

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК МОЛДОВЫ

nr.7 (6016) 3 декабря 2021 г. Газета выходит с 1 мая 1941 г.



www.cfm.md; www.railway.md



www.facebook.com/Calea-Ferata-din-Moldova

■ ХОРОШАЯ НОВОСТЬ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ

Маршруты, которых ждут пассажиры железной дороги Молдовы



Мечты сбываются, если к этому приложить усилия, старания и искать возможные пути для их осуществления. Речь идет о возобновлении движения международных пассажирских поездов и долгожданной для граждан Республики Молдова возможности отправиться в путь маршрутами Кишинев—Бухарест и Яссы—Унгень.

Накануне официального сообщения CFM о возобновлении курсирования поезда № 105/106 сообщением Кишинев—Бухарест генеральный директор ГП «Железная дорога Молдовы» Олег ТОФИЛАТ посетил с рабочим визитом столичное вагонное пассажирское депо № 1. Здесь на ремонтных позициях в ожидании начала движения находятся железнодорожные составы, подготовленные коллективом депо в рейс.

Проделанная работа была продемонстрирована генеральному директору. Олег Константинович выразил удовлетворение увиденным, уверенность в дальнейших результатах и **возобновлении сообщения также и с другими странами — Россией, Белоруссией, Украиной.**

НАШ КОРР.

Фото Юрия КОЗЛОВА



Поезд № 105/106 Кишинев—Бухарест готов отправиться в путь

ИНФОРМАЦИОННОЕ СООБЩЕНИЕ

ГП «Железная дорога Молдовы» информирует, что начиная с 12 декабря 2021 г. возобновляется курсирование поезда №105/106 Кишинев—Бухарест. До 31 декабря с.г. поезд будет курсировать два раза в неделю отправлением из Кишинева по четвергам и воскресеньям, из Бухареста — по понедельникам и пятницам. Начиная со 2 января 2022 г. поезд будет курсировать три раза в неделю отправлением из Кишинева по вторникам, четвергам и воскресеньям, из Бухареста — по понедельникам, средам и пятницам.

Отправление поезда из Кишинева — в 17.20, прибытие в Бухарест — в 06.17, отправление из Бухареста — в 19.20, прибытие в Кишинев — в 08.15.

Стоимость проезда осталась прежней — тариф SMART (невозвратный) — 19 евро, вагон купе — 580 леев, вагон СВ — 670 леев. Детям от 4 до 12 лет предоставляется скидка до 40 %.

Билеты можно приобрести в кассах вокзала, а с 6 декабря и в Интернете, на сайте www.cfm.md.

Также на вокзале Кишинев можно приобрести проездные документы на поезда, следующие из Бухареста в направлении Будапешта, Софии, Вены и далее с пересадкой по любым маршрутам европейских стран.

Одновременно с началом курсирования поезда № 105/106 Кишинев—Бухарест возобновляется ежедневное движение приграничного поезда Яссы—Унгень.

Напомним, что начиная с марта 2020 г. до настоящего времени движение международных пассажирских поездов в Республике Молдова не осуществлялось. С 28 августа 2021 г. возобновилось движение поезда Кишинев—Одесса. ГП «Железная дорога Молдовы» прилагает все усилия для возобновления движения поездов в сообщении с другими странами — Россией, Белоруссией, Украиной.

■ МЕЖДУНАРОДНАЯ ЖИЗНЬ CFM

75-е заседание Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества состоялось в режиме онлайн

Решения семьдесят пятого заседания Совета были приняты путем письменного согласования членами Совета — руководителями железнодорожных администраций Азербайджанской Республики, Республики Армения, Республики Беларусь, Республики Казахстан, Киргизской Республики, Республики Молдова, Российской Федерации, Республики Таджикистан, Туркменистана, Республики Узбекистан, Украины, ассоциированными членами Совета — руководителями железнодорожных администраций Республики Болгария, Грузии, Исламской Республики Иран, Латвийской Республики и Финляндской Республики, а также руководителями железнодорожных администраций Литовской Республики, Эстонской Республики.

В работе совещания экспертов Совета по железнодорожному транспорту от CFM приняли участие: **Александр ГУТОВСКИ**, директор Дирекции стратегий и международных связей; **Игорь ПЛЕШАКОВ**, начальник службы грузовых перевозок; **Геннадий КИРИЛЮК**, начальник службы статистики; **Константин ПАВЛОВ**, начальник службы пассажирских перевозок; **Николай БАРБЭСКУМПЭ**, заместитель начальника службы международных связей и протокола Дирекции стратегий и международных связей; **Наталья МОСТОВАЯ**, ведущий инженер службы международных связей и протокола Дирекции стратегий и международных связей.

В ходе работы была принята к сведению информация Дирекции Совета по итогам эксплуатационной работы сети железных дорог за 9 месяцев 2021 года.

Выполнение плана погрузки в целом по сети составило 100,9 %. Перевезено 1 503,6 млн тонн грузов, что выше уровня аналогичного

периода 2020 года на 46,7 млн тонн (+3,6 %).

Выполнены принятые обязательства по погрузке грузов железнодорожными администрациями: Азербайджанской Республики (+40,9 %), Республики Беларусь (+2,5 %), Киргизской Республики (+30,6 %), Республики Молдова (+32 %), Российской Федерации (+1 %), Туркменистана (+13,5 %), Республики Узбекистан (+0,9 %), Грузии (+3,5 %), Латвийской Республики (+5,7 %), Литовской Республики (+3,9 %), Эстонской Республики (+54,4 %).

За 9 месяцев 2021 года количество перевезенных пассажиров в международном сообщении увеличилось и составило 3,73 млн пассажиров (+59 % к аналогичному периоду 2020 года).

Отмечена положительная тенденция в вопросе возобновления международного пассажирского железнодорожного сообщения.

Информация предоставлена Дирекцией стратегий и международных связей CFM

Железнодорожникам Молдовы удастся держать руку на пульсе транспортного обеспечения экономики страны

Какие бы события не происходили в стране, специалисты Молдавской железной дороги продолжают работать, осознавая ответственность своего профессионального труда. Понимают, насколько важна слаженная и синхронная работа всех подразделений магистрали. Результаты продуманной руководством CFM транспортной стратегии сегодня заметны во всех главных направлениях деятельности железнодорожного транспорта по итогам работы в третьем квартале нынешнего года.

Объем перевозок по итогам третьего квартала 2021 года увеличен на 105 % по сравнению с предыдущим кварталом нынешнего года и на 75 % в сравнении с аналогичным периодом 2020 года. Получена прибыль в размере 35 млн леев.

За рассматриваемый период сокращена задолженность по заработной плате на 37,5 млн леев. Урегулирован график ежемесячной текущей выплаты заработной платы работникам CFM. Для того чтобы закрепить тенденцию к

Продолжение на стр.5 ►



■ ДВУСТОРОННЯЯ ВСТРЕЧА – РЕЗУЛЬТАТИВНЫЙ РАЗГОВОР

Администрация и профсоюз: территория дискуссий

Как найти баланс между интересами работодателя и нуждами работников госпредприятия? Таким был лейтмотив встречи генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» Олега ТОФИЛАТ с отраслевым профсоюзным активом во главе с Ионом ЗАПОРОЖАН, председателем Федерации профсоюза железнодорожников Молдовы, которая состоялась в минувшую пятницу, 26 ноября 2021 г., в здании Администрации CFM. Ответ таков: все возникающие вопросы должны решаться путем социального диалога, за столом переговоров. Администрация и отраслевой профсоюз, что называется, находятся в одной лодке, а потому работать веслами надо слаженно и в одном направлении. Только так можно добиться желаемого результата.



Олег ТОФИЛАТ, генеральный директор ГП «Железная дорога Молдовы»

По мнению руководства Федерации профсоюза железнодорожников Молдовы, первоочередного решения ждут следующие вопросы: выплата задолженности по заработной плате; выплата компенсации за несвоевременную выплату заработной платы; возобновление предоставления материальной

профсоюз пришел на встречу с администрацией госпредприятия во главе с генеральным директором ГП «Железная дорога Молдовы» Олегом Тофилат. Вроде все правильно и понятно — профсоюз призван быть на стороне работников и защищать их права и интересы.

Объективности ради следует заметить, что все эти проблемы, тяжелым грузом легшие на плечи рядовых железнодорожников, появились не вчера, и даже не пять месяцев назад. Все они — следствие нерадивого, близорукого управления предприятием и отраслью на протяжении долгих лет. Ни в одной проблеме, перечисленной в форме требований отраслевого профсоюза, нет вины нынешней администрации.

Территория дискуссий на встрече администрации CFM и профсоюзного актива была жаркой. Заинтересованные в одном и том же стороны порой

говорили на разных языках. В результате — ожидаемого удовлетворения профсоюзным лидерам встреча, по их мнению, не принесла. Почему? Отправляясь в путь на встречу с руководством Молдавской железной дороги, представители трудовых коллективов планировали вернуться на свои узлы и объявить коллективам даты решения всех обозначенных в их требованиях вопросов. Но с точностью до дня и месяца об этом заявить администрации дороги не может по причине того, что решение всех спорных вопросов — задача сложная, со многими неизвестными, и не имеет смысла упрощать ее до конкретных сроков, пока нет уверенности в их соблюдении. Груз проблем, который существует на дороге, накапливался годами, и по мановению волшебной палочки его не привести к общему знаменателю. Это нельзя не учитывать.

Нынешнему руководству магистральной выпала нелегкая миссия решения всех основных проблем, волнующих в равной степени и трудовой коллектив, и администрацию. Свою готовность выполнить поставленные задачи в максимально короткий срок генеральный директор Олег Тофилат высказал в своем выступлении на встрече. И предельно ясно изложил присутствующим, что делается для того, чтобы железнодорожники почувствовали облегчение.

Начнем с нынешней ситуации на дороге. Нельзя не отметить, что в каждодневной деятельности CFM стало больше результативного порядка. Сегодня текущие поступления и текущая работа покрывают фактические издержки. И то, что дорога зарабатывает — расходует на зарплату и другие, не менее важные для дороги траты. Плюс к этому нельзя сбрасывать со счетов большую сум-

му долгов из прошлых времен, когда дорога работала с убытками. И с этим финансовым бременем надо как-то справиться. Лучшей возможности для этого нет, кроме как продать то, что не нужно железной дороге в ее деятельности. Единственная альтернатива — прямая поддержка из бюджета страны путем капитализации. Это было бы возможно, если бы

на конец первого полугодия. Сегодня задолженность по зарплате составляет 60 млн леев. То есть более чем наполовину уменьшена. Текущая зарплата выплачивается регулярно, согласно утвержденному графику. В декабре началась выплата за ноябрь. И это, по убеждению генерального директора, необратимый процесс.

Что касается невыплаченной



Алексей ТОПОРОВ, начальник финансовой службы, и Филипп ИВАНОВ, помощник генерального директора CFM по общим вопросам

не начался газовый кризис в совокупности с повышением цен. Если обратиться к проекту бюджета, который Правительство РМ представило в Парламент РМ, то дефицит бюджета уже составляет 15 млрд леев. Так что, по словам Олега Тофилат, в ближайшее время Правительство РМ вряд ли сможет прийти на помощь.

За первые шесть месяцев текущего года CFM осуществила перевозок на 220 млн леев. Убытки за данный период составили 100 млн леев. Каждый месяц дорога теряет 16 млн леев. Задолженность по зарплатам была на уровне 147 млн леев

заработной платы за зимние месяцы 2021 года — сумма составляла 100 млн леев, а на настоящий момент осталось выплатить 60 млн леев.

К сожалению, ускорить процесс погашения задолженностей непросто. Сдерживает длительная процедура переговоров и взаимодействия с профильными чиновниками, от которых зависит реализация неоперационных активов, в свою очередь влияющая на скорость ликвидации задолженностей по зарплате.

Общими усилиями CFM стала перевозить в три раза больше грузов ежедневно, по срав-



Ион ЗАПОРОЖАН, председатель Федерации профсоюза железнодорожников Молдовы

помощи железнодорожникам; перечисление администрацией на счет ФПЖМ профсоюзных взносов, удержанных из уже выплаченной заработной платы; повышение заработной платы; обеспечение работников, согласно установленным нормам, средствами индивидуальной защиты, спецодеждой и спецобувью; организация проведения обязательного первичного и периодического медицинского осмотра работников предприятия.

Вот с таким внушительным списком требований отраслевой



Представители трудового коллектива – профсоюзные активисты CFM



нению с первым полугодием 2021 г. Если в первом полугодии в среднем в день дорога перевозила 1 млн т-км, сегодня перевозим 2,5–3 млн т-км. Соответственно и доходы госпредприятия увеличились. В третьем квартале — июль, август, сентябрь — было заработано 203 млн леев против 125 млн леев за аналогичный период 2020 года.

Поиск путей дальнейшего увеличения объемов грузовой работы идет параллельно с использованием денежных средств на обеспечение производственного процесса строго по необходимости. Такой подход весьма результативен: получена прибыль в размере 35 млн леев за третий квартал 2021 г. Финансовое положение, судя по цифрам, в разы улучшилось: за первые шесть месяцев CFM потеряла 100 млн леев, за следующие три месяца — 35 млн леев прибыли.

По ожиданиям руководства, в четвертом квартале 2021 года операционные результаты будут на уровне третьего квартала. То есть CFM заработает примерно 35 млн леев, а может, и больше. Но поскольку будет начислена материальная помощь за 2020–2021 годы, бухгалтерская прибыль будет гораздо меньше.

Проинформировав присутствующих на встрече о финансово-экономическом положении магистрали, генеральный директор Олег Тофилат перевел разговор в формат дискуссии и предоставил возможность профсоюзным активистам задать интересующие вопросы.

Озабоченность с мест была высказана по поводу медосмотра, который на железнодорожном транспорте обязателен для некоторых категорий работников, но в настоящее время не проводится. Отвечая на справедливые замечания с мест, генеральный директор пояснил, что уже есть договоренность о проведении медосмотра, и подписание соответствующего контракта — на финишной прямой.

Более детально разобраться с данным вопросом помог на встрече **Алексей Романович ТОПОРОВ, начальник финансовой службы CFM.** Ситуацию с прохождением медкомиссии Алексей Романович назвал сложной, но решаемой. Определено государственное предприятие — Медицинский центр гражданской авиации, контракт с которым сейчас находится на стадии подписания. Но есть нюанс: Медицинский центр гражданской авиации готов проводить медосмотр только в Кишиневе и Бельцах. Поэтому параллельно идет изучение возможности медицинского освидетельствования наших работников и на других узлах. Этот вопрос в самое короткое время будет решен.

Другая волнующая представителей трудовых коллективов проблема касается обеспечения работников спецодеждой. Решение ее — также в стадии завершения. Объявлен тендер. Начальник финансовой службы, председатель комиссии по закупкам Молдавской железной дороги Алексей Романович Топоров пояснил: «Подготовка к предстоящему тендеру с нашей стороны была тщательной, немало времени заняло составление правильного технического задания. Мы столкнулись с тем, что на дороге спецодежда приобреталась без индивидуального подхода, без правильного технического задания. Поэтому

приобреталось то, что не подходило работникам ни по размеру, ни по качеству. На сегодняшний день у нас все просчитано, определена сумма на приобретение спецодежды в размере 2,5 млн леев. Полагаю, что в течение месяца спецодежда появится и мы ее распределим по филиалам. Тендер объявлен на 6–7 декабря текущего года, до этого времени комиссия занимается мониторингом ситуации с изготовлением средств индивидуальной защиты в стране. После подписания контракта с победившей компанией будет дано 30 дней на пошив спецодежды, что оговорено в контракте. Впервые на Молдавской железной дороге рабочая одежда будет шиться по индивидуальным меркам. Это будет функциональная, качественная одежда для наших железнодорожников».

На вопрос об обеспечении углем филиалов железной дороги ответ был следующим: уголь закуплен в достаточном количестве и в настоящее время развозится по узлам и линейным предприятиям.

Отвечая на вопросы присутствующих о повышении уровня заработной платы на дороге, генеральный директор Олег Тофилат, в частности, пояснил: «Мы осознаем, что заработная плата на железной дороге мизерная. И, по нашим расчетам, в течение двух лет мы сможем увеличить ее вдвое. Скорее всего, это станет возможным уже в следующем году».

Еще летом, в своем обращении к коллективу по случаю Дня железнодорожника, генеральный директор заметил: у нас есть все шансы войти в новый год без задолженности по заработной плате. Скорее всего, полностью ликвидировать эту задолженность в декабре 2021 года не удастся по ряду объективных причин, но погасить какую-то ее часть вполне реально. Олег Константинович вновь повторил: поиск финансовых возможностей для этого — длительный процесс и зависит от продажи неоперационных активов. Одной готовности руководства железной дороги избавиться от незадействованных, ненужных зданий, сооружений и пр., недостаточно. Необходимо разрешение вышестоящих профильных министерств и ведомств. А это длительная процедура. Что касается материальной помощи — за 2020 и 2021 годы — она будет начислена в декабре т.г. и выплачена сразу после закрытия задолженности по зарплате.

Задержка по перечислению профсоюзных взносов Федерации — еще один большой вопрос, доставшийся в наследство от прошлой администрации предприятия. Сегодня выплачиваются профсоюзам текущие платежи, плюс 50 тысяч леев ежемесячно в счет погашения имеющегося у администрации долга перед профсоюзом.

Завершая мероприятие, Олег Константинович выразил готовность к регулярным встречам с трудовыми коллективами магистрали и предложил на них приглашать учредителей — Агентство государственной собственности РМ и профильное министерство, так как решение некоторых вопросов производственного характера гораздо чаще зависит от них, чем от администрации Молдавской железной дороги.

Ирина КРАЕВСКАЯ

Фото Юрия КОЗЛОВА

■ МЕЖДУНАРОДНАЯ ЖИЗНЬ CFM

Пограничная комиссия CFM и УЗ: эффективная система сотрудничества и взаимодействия

Для организации и определения порядка передачи грузов между Молдовой и Украиной ежегодно проводятся пограничные комиссии, а между ними — рабочие встречи, которые позволяют совершенствовать механизм организации перевозок грузов и пассажиров. Очередное заседание Украинско-Молдавской пограничной комиссии, представителей Акционерного общества «Украинская железная дорога» (УЗ) и Государственного предприятия «Железная дорога Молдовы» (CFM), прошло в г. Одессе, Украина, в период с 23 по 25 ноября 2021 года.

В заседании приняли участие представители акционерного общества «Украинская железная дорога» под руководством директора Департамента управления движением Владимира Васильевича РУЩАКА и представители Государственного предприятия «Железная дорога Молдовы» под руководством Мирона Ульяновича ГАГАУЗА, первого заместителя генерального директора — главного инженера CFM.

дить их с применением понижающих коэффициентов, действующих в 2021 году.

Пункт повестки дня о пассажирском сообщении был связан с курсированием дизель-поезда Д1М сообщением Кишинев–Одесса.

CFM предложила рассмотреть вопрос заключения двустороннего Договора о взаимном курсировании пассажирских вагонов с продленным сроком эксплуатации, прошедших техническое диагностирование и соответствующие виды

шить ближайшую возможную дату.

По пункту повестки об организации движения транзитных поездов на участке Этулия (CFM)–Рени (УЗ)–Джурджулешты (CFM) запротоколировано, что АО «Укрзалізниця» рассмотрит возможность организации безостановочного пропуска транзитных поездов на данном участке и до 30.12.2021 проинформирует об этом CFM.

На совместном совещании Пограничной комиссии шел разговор и о расширении гео-



После плодотворной работы — по традиции фото на память

В состав делегации от CFM вошли: ГУТОВСКИ Виктор Романович, начальник службы вагонного хозяйства; ПЛЕШАКОВ Игорь Витальевич, начальник службы грузовых перевозок; ЧЕРНЕЛЕВ Константин Иванович, начальник службы локомотивного хозяйства; ПАВЛОВ Константин Николаевич, начальник службы пассажирских перевозок; КИТОРОАГЭ Алексей Андреевич, начальник службы инжиниринга и энергоэффективности; ПОПОВСКИЙ Виктор Павлович, заместитель начальника службы движения; БАРБЭСКУМПЭ Николай Аурелович, заместитель начальника службы международных связей и протокола; ВАСИЛАКИ Татьяна Николаевна, начальник отдела международных расчетов финансовой службы; БОЖЕНКО Алексей Викторович, начальник службы сигнализации и связи.

На заседании были рассмотрены вопросы, в решении которых заинтересованы обе стороны.

При обсуждении порядка расчетов за перевозку грузов для собственных нужд железнодорожных администраций АО «Укрзалізниця» и CFM принято решение в 2022 году произво-

ремонта на основании технических заключений, в сообщении Украина–Республика Молдова.

Для выполнения договоренностей, достигнутых во время рабочего визита премьер-министра Украины в Республику Молдова (г.Кишинев) 27–28 августа 2021 года с целью восстановления железнодорожного сообщения между столицами Украины и Республики Молдова, украинские коллеги предложили предусмотреть в новом графике движения на 2021/2022 год курсирование двухгруппного поезда № 145/61–62/146 Киев–Измаил, Кишинев с разъединением и объединением на станции Раздельная-Сорт. Поезд № 61/62 Киев–Кишинев предполагается составом из пяти вагонов (двух купейных, трех плацкартных) формирования АО «Укрзалізниця».

Согласно предварительной договоренности АО «Укрзалізниця» предлагает рассмотреть вопрос возобновления курсирования поезда № 842/841 Кишинев–Одесса составом дизель-поезда Д1М формирования CFM вместо поезда № 642/641 Одесса–Кишинев формирования АО «Укрзалізниця» и сооб-

графии туристических пассажирских железнодорожных маршрутов.

Молдавская сторона проинформировала о предложении туристических компаний из Молдовы, Украины, Румынии создать пассажирский туристический железнодорожный маршрут Одесса–Кишинев–Яссы.

В октябре 2021 года в Одессе и Яссах прошли международные конференции RO-RM-UA «Экономическая миссия: Туризм — мост для европейской экономической интеграции», где указанный железнодорожный маршрут был положен в основу развития регионального туризма между странами.

CFM предоставит АО «Укрзалізниця» информацию по данному вопросу.

Следующее совещание Пограничной комиссии решено провести в сентябре-октябре 2022 года в Республике Молдова.

Стороны отметили, что заседание Пограничной комиссии прошло в конструктивной и дружественной обстановке.

Информация предоставлена Дирекцией стратегий и международных связей CFM



■ АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

Объединяет одна цель: обеспечение исправным вагонным парком грузовых и пассажирских перевозок на CFM



Виктор ГУТОВСКИ,
начальник службы вагонного хозяйства CFM

Виктор Романович, располагает ли вагонное хозяйство магистральной технической базой, способной в полном объеме производить ремонт грузовых вагонов?

— Для бесперебойной эксплуатации вагонного парка и содержания его в исправном состоянии на железной дороге Молдовы установлена четкая система технического обслуживания и ремонта вагонов. Основным условием обеспечения исправного состояния вагонного парка в эксплуатации является высококачественное выполнение ремонта вагонов в наших депо. Плюс, необходим постоянный контроль за техническим состоянием и качеством ремонта вагонов в пунктах технического обслуживания и пункта подготовки их к перевозкам, причем неисправности в вагонах должны быть выявлены и устранены за время стоянки поезда, предусмотренное графиком движения.

В структуру службы вагонного хозяйства входят следующие филиалы ГП «Железная дорога Молдовы»: Кишиневское пассажирское вагонное депо (ВЧД-1), Басарабьяское рефрижераторное депо (ВЧД-2), Бельцкое вагонное депо (ВЧД-3), Басарабьяское вагонное депо (ВЧД-4). Все депо располагают производственными площадями и материально-технической базой для производства в полном объеме текущего, депоовского, капитального ремонта всех родов пассажирских и грузовых вагонов.

Расскажите, пожалуйста, как на деле обстоят дела с ремонтом вагонного парка в подведомственной Вам службе?

— Отвечая на Ваш вопрос, хочу привести некоторые статистические данные. По состоянию на 01.11.2021 инвентарный парк грузовых вагонов CFM составляет 4586 единиц, рабо-

Основное назначение службы вагонного хозяйства Молдавской железной дороги — обеспечение перевозок пассажиров и грузов исправными вагонами, удовлетворяющими требованиям безопасности движения, при наличии необходимых удобств для пассажиров и сохранности перевозимых грузов. Отсюда вытекают и его главные задачи: поддержание в исправном состоянии пассажирских и грузовых вагонов, подготовка к перевозкам и их обслуживание.

В недавнем интервью газете «Железнодорожник Молдовы» генеральный директор Олег ТОФИЛАТ, говоря о текущей ситуации на дороге, отметил: «Если бы у нас было больше исправных вагонов, мы могли бы перевозить еще больше грузов». Как эту задачу сегодня решает в вагонных депо Молдавской железной дороги? За ответом редакция обратилась к начальнику службы вагонного хозяйства Виктору ГУТОВСКИ.



чий парк грузовых вагонов — 2068 единиц.

В настоящий момент в вагонных депо производится ремонт востребованных родов грузовых вагонов. Среди них — полувагоны для перевозки инертных грузов, зерновозы для перевозки зерновых культур, вагонов-цистерн для перевозки светлого налива, вагонов-цистерн для перевозки патоки, думпкарной и хоппер-дозаторных вертушек для обеспечения потребности экономических агентов Республики Молдова и других железнодорожных администраций стран СНГ.

Как разделяются вагонные депо по функциональному принципу?

— В настоящий момент по функциональному признаку вагонные депо не разделяются. На их ремонтных позициях ведутся многофункциональные виды ремонта всех родов грузовых вагонов, за исключением Кишиневского пассажирского вагонного депо, которое сконцентрировано на ремонте только пассажирских вагонов и дизель-поездов Д-1, Д-1М.

Изменился ли спрос на грузовые перевозки с учетом пандемии?

— Конечно, пандемия COVID-19 внесла свои коррек-

тивы в грузовые перевозки, но как я и говорил, в связи с высоким урожаем зерновых культур в Республике Молдова и соседних с нами странами остро востребованы зерновозы для перевозки металлолома, песка, щебня, востребованы также полувагоны. Службой вагонного хозяйства и подведомственными депо прилагаются все усилия для увеличения парка востребованных грузовых вагонов. Коллектив депо с пониманием относится к проводимой работе по качественному ремонту и увеличению парка исправных грузовых вагонов, так как грузовые перевозки приносят значительные доходы ГП «Железная дорога Молдовы» и дополнительные доходы за пользование нашими вагонами другими железнодорожными администрациями.

Что на Ваш взгляд, сдерживает результативность работы вагонных депо?

— Результативность работы вагонных депо в прошлом сдерживала нестабильная поставка запасных частей и материалов для ремонта грузовых вагонов, но с приходом на дорогу генерального директора Олега Константиновича Тофилат и его команды, при содействии первого заместителя генерально-

го директора CFM Мирона Ульяновича Гагауза, ситуация изменилась в лучшую сторону. Конечно, не все так идеально, как хотелось бы, но есть главное — понимание руководством дороги важности проводимых работ по ремонту грузовых вагонов, поставке запасных частей. Эти вопросы стабилизировались, ремонт вагонов проводится качественно и в установленные сроки. При этом приоритеты остаются неизменными: необходимо и дальше принимать меры по повышению качества технического обслуживания и улучшения эксплуатационной работы. Главное — не сдавать занятых позиций.

Продолжая тему качества ремонта вагонов в наших депо, следует отметить, что за десять месяцев 2021 года по межгосударственным стыковым пунктам с территории УЗ на территорию CFM по техническим причинам было отказано в приеме 296 грузовым вагонам, с территории CFM на территорию УЗ было отказано в приеме, вдумайтесь в эту цифру — 0 вагонов. Это говорит о высоком качестве и надежности грузовых вагонов принадлежности CFM.

Как обстоят дела с кадрами?

— Стабильная работа службы вагонного хозяйства — заслуга всего коллектива, в кото-

ром сегодня трудятся порядка 812 человек. Это профессионалы с многолетним опытом и молодые специалисты. От их труда зависят безопасность движения, бесперебойность пассажирского и грузового потока, надежная доставка грузов.

К сожалению, кадровый вопрос в вагонных депо, как и по всей дороге, остается самым уязвимым звеном. Отток квалифицированных специалистов негативно сказывается на производительности и графике ремонта грузовых и пассажирских вагонов, но при выполнении концепции планов Правительства Республики Молдова и руководства Молдавской железной дороги я считаю, что ситуация кардинально изменится и железнодорожная отрасль Молдовы приобретет для руководителей и рабочих кадров свою привлекательность.

Хочу отметить настоящих профессионалов, специалистов своего дела — начальника ВЧД-1 Котельника С.А., начальника ВЧД-2 Димитрова А.Н., слесаря колесного цеха Ожог А.И., начальника ВЧД-3 Ветренюка В.Н., главного инженера Албициану В.М., слесаря РПС Гуйван Ф.Н., токаря Ботнар В., начальника ВЧД-4 Костюк Р.Ю., осмотрщика вагонов Бабин В.

Каковы планы на ближайшую перспективу?

— Важнейшим условием успешного развития вагонного хозяйства является его техническое развитие, внедрение современных инновационных технологий и оборудования. Говоря о планах на перспективу, уверен в успешной реализации инвестиционного плана ГП «Железная дорога Молдовы» на 2017-2024 гг. в сфере приобретения новых грузовых вагонов, обеспечения качественного ремонта и текущего содержания инвентарного парка, безусловного выполнения требований по обеспечению безопасности движения при следовании грузовых вагонов CFM по территории Республики Молдова, стран СНГ и ЕС.

Ирина КРАЕВСКАЯ

Фото Юрия КОЗЛОВА

НАЗНАЧЕНИЯ

Приказом генерального директора CFM назначены в должности:

Евгений ПЕТРЕНКО — начальником службы пути CFM;

Анатолий БАБАЯНУ — начальником службы внутренней безопасности CFM;

Василе РЭИЛЯНУ — начальником юридической службы CFM;

Василе КОДРЯНУ — заместителем начальника службы пути CFM;

Анатолий ИВАНОВ — начальником службы материально-технического обеспечения CFM.



► **Продолжение со стр. 1**

увеличению основных показателей, необходима активная работа на местах по привлечению дополнительных объемов грузовых перевозок. Этим сегодня занимаются причастные службы и подведомственные им филиалы Молдавской железной дороги. Параллельно идет активная подготовка к работе в осенне-зимний период 2021-2022 гг. В филиалах проверяется состояние дел, соблюдение трудовой и технологической дисциплины, реализация установленных мер, гарантирующих содержание всех сооружений и устройств в исправном состоянии. В центре внимания также другие вопросы, в том числе степень удовлетворенности потребителей в перевозке грузов и пассажиров, безопасность движения поездов и сохранность перевозимой продукции. Кроме того, анализируется и выполнение требований охраны труда, техники безопасности, обеспечение общественной безопасности в условиях пандемии, эффективность ис-

пользования технических средств и объектов магистрали.

По информации службы безопасности движения и ликвидации последствий аварий, в октябре 2021 года на ГП «Же-

лезная дорога Молдовы» было допущено три случая транспортных происшествий против шести за аналогичный период 2020 года. Если рассматривать статистику по дороге, то в об-

щем списке служба локомотивного хозяйства «лидирует». По итогам 9 месяцев 2021 года на счету этого хозяйства 32 случая транспортных происшествий против 57 за аналогичный пе-

риод прошлого года. Наличие и эксплуатация новых локомотивов положительно сказываются на показателях. Статистику портит работа старой техники, без которой пока никак не обойтись.

В соответствии с Законом РМ №186 от 10.07.2008 «Об охране здоровья и безопасности труда» служба защиты и предупреждения организует согласно Приказу №240/Н обучение по охране здоровья и безопасности труда среди руководителей рабочих мест, специалистов и представителей работников. Такие занятия, в частности, недавно прошли на Бендерском железнодорожном узле с охватом 34 человек с последующей проверкой знаний.

Какой окажется нынешняя зима, покажет время. Но уже сегодня можно говорить о готовности магистрали к предстоящим холодам. Железнодорожники Молдовы об этом позаботились.

Ирина КРАЕВСКАЯ

Фото Игоря ЛУГОВОГО



■ **ПОДГОТОВКА К ЗИМЕ – НА ПОВЕСТКЕ ДНЯ**

ПЧ-1 гарантирует безопасность движения поездов в холодное время года

Последний месяц осени, так лирично воспетый нашим знаменитым соотечественником Ионом Друцэ в одноименном романе, отнюдь не позволяет специалистам столичной дистанции пути предаваться романтике и наслаждаться красотой природы этого времени года. Напротив, ноябрь является лишь ускорителем темпа работ по подготовке хозяйства к зиме. После издания генеральным директором ГП «Железная дорога Молдовы» Олегом ТОФИЛАТ приказа «О подготовке хозяйства и кадров ГП «Железная дорога Молдовы» к работе в осенне-зимний период 2021-2022 гг.» в Кишиневской ПЧ-1 разработали и утвердили свои мероприятия по подготовке столичной дистанции пути и кадров к работе в холодный период, определили сроки и ответственных за их выполнение. И приступили к их реализации.

Трудовой коллектив Кишиневской дистанции пути, которой руководит квалифицированный специалист, молодой энергичный железнодорожник Вячеслав СПЫНУ, наряду с работами по текущему содержанию пути, активно ведет подготовку путевого хозяйства и кадров к деятельности в зимнее время года. Столичные путейцы готовы встретить предстоящую зиму хорошо подготовленными. С этой целью специалисты ПЧ-1 выполняют поставленные руководством CFM задания, главным из которых является, бесспорно, обеспечение безопасности движения поездов. Здесь разработан и проведен комплекс мероприятий, связанных с оздоровлением и усилением верхнего строения пути, искусственных сооружений, земляного полотна, с активной, качественной подготовкой кадров, служебных и бытовых помещений, средств снегозащиты и борьбы со снежными заносами.

Специалисты ПЧ-1 качественно выполняют Программу по усилению безопасности движения поездов и организационно-технических мероприятий на 2021 год. Общими усилиями улучшают техническое состояние пути, повышают среднюю скорость движения поездов, снижают количество негодных деревянных шпал.

Хозяйство у столичных путейцев немалое: оно уступает первенство по протяженности лишь Басарабьесской дистанции пути. Для убедительности следует сказать, что столичные путейцы эксплуатируют: главный железнодорожный путь колеи 1520 мм, протяженность которого составляет 154,7 км; главный железнодорожный путь колеи 1435 мм — 3,342 км; стан-

ционных путей (в т. ч. — подъездных), протяженность которых составляет 214,1 км. Несмотря на то, что на некоторых участках пути кустовая гнилость деревянных шпал превышает 60 %, удалось выполнить главный показатель работы — балльность. Так, например, трудовой коллектив путейского околота №8, которым 40 лет успешно руководит дорожный мастер Владимир Владимирович Паскал, получил оценку «отлично» за содержание своего участка пути: при плане балльности 130, околоток добился цифры 120 баллов! Это очень хороший технико-экономический показатель — специалисты высокой квалификации этого околота содержат путь в надлежащем состоянии.

Для устранения кустовой гнилости шпал специалисты Кишиневской дистанции пути извлекли 115 шпал из малодеятельных путей и уложили их в особо напряженных местах. Также на железнодорожной станции Вистерничене были заменены 225 погонных метров

нити рельсов Р-50 на 1 главном пути. Эта выполненная работа позволит после обкатки пути снять ограничение по скорости движения поездов. В связи с тем, что на околоте №4 в настоящее время осталось только 4 человека, для выполнения работ по замене рельсов были привлечены монтеры пути с околотов №9, №10, №11. Подобный метод организации труда стал возможным благодаря тому, что столичная дистанция пути получила в свое распоряжение один классный вагон, который дислоцирован на железнодорожной станции Унгены. Таким образом, появилась возможность перевести рабочих ПЧ-1 и необходимые инструменты к месту производства работ в комфортных условиях.

— Высокую оценку своего труда, — сказал, в частности, начальник ПЧ-1 Вячеслав Николаевич Спыну, — по праву заслуживают за качественную, добросовестную работу коллективы путейских околотов №2 — дорожный мастер Степан Михайлович Рошка; №9 — дорожный мастер Петр Федорович Попович; №10 — и.о. дорожного мастера Виталий Георгиевич Урсу; №11 — дорожный мастер Михаил Викторович Гылка.

В процессе укрепления трудовой дисциплины столичных путейцев и обеспечения безопасности движения поездов важную роль играет индивидуальная работа с людьми. Как правило, два раза в месяц, круглогодично, администрация ПЧ-1, совместно с профсоюзным комитетом дистанции, проводит беседы с каждым дежурным по переезду и обходчиком пути, сигнальщиком и монтером пути, с каждым оператором дефектоскопной тележки, со всеми бригадами: пути, земля-

ного полотна и искусственных сооружений.

Рабочие участка лесозащиты Кишиневской дистанции пути, мастером которого является Анатолий Федорович Фрикацел, наряду со всеми производственными подразделениями ПЧ-1, завершают активную подготовку к зиме: они производят санитарные рубки в полосе отвода. Благодаря этой операции, стало возможным заготовка дров для обеспечения зданий станции и железнодорожных охраняемых переездов дровами на зиму.

Ежемесячно, с начала текущего года очистку русел мостов и труб, скашивание сорной растительности вдоль железнодорожного полотна производили путейцы, которыми руководит опытный железнодорожник, мастер цеха искусственных сооружений ПЧ-1 Светлана Ивановна Бердецкая. Квалифицированный специалист-мостовик трудится на CFM 37 лет. Такими же работами занимались и специалисты цеха по содержанию земляного полотна, которым руководит мастер Иван Никанорович Драпак: его трудовой стаж на CFM составляет 34 года.

Также в рамках мероприятий по подготовке столичной дистанции пути и кадров к работе в зимних условиях минувшим летом производился осмотр и технологическая подготовка печей к предстоящему отопительному сезону.

* * *

Вагоны и поезда, станции и вокзалы... Их значение неоспоримо. Однако, роль первой скрипки принадлежит, конечно, железнодорожному пути! Эту истину прекрасно понимают, наряду с другими железнодорожниками, специалисты путевого хозяйства CFM и, в част-



ности, Кишиневской дистанции пути. Столичные путейцы стараются своевременно и качественно выполнить комплекс мероприятий по подготовке хозяйства и кадров к работе в условиях предстоящей зимы. Это позволит им обеспечить безопасное движение поездов на вверенном участке в любых климатических условиях.

Лилиана НИКИФОРОВА

НА СНИМКАХ: 1. Монтер пути околота №11 Анатолий Иванович Архирый, трудовой стаж которого на Молдавской магистрали насчитывает 22 года, производит промер пути на железнодорожной станции Берешты; 2. Монтеры пути этого же околота Вячеслав Григорьевич Загородный и Валерий Лесков занимаются перешивкой пути на этой же станции.

Фото Вячеслава СПЫНУ, начальника Кишиневской дистанции пути



ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Коллектив службы вагонного хозяйства CFM поздравляет с днем рождения **Викторию Викторовну ГУТОВСКУЮ**, инженера службы вагонного хозяйства. Желаем много счастья и света, Много теплых и радостных дней.

Пусть душа Ваша будет согрета Добрым чувством родных и друзей.

* * *

Администрация, профком и коллектив Кишиневской дистанции электроснабжения от всего сердца поздравляют с днем рождения **ЛИПКАН Савву Георгиевича**, электромонтера ЭЧС-Кишинев и **ГОЛОВЕЦКОГО Ивана Алексеевича**, слесаря-ремонтника ЭЧС-Кишинев.

У вас сегодня праздник наступил, Примите поздравления от души! Желаем мы, чтоб ваше счастье было Огромным, необъятным и большим!

■ В МИРЕ ДОРОГ

В Японии продемонстрировали автоматизированный высокоскоростной поезд

Железная дорога JR East провела с участием представителей СМИ демонстрационную поездку высокоскоростного 12-вагонного поезда серии E7, в ходе которой была показана работа системы, обеспечивающей автоматическое вождение в соответствии с данными расписания, которые передавались из центра управления.



В ходе поездки поезд развил скорость 110 км/ч и затем автоматически остановился в заданном месте с точностью 8 см при допустимой погрешности 50 см. Машинист не управлял поездом, но находился в кабине на случай возникновения нештатной ситуации.

Испытания проводятся на участке протяженностью 5 км. При этом тестируют также систему передачи информации (в том числе видеозаписей высокого качества) по радиоканалу с использованием сети стандарта 5G. В дальнейшем планируется перейти к испытаниям при скорости до 200 км/ч.

Компания JR East также тестирует технологии беспилотного вождения на экспериментальном высокоскоростном поезде Alfa X.

■ В ТРУДОВЫХ КОЛЛЕКТИВАХ CFM

ШЧ-2: устройства СЦБ и связи работают в одном ритме с Молдавской железной дорогой

Специалисты Басарабьяской дистанции сигнализации и связи, которой 25 лет руководит профессионал высокого класса, выпускник Одесского института связи, награжденный недавно Знаком «Meritul Feroviar», обладатель почетного звания «Feroviar Emerit», Степан Дмитриевич ТЫРСЫНУ, в своем каждодневном труде обеспечивают выполнение графика технологического процесса по обслуживанию устройств СЦБ, связи и радио, мероприятий, направленных на повышение надежности работы этих устройств.

Хозяйство ШЧ-2 — большое и сложное. Протяженность Басарабьяской дистанции сигнализации и связи составляет 435 км; на 21 железнодорожной станции включены в электрическую централизацию 356 стрелок; в эксплуатации находятся 60 переэздов, 8 из которых — охраняемые переэзды. Опытные специалисты ШЧ-2 качественно и оперативно обслуживают 559 км кабелей СЦБ, 666 км кабельных линий связи, 103 км воздушных линий связи, 135 км кабелей местной связи в трех направлениях южного участка ГП «Железная дорога Молдовы»: Хаджимус—Басарабьяска, Басарабьяска—Етулия, Басарабьяска—Джурджулешты.

Первостепенное внимание работники дистанции уделяют содержанию закрепленных за ними устройств, согласно требованиям и нормам, на основании ряда инструкций, таких, к примеру, как: «Инструкция по техническому обслуживанию устройств СЦБ», «Инструкция по обеспечению безопасности движения поездов при производстве работ по техническому обслуживанию и ремонту устройств СЦБ», «Инструкция по организации системы технического обслуживания устройств проводной связи на железнодорожном транспорте» и др.

Охватывая весь мир пандемия «COVID-19», внесла немало трудностей и в работу железнодорожников Молдовы и в том числе басарабьяских специалистов. Так, например, во время технического простоя СЦБ-исты дистанции сигнализации и связи на основании 4-х недельного графика технического обслуживания проводили с целью содержания устройств в постоянной готовности и исправности, тщательную проверку состояния стрелок, сигналов, параметров аппаратуры, кабельного и аккумуляторного хозяйства. Так-



же были произведены обход трассы магистральных кабелей, измерения основных параметров содержания кабелей. Совместно с движениями ДС узловой железнодорожной станции Басарабьяска и путевыми ПЧ-3, специалисты ШЧ-2 ежемесячно проводили комиссионные осмотры состояния устройств на всех линейных станциях. Выявленные недостатки в содержании устройств СЦБ и связи, радио своевременно были устранены. Для сохранности магистральных и местных кабелей связи специалистами Басарабьяской дистанции сигнализации и связи была проведена работа по выдаче предупреждений примэриям, строительным организациям, а также учреждениям, имеющим земельную технику и землепользователям. Организовано и качественно был произведен недавно ремонт магистрального кабеля на железнодорожном перегоне Басарабьяска—Абаклия по четному и нечетному пути.

Наряду с выполнением ежедневной работы по техническому обслуживанию и ремонту устройств СЦБ и связи, а также других средств, находящихся в ведении ШЧ-2, специалисты дистанции большое внимание в своей деятельности уделяют сокращению эксплуатационных расходов. Каждый работник дистанции старается экономить в большом и в малом. Подтверждением сказанному являются цифры. Так, например, за 9 месяцев т.г. работники ШЧ-2 сумели добиться экономии: электроэнергии — на сумму 75604 леев; воды — 65 кубических метров, на сумму 2340 леев; газа — 5854 кубических метров, на сумму 30268 леев; значительно сокращены и прочие расходы; получена экономия и от амортизации и т.д. — Беспрекословное выполнение графика технологическо-

го процесса, — сказал, в частности, начальник ШЧ-2 Степан Дмитриевич Тырсыну, — является главным в работе каждого специалиста нашей дистанции. Все добросовестно обслуживают устройства СЦБ и связи, с ответственностью подходят к выполнению поставленных Администрацией CFM производственных задач.

Среди наиболее высококвалифицированных специалистов



дистанции, которые успешно обеспечивают безопасность движения поездов, руководитель ШЧ-2 назвал электромехаников связи Юрия Ивановича Озаренского, который обслуживает устройства связи на участке от железнодорожной станции Хаджимус до станции Каушаны и прилегающие перегоны; Александра Георгиевича Констандоглу, обслуживающего устройства связи на участке от станции Етулия до станции Джурджулешты; электромехаников СЦБ Геннадия Семеновича Багрова, который обслуживает устройства сигнализации, централизации и блокировки на участке от станции Чимишлия

до рзд.111 км и прилегающие перегоны; Петра Ивановича Драгомира, обслуживающего устройства сигнализации, централизации и блокировки на станции Кульма и прилегающие перегоны; Юрия Владимировича Дели, который обслуживает устройства сигнализации, централизации и блокировки на станции Комрат и прилегающие перегоны.



...Важное место среди десяти филиалов железнодорожного узла Басарабьяска — самого большого южного форпоста Молдавской магистрали — занимает дистанция сигнализации и связи, специалисты которой грамотно обслуживают устройства СЦБ и связи, тем самым, обеспечивая безопасность движения поездов на вверенном ШЧ-2 участке CFM.

Лилиана НИКИФОРОВА

НА СНИМКАХ:

1. Электромонтер СЦБ Владимир Дмитриевич Арнаут.
2. Электромеханик СЦБ Руслан Дмитриевич Пашник и электромонтер Владимир Дмитриевич Арнаут.
3. Вот так работают на магистральном кабеле специалисты цеха, которым руководит старший электромеханик связи Иван Петрович Караман.
4. Старший электромеханик связи Виктор Дмитриевич Сяров.

Фото Галины МОТРОЙ, ведущего инженера ТО, председателя профсоюзного комитета ШЧ-2;

Валерия ПИВОВАРА, старшего электромеханика связи;

Мариуса ЦЭРАНУ, электромеханика СЦБ ШЧ-2