевича пошел и сын Юрий, продолжив трудовую семейную династию железнодорожников Кайки. После окончания автодорожного техникума, училища им.Федько Юрий Кайки получил право трудиться помощником машиниста дизель-поезда в Басарабьесском локомотивном депо. В настоящее время отец и сын Кайки успешно трудятся в ТЧ-3. Сын по праву гордится своим отцом, своей семейной династией железнодорожников. И пока на Молдавской магистрали трудятся такие профессионалы, пока существует преемственность поколений, у железной дороги Молдовы есть будущее.

Лилиана НИКИФОРОВА

НА СНИМКАХ: 1. Отец и сын Кайки — локомотивщики ТЧ-3. 2. Машинист-инструктор локомотивных бригад ТЧ-3 В.Н.Кайки проводит инструктаж локомотивных бригад.

Фото Виктории ТОФАН, начальника отдела персонала ТЧ-3; Радиона ЧАВДАРЬ, главного инженера ТЧ-3

ВНИМАНИЮ ПАССАЖИРОВ!

Железная дорога Молдовы по случаю зимних праздников предоставляет пассажирам скидки на поезд Кишинэу—Яшь (Сокола)—Кишинэу

ГП «Железная дорога Молдовы» информирует желающих путешествовать поездом Кишинэу—Яшь (Сокола)—Кишинэу в период с 13 декабря 2019 года по 19 января 2020 года о возможности получить скидку в 20 % на проездные документы на обратную поездку из Соколы при приобретении проездных билетов по направлению туда-обратно на этом поезде.

Тариф на приобретение билетов на поезд Кишинэу—Яшь (Сокола)—Кишинэу следующий:

в вагонах 1-го класса — 130 леев;

в вагонах 2-го класса — 100 леев;

в вагонах 3-го класса — 90 леев.

В результате скидок стоимость билетов туда-обратно будет следующей:

в вагонах 1-го класса — 234 леев;

в вагонах 2-го класса — 180 леев;

в вагонах 3-го класса — 162 леев.

ГП «Железная дорога Молдовы» снижает стоимость билетов, но предоставляет в дальнейшем пассажирам повышенный комфорт и обслуживание по самым высоким стандартам. Поезд Кишинэу—Яшь (Сокола) отправляется с перрона столичного вокзала в 06:10 по пятницам, субботам и воскресеньям, делая остановки в городах Стрэшень, Кэлэраш и Унгень.

Время отправления поезда из Яшь (Сокола) — 17:40 по пятницам, субботам и воскресеньям.

Предварительная продажа билетов производится за 15 дней до отправления поезда.

СПРАВКИ ПО ТЕЛЕФОНУ: (022) 83-33-33

Предложение, которое вас мотивирует приобрести заблаговременно билеты на поездку поездом Кишинэу—Москва

ГП «Железная дорога Молдовы» информирует, что начиная с 9 января 2020 года и до 20 декабря 2020 года билеты на поезд №65/66 Москва—Кишинэу—Москва будут продаваться со скидкой как на территории Молдовы, так и на территории России, по тарифу проездного билета по территории Республики Молдова и по территории Российской Федерации.

Скидки будут предоставляться на проезд в купейных вагонах, в зависимости от периода продажи, в следующем размере:

20 % — если билет приобретен заблаговременно, в период от 45 до 41 дня до отправления поезда;

10 % — если билет приобретен заблаговременно, в период от 40 до 18 дней до даты поездки.

В то же время применяется надбавка к тарифу в размере 5 % на билеты в вагоны, управляемые Федеральной пассажирской компанией РФ, если билет приобретен за 17 и менее суток до отправления поезда.

Коллектив службы секретариата и связи с общественностью ГП «Железная дорога Молдовы» выражает искренние соболезнования старшему экспедитору почтовой экспедиции Светлане Васильевне Череш в связи с трагической гибелью

ДОЧЕРИ

Да упокоит ее душу Господь.

Коллектив административного отдела ГП «Железная дорога Молдовы» выражает искренние соболезнования бывшей своей коллеге Наталье Семеновне Миновой по поводу ухода из жизни

СУПРУГА

Пусть земля ему будет пухом.



2

Васильевна — мама Валерия — 30 лет проработала поваром в деповской столовой. Басарабьесские локомотивщики еще долгие годы вспоминали не только аппетитные блюда от повара Прасковьи Васильевны Кайки, но и ее смелые кулинарные фантазии. Трудовую биографию железнодорожника Валерий Кайки начал в 1975 году, когда был принят слесарем по ремонту ТПС (тяговый подвижной состав) в Басарабьесском локомотивном депо. Однако это было лишь первым шагом к заветной цели: водить поезда, как отец. Через год на «отлично» закончил ДТШ и получил специальность «Машинист тепловоза». Тогда же ему была доверена работа в должности помощника машиниста тепловоза в ТЧ-3. А еще через год он был назначен на должность помощника машиниста дизель-поезда. Это был важный этап, в ходе которого Валерий Кайки накопил профессиональный опыт в области управления тепловозами, а затем — дизель-поездами. Спустя четыре года, после успеш-