



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК Молдова

№ 40 (5802) 24 сентября 2014 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ МАГИСТРАЛИ

Время требует нестандартных решений



16 сентября 2014 года в Институте труда РМ было проведено сразу два профсоюзных мероприятия: состоялся IX Пленум Совета профсоюза железнодорожников и очередное заседание Президиума отраслевого профсоюза.

В работе пленума принял участие и выступил и.о. генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» Сергей Петрович ТОМША.

Сергей ТОМША:

«Финансовая устойчивость — необходимое условие стабильной работы стальной магистрали»

Из выступления на Пленуме Совета Профсоюза железнодорожников Молдовы

Перед отраслью стоит задача повышения эффективности деятельности железнодорожного транспорта. В нынешних сложных условиях руководство магистрали предпринимает меры для преодоления негативных последствий финансово-экономического кризиса. В ряду антикризисных мер — сокращение издержек инфраструктурных подразделений.

С целью повышения эффективности на дороге была разработана программа стратегических инициатив, способствующих ресурсосбережению, экономии топливно-энергетических затрат и получению дополнительных доходов. Эти инициативы позволят улучшить финансовый результат в 2014 году.

Анализируя работу за восемь месяцев текущего года, следует отметить рост объемов перевозок на 9% по сравнению с прошлым годом. Что касается пассажирских перевозок — их объем на 8% меньше по сравнению с данными прошлого года. В этой связи следует отметить, что на финансово-экономическое положение дороги повлияли законы, которые были приняты в Российской Федерации относительно работающих там граждан Молдовы и нестабильная ситуация в Украине. В результате заметно снизился пассажиропоток, как в дальнем, так и в пригородном сообщении. Всего убытки по пассажирским перевозкам по итогам 8 месяцев составили 132 миллиона леев. В грузовом движении достигнута прибыль по итогам работы за 8 месяцев в размере 50 миллионов леев.

Финансово-экономическое положение дороги остается по-прежнему сложным. При недавнем увеличении средней заработной платы на дороге на 15% возникла необходимость в дополнительном ежемесячном изыскании 7 миллионов леев. Кроме этого надо найти еще порядка 5-6 миллионов леев с учетом наступающего осенне-зимнего периода с его платежами за теплотенергию, электроэнергию, газ и т.д. В итоге на 1 ноября т.г. мы должны иметь в распоряжении дополнительно 10-12 миллионов леев.

Из-за нехватки финансирования руководством дороги было принято решение о приостановлении некоторых работ, ранее включенных в титул на этот год. Речь идет о капитальных путевых работах, капитальном ремонте вагонов,

локомотивов, верхнего строения пути, инженерных сооружений.

Общую ситуацию на дороге еще более усложнил месяц назад запрет на курсирование по Российской Федерации вагонов (нумерации 908-918), срок эксплуатации которых достиг 38 лет и более. Вслед за данной телеграммой мы получили другую, сильно подкосившую дорогу — запрет на курсирование по территории Российской Федерации всех типов вагонов, которые были ранее отремонтированы в ВЧД-2 Басарабьяска (клеймо 840). Не удел сегодня остались 568 вагонов. В настоящий момент ведутся переговоры для решения этого вопроса.

Состояние пассажирского парка — также уязвимая часть общего перевозочного процесса. Предстоит большая работа по совершенствованию технического состояния наших пассажирских вагонов — по экипажной части, по тормозной системе, электрооборудованию и т.д.

Одной из первоочередных задач является обновление устаревшего парка тягового подвижного состава. Постановлением Правительства РМ создана переговорная рабочая группа между Правительством РМ и Европейским банком реконструкции и развития (ЕБРР), Европейским инвестиционным банком (ЕИБ) о выделении кредита CFM в размере 100 миллионов евро под гарантии государства. Первый транш ЕБРР предполагает выделение 25 млн евро, ЕИБ — 20 млн евро на приобретение 10 новых локомотивов. Ими мы обеспечим участок транзита Кэушень—Басарабьяска—Этулия. Также планируется новым тяговым составом улучшить и пассажирское движение. Тщательно изучены основные характеристики новых локомотивов. Экономия дизтоплива с их эксплуатацией составит 20%, дизельного масла — до 40%. Сроки технического обслуживания с заходом на все виды ремонта сократятся на 50%.

Что касается второго транша — это 55 млн евро, которые пойдут на модернизацию инфраструктуры и верхнего строения пути. Речь идет об участке Кишинев—Унгень, Унгень—Бэлць, Бэлць—Окница. Это один участок. Второй участок — Яргора—Прут—Кахул. Уже в следующем году, думаю, мы получим первые деньги. До этого надо держаться на

плаву, обеспечивая безопасность движения поездов.

После некоторого перерыва Бэлцкий завод железобетонных шпал вновь приступил к работе. С начала года здесь была начата модернизация, установлена современная автоматическая система управления бетоносмесительным узлом, которая исключила влияние человеческого фактора на качество выпускаемой продукции.

На базе ВЧД-1 проводится капитально-восстановительный ремонт с продлением срока службы пассажирских вагонов совместно с проектной российской фирмой. Первый вагон будет стоить порядка 340-360 тысяч евро, остальные вагоны обойдутся в 240-250 тысяч евро. Для сравнения: стоимость нового пассажирского вагона 1 200 тысяч евро.

Другой наш бизнес-план связан с модернизацией маневровых локомотивов серии ЧМЭЗ. В этом проекте участвует чешская фирма CZ LOKO. Важный момент: модернизацию мы будем производить на базе Кишиневского локомотивного депо. Речь идет о конструктивных изменениях в тележке локомотива и всего локомотива. Это очень ответственная работа. Мы будем работать совместно с партнерами из Чехии, и в течение 5 лет весь опыт перейдет к нашим специалистам. Далее будем работать самостоятельно.

Есть постановление Правительства, согласно которому на дороге будет проведена реорганизация. Сейчас идет работа по выделению в отдельное предприятие медучреждений. Хочу, чтобы вы правильно меня поняли — речь не идет об отторжении медицины. Она будет выведена из общего технологического процесса дороги. Готовится бизнес-план по плавному переходу медучреждений на самофинансирование. Каждый месяц будут уменьшаться дотации дороги на их содержание. Таким образом, по истечении трех лет отраслевая медицина должна полностью перейти на самофинансирование. Выделять 45 миллионов леев в год на содержание медицинских учреждений дорога далее не может.

Согласно требованиям европейских структур, на CFM поэтапно будут созданы три основных блока: по грузовым перевозкам, пассажирским перевозкам и инфраструктуре. Это долгий процесс реформирования отрасли. Перекрестное

финансирование за счет грузовых перевозок других секторов должно быть исключено. Пассажирские перевозки с учетом их социальной значимости для страны рассматриваются с такой позицией: их оптимизация и финансирование должны быть проведены посредством перехода на контрактные отношения с органами государственного управления как заказчиками данных услуг.

Сегодня коллектив дороги занят активной подготовкой инфраструктуры к зиме. Основные ежедневные задачи тружеников магистрали: обеспечение безопасности движения поездов, экономия эксплуатационных расходов, охрана здоровья и безопасность труда, сохранность имущества предприятий, сохранность горюче-смазочных материалов.

И в заключение несколько слов о том, что волнует не только железнодорожников, но и наших пассажиров. Речь идет о модернизированных ранее дизель-поездах. Решение о приостановлении эксплуатации модернизированных дизель-поездов было принято после того, как произошло возгорание в моторном отделении дизель-поезда №3. Следует отметить, что при заключении договора с румынской компанией «Ремар-Пашкань» на модернизацию этих дизель-поездов было четко обозначено, что все они после модернизации должны быть сопровождены сертификатом качества продукции. Этот пункт прежним руководством был проигнорирован. В результате все модернизированные дизель-поезда имеют серьезные технические проблемы, напрямую связанные с безопасностью движения. Мы обратились в Балтийский центр по сертификации. Он включен в реестр европейских стран и железнодорожных администраций, входящих в состав Совета по железнодорожному транспорту стран Содружества. Специалисты изучили наш вопрос и потребовали целый пакет документов по этим дизель-поездам. Пришлось обратиться к румынской стороне, которая не смогла предоставить нам весь пакет документов, поскольку эти поезда были сделаны ими без надлежащего оформления. Переговоры все еще продолжаются. И пока эти дизель-поезда не будут сертифицированы, речи об их эксплуатации не может быть.



Время требует нестандартных решений



Работу пленума открыла заместитель председателя Профсоюза железнодорожников Молдовы Инна Макаровна Водяницкая. В повестку пленума были включены: организационный вопрос; тема отчетов и выборов в Профсоюзе железнодорожников Молдовы; положение о Реестре организационных звеньев отраслевого профсоюза.

По информации Инны Макаровны, в составе профсоюза произошли изменения. В связи с переездом в другую страну были выведены из состава Совета профсоюза Старыш В.Д. и Пинская А.Б., а также в связи с увольнением выведен из членов Президиума и Совета профсоюза Буза Н.Л. Взамен вышедших в состав Совета профсоюза прямым делегированием от первичных профорганизаций ИВЦ, Администрации железной дороги и Кишиневского локомотивного депо предложены кандидатуры Требухова В.В. — председателя профкома ИВЦ; Чернецкого П.А. — члена профсоюза; Клипя П.П. —

председателя профкома ТЧ-1. На пленарном заседании подтверждены их полномочия членов Совета профсоюза.

Единогласно был пополнен и состав членов Президиума. От Унгеньского железнодорожного узла в состав Президиума вошел Чаглей Виктор Иванович, председатель профкома станции Унгень; от Окницкого железнодорожного узла — Фисюк Дмитрий Григорьевич, председатель профкома ПЧ-Окница.

Председатели узловых профкомов отчитались о ходе проведения отчетно-выборной кампании в первичных профсоюзных организациях Кишиневского, Бендерского и Басарабьского железнодорожных узлов.

В связи с завершением в 2014-2015 гг. уставных сроков полномочий выборных органов профсоюза железнодорожников и на основании п.7.13 Устава Профсоюза железнодорожников Молдовы на IX Пленуме Совета профсоюза было принято Постановление «Об отчетах и выборах в профсоюзе железнодорожников».



В. Требухов



П. Чернецкий



П. Клипя

тельной конференции по решению вышестоящего профсоюзного органа.

9. Внести изменения в Положение по процедуре выборов Председателя Профсоюза железнодорожников Молдовы (решение VII Пленума от 14.03.13 г.).

Глава 1 п. (1) — В случае отставки председателя исключить срок (60 дней) избрания другого лица, которое продолжит мандат должности преемника.

Главу 1 п. 2 дополнить: «...не менее 5 лет в профсою-

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

1. Подтвердить сроки проведения отчетно-выборной кампании в первичных профорганизациях, принятые Президиумом 13.06.2014 г., разрешить профсоюзам первичных профорганизаций регулировать проведение отчетно-выборных собраний и конференций в рамках их сроков полномочий. Утвердить уполномоченных представителей Совета профсоюза по обеспечению отчетов и выборов в первичных профсоюзных организациях.

2. Установить, что профсоюзные комитеты первичных профорганизаций представляют не позднее пяти дней после проведения конференции в Дорпрофсоюз отчет о проведении отчетов и выборов (форма № 1), анкету вновь избранного состава профкома, выписку об избрании председателя профкома, анкету на делегата(ов), избранных на V съезд Профсоюза железнодорожников согласно установленной квоте, выписку из протокола конференции (собрания) об их избрании. Уполномоченный представитель Совета профсоюза на второй день информирует Дорпрофсоюз о проведении отчетно-выборной конференции первичной профорганизации.

3. Срок полномочий отдельным первичным профорганизациям, в случае, если избрание выборных органов проводилось не в период отчетно-выборной кампании в профсоюзе, предусмотренной п.4.12.3 Устава, продлевается до избрания новых выборных органов профсоюза по решению Президиума Совета профсоюза.

4. На отчетно-выборных собраниях, конференциях, съезде исключить избрание в состав выборных органов лиц, представляющих интересы работодателя (руководителя, его заместителей, главных специалистов филиалов, Администрации ГП «Железная дорога Молдовы», во избежание нанесения ущерба независимости профсоюза перед работодателем.

5. Выборы делегатов V съезда профсоюза провести на отчетно-выборных конференциях первичных профорганизаций. Установить норму представительства по избранию делегатов V съезда: один делегат от 120 членов профсоюза. Первичным профорганизациям, численность которых менее установленной квоты, избрать по одному делегату.

6. Поручить Президиуму Совета профсоюза формирование нового состава Совета профсоюза после проведения статотчетности за 2014 год (срок — февраль 2015 г.). Согласно п.5.2.13 Устава профсоюза, предложить делегатам V съезда избрать Совет профсоюза в количестве 35 человек.

7. Созвать V съезд Профсоюза железнодорожников во второй декаде марта 2015 года в г.Кишиневе.

8. Поручить Президиуму Совета профсоюза разработать структуру отраслевого профсоюза для внесения в Устав профсоюза (срок — 01.12.14 г.) с рекомендацией о создании объединенных профсоюзных организаций, которая состоит из членов профсоюза, находящихся на учете в первичных профсоюзных организациях и создается на учреди-



Д. Фисюк



В. Чаглей

же железнодорожников, владеющие государственным языком; достижение трех лет до пенсионного возраста впервые не могут быть избраны председателем профсоюза».

10. Без согласия вышестоящего профсоюзного органа не может совмещать выборные должности освобожденного председателя профсоюзного комитета с другой постоянной работой по трудовому договору.

11. С целью координации действий работы по изменениям и дополнениям в Устав профсоюза и принятия организационных решений, способствующих успешному проведению V съезда Профсоюза железнодорожников Молдовы, Президиуму Совета профсоюза сформировать комиссию Совета профсоюза по организации, подготовке и проведению V съезда для совместного взаимодействия постоянной комиссии по организационной работе с комиссией по внесению изменений и дополнений в Устав профсоюза.

12. Настоящее постановление Пле-

нума направить профсоюзам первичных профсоюзных организаций для исполнения.

13. Контроль за организацией, проведением отчетно-выборной кампании в профсоюзе железнодорожников и сбором всех предложений по изменениям и дополнениям в Устав возложить на заместителя председателя Совета профсоюза Водяницкую И.М.

На пленуме было принято Положение о регистрации, учете и Реестре организаций профсоюза железнодорожников. Настоящее Положение разработано на основании Устава профсоюза и определяет единый порядок регистрации, учета и ведения реестра первичных профсоюзных организаций профсоюза железнодорожников.

* * *

На заседании Президиума Совета Профсоюза железнодорожников Молдовы было рассмотрено использование финансовых средств из госбюджета для организации летнего отдыха детей железнодорожников в летнем сезоне 2014 года.

В принятом по данному вопросу постановлении сказано следующее.

Во исполнение Закона о государственном бюджете на 2014 год, Постановления Правительства РМ № 298 от 23.04.2014 года и Постановления Конфедерального Комитета НКПМ № 11-5 от 05.06.2014 года железнодорожной отрасли были выделены финансовые средства из государственного бюджета в целях организации летнего отдыха детей в 2014 году в размере 272 800 леев. В отчетном периоде было использовано 203 путевки на сумму 277 834 лея, т.е. на 5034 лея больше запланированного. В прошлом году было оздоровлено 202 ребенка на сумму 274 426 леев при планируемой сумме в размере 274 300 леев. Дети железнодорожников были оздоровлены в текущем году в следующих лагерях отдыха:

1. Вадул-луй-Водэ «Энергетик» — 16 путевок на сумму 22 128 леев.
2. Вадул-луй-Водэ «Кемпинг» — 103 путевки на сумму 142 140 леев.
3. Вадул-луй-Водэ «Перлеле Ниструлуй» — 42 путевки на сумму 58 086 леев.
4. Бэлць «Думбрава Албэ» — 38 путевок на сумму 50 160 леев;
5. Унгень «Про Сэнэтатя» — 4 путевки на сумму 5320 леев.

На заседании президиума также были обсуждены вопросы: о допущенных нарушениях Постановления об организации отдыха и оздоровления детей и подростков в летнем сезоне 2014 года в профкоме Администрации ГП «ЖДМ»; план работы на IV квартал 2014; проведение отчетно-выборных конференций (собраний)

в ДС-Окница, ПМС-130, ДОПе, ДКЖ, ДУ, ЛВОК; распределение путевок на санаторно-курортное лечение на IV квартал 2014 года.

В утвержденном на заседании плане работы Президиума Совета Профсоюза железнодорожников на IV квартал 2014 года отмечено: в ноябре на очередном заседании президиума рассмотреть вопрос об исполнении постановления № 45/01-Н-30/2041 от 13.08.2014 г. «О введении особого режима работы по охране здоровья и безопасности труда на Басарабьском железнодорожном узле»; в декабре — о созыве X Пленума Совета Профсоюза железнодорожников с повесткой дня «Об итогах отчетов и выборов в первичных профсоюзных организациях; о проведении годовой инвентаризации материальных ценностей, находящихся на балансе профсоюза железнодорожников и профсоюзных комитетов, и другие.

Ирина КРАЕВСКАЯ

Фото Юрия КОЗЛОВА



■ ДОРОГУ К ЗИМЕ ГОТОВИМ ПО-ХОЗЯЙСКИ

Условия труда и быта требуют улучшения

В холодный период года важно не допустить повышения уровня заболеваемости работников. И достигается это, в первую очередь, созданием надлежащих условий труда и быта. Чтобы узнать о том, как решается данная задача, например, на Бэлцком железнодорожном узле, редакция газеты совместно с руководителем местного санитарно-эпидемиологического участка ЦЭСН ГП «ЖДМ» Георгием ЦУРКАНУ организовала рейд по некоторым предприятиям.

Уже с первых шагов можно было понять, что хозяйственники не теряют даром времени, реализовывая в процессе подготовки к осенне-зимним перевозкам намеченные мероприятия. Скажем, в ВЧД-3, где к любому делу привыкли относиться ответственно, особое внимание уделяется, в частности, утеплению помещений. Установлены новые стеклопакеты в окнах служебных кабинетов, расположенных в административном здании. То же самое выполняется в главном производственном корпусе. Для удобной и безопасной работы на высоте изготовлены специальные монтажные леса (фото 1). Элементы надежно скреплены между собой металлическими хомутами, а в случае переноса на новое место — легко разбираются. Свое «ноу-хау» — в здании дверного отделения, где в оконных проемах применяют не стеклопакеты, а стекла списанных дизель-поездов. Их вставляют, как показал главный инженер Вадим Албеницану, в многосекционные металлические рамы, сделанные специалистами депо (фото 2). Такой подход позволяет уменьшать затраты.

В колесно-роликовом цехе сделан ямочный ремонт дорожек и производственных площадей. На участке, где находится станок УЦБ-125 для обточки вагонных колесных пар, завершается бетонирование пола. В кузнице заменено деревянное основание под шаботом пневмомолота, что дало возможность устранить вибрацию и шум. В ход пошла тщательно обработанная в столярном цехе депо древесина дуба, отличающаяся твердостью.

Вся подготовка обеспечивается исключительно усилиями работников предприятия, исходя из собственных возможностей. Одно лишь беспокоит — состояние кровли главного производственного корпуса, в стенах которого функционируют колесно-роликовый и вагонсборочный цеха. В дождливую погоду она протекает даже в той половине, где не столь давно строители СМП-740 провели капитальный ремонт. Видимо, что-то было сделано некачественно. Главному производственному корпусу необходима также приточно-вытяжная механическая вентиляция. Особенно зимой, когда двери и окна закрыты и нет свободного доступа свежего воздуха снаружи. Причем эта вентиляция должна быть обязательно с подогревом. Разработано три варианта проекта, подкрепленные необходимыми расчетами, но все упирается в финансы. Недавно на предприятии побывал и.о. генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» Сергей Томша. Ознакомившись с проблемами, руководитель пообещал посильную поддержку в их решении, хотя в связи с нынешним трудным экономическим положением выкраивать деньги даже на самые первоочередные нужды не так просто. Руководитель магистрали осмотрел и другие подразделения Бэлцкого железнодорожного узла — в частности, завод ЖБШ, локомотивное депо, ПМС-294, где детально ознакомился с проводимой подготовкой филиалов к работе в зимних условиях.

Забора о тружениках в ВЧД-3 проявляется и в другом. На сварочном пункте колесно-роликового цеха мы увидели порезиненные брезентовые шторы, пре-

дхраняющие во время газозлектросварки от излучения. Около 80% помещений предприятия освещаются экономными электрическими лампочками LED. Были свидетелями того, как с автомашины разгружали привезенное молоко, выдаваемое регулярно в качестве спецпитания (фото 3). Непосредственно на производственных участках — три кулера с чистой питьевой водой (фото 4).

Немалая подготовительная работа к ответственному периоду проводится в

В котельной мы столкнулись с серьезной проблемой. Эксплуатируемые сетевые насосы давно устарели морально и физически, находятся в плохом техническом состоянии. И нет гарантии того, что не выйдут из строя зимой. Если такое случится, то под угрозой может оказаться отопление всего железнодорожного узла, чего, конечно, нельзя допустить. Необходима финансовая поддержка в приобретении хотя бы одного нового, современного, отвечающего



НА СНИМКЕ: (слева направо) директор узловой котельной Анатолий Ясинский, инженер по охране здоровья и безопасности труда ТЧ-4 Максим Смеря и заведующий Бэлцким санитарно-эпидемиологическим участком Георгие Цуркану обсуждают возможность усовершенствования вентиляционного вытяжного зонта на сварочном пункте.

соседнем локомотивном депо № 4: утепление кабин тепловозов, дверей в производственных помещениях. Наведен порядок на прилегающей территории, на необходимость чего руководством предприятия было указано в ходе весеннего комиссионного осмотра. Благодаря ремонту удалось ликвидировать плесень в душевых. Несмотря на жесткую экономию электроэнергии, эксплуатируется с должным уходом вентиляционное оборудование. Наибольший эффект от этого — на сварочном участке, где используется общая и местная приточно-вытяжная вентиляция. Результаты лабораторно-инструментальных исследований, выполненных дорожным Центром санэпиднадзора подтверждают, что концентрация газов, паров и пыли здесь не превышает допустимых норм.

Не обошлось во время проверки, как говорится, без ложки дегтя. В цехе по ремонту тепловозов, благодаря проявленной заботе со стороны администрации и профкома депо, появилась газосатураторная установка, чтобы люди, занятые тяжелым трудом, могли утолить жажду (фото 5). Дело, несомненно, хорошее. Однако рабочие, с которыми мы побеседовали, жаловались на неприятный запах воды, используемой для газирования. И это при всем том, что на других производственных участках вода в кранах оказалась качественной. В чем причина? В этом следует разобраться инженеру по охране здоровья и безопасности труда предприятия и принять меры для устранения источника неприятного запаха.

Тщательно готовятся к отопительному сезону в узловой котельной, находящейся на балансе локомотивного депо. Уже одно то, что с целью уменьшения загазованности место газозлектросварки оборудовано вытяжным зонтом с естественной вентиляцией, не говоря уже о ремонте котлов и теплотрассы, много значит. Ныне работники задумываются над тем, как его усовершенствовать. Предлагаемая идея заключается в установке дополнительно вытяжного вентилятора.

всем требованиям сетевого насоса. Или такой повод для беспокойства — на протяжении пяти лет не решается вопрос с капитальным ремонтом протекающей крыши основного здания.

Свои проблемы с подготовкой к зиме на вокзале и станции Бэлц-Слобозия. Если при участии местного прорабского участка Кишиневской НГЧ сделан капитальный ремонт вспомогательной маневровой вышки МВ-1, заменены стеклопакеты и установлена естественная вентиляция в пассажирском зале ожидания на втором этаже, то до ремонта служебных кабинетов и комнат отдыха в северной части административно-бытового здания руки строителей, к сожалению, так и не дошли. А ведь в отличие от противоположного, южного крыла корпуса зимой здесь такие резкие перепады температуры, так холодно, что на подоконниках образуется наледь толщиной до трех-четырех сантиметров. Из-за скапливающихся вокруг окон и в углах испарений, сырости осыпается штукатурка с потолков, в грязных потеках стены.

Немало претензий в адрес строителей у работников Бэлцкого санитарно-эпидемиологического участка. Сколько радости было, когда его сотрудники переселились в арендованные помещения на первом этаже здания товарной конторы узловой станции, находящегося на балансе НГЧ! А что теперь? Заходим в первый попавшийся кабинет — из-за сырости стен воздух внутри настолько насыщен испарениями, что трудно дышать. Крохотная форточка не вырубает. В стене соседнего помещения об-



разовалась трещина и обваливается штукатурка. Из-за плесени, появившейся два года назад в результате прорыва в туалете на втором этаже и просочившихся нечистот, в помещениях санэпидучастка почернели в углах потолки. А после реконструкции системы отопления, как рассказали работники, сюда перестало доходить нужное тепло и зимой стены покрываются изморозью.

К сырости приводит также конструктивное несовершенство водосточной системы в торцевой части здания. Ливневая вода стекает с крыши прямо по стене. Часть штукатурки давно отлетела. Обнаженный, лишь кое-где заделанный наспех цементом косяк впитывает влагу. Разрушается железобетонный балкон. Сквозь образовавшиеся в бетоне трещины проступают фрагменты ржавой арматуры. И самое удручающее — что, несмотря на просьбы помочь, как и в случае с административно-бытовым корпусом станции и вокзала, строители находят десятки отговорок. Но если из-за ухудшившихся условий труда и быта в результате такой бездеятельности за-

болеют люди, то кому отвечать? Еще есть время устранить недостатки, не оставляя это на потом.

В ходе проверки стала очевидной необходимость установления строгой ответственности не только за содержание зданий и сооружений. Есть примеры того, как строители НГЧ, выполняя ремонт некоторых узловых объектов, не посчитали нужным посоветоваться с санитарными специалистами относительно вентиляционных систем. Так, новая двухскатная крыша, установленная без учета требований несколько лет назад на посту ЭЦ, нарушила естественную вентиляцию релейной. А в ходе





■ ДОРОГУ К ЗИМЕ ГОТОВИМ ПО-ХОЗЯЙСКИ

Условия труда и быта требуют улучшения

(Окончание.
Начало на стр.3)

реконструкции здания, где ремонтируются устройства СЦБ со всего северного участка магистрали, воздуховоды, доходившие ранее до «конька» крыши, ныне остались лишь на уровне второго этажа, причем — рядом с окнами.

По-деловому подошли к организации подготовки к осенне-зимним перевозкам в ШЧ-3. В частности, в помещении АТС, расположенном в административно-бытовом корпусе, выполнен капитальный ремонт. В окнах установлены стеклопакеты, приведены в порядок потолки и стены, пол застлан линолеумом. Имеется кондиционер. И от телефонисток мы услышали одно: теперь не будем замерзать зимой! В прошлый холодный период им приходилось трудиться за компьютерами в верхней одежде, так как температура воздуха в помещении была низкой.

Проявил заботу начальник службы сигнализации и связи Иван Барылюк, начавший когда-то свою трудовую деятельность в ШЧ-3. Он добился выделения бэлцким телефонисткам микроволновой печки для подогрева пищи.

Нужно заметить, что стеклопакеты появились во всем административно-бытовом корпусе. Также выполнена замена внутренних дверей из коридоров в служебные кабинеты. Все это, несомненно, будет способствовать лучшему сохранению тепла в холодный период года.

Однако есть одно «но». Из-за старой теплотрассы и отдаленности центральной усадьбы ШЧ-3 от узловой котельной возможно, как и в прошлые зимы, возникновение перебоев с подачей теплоносителя нужных температурных параметров. И тут работники предприятия бессильны что-либо предпринять.

Ранее предлагалось перевести административно-бытовой корпус на автономное газовое отопление, что выгоднее с экономической точки зрения, разработан проект, однако его реализация, к сожалению, пока не в планах.

В целом проверка предприятий северного железнодорожного узла показала, что, наряду с выполненной рабо-



той по подготовке к осенне-зимним перевозкам, еще остаются нерешенными многие серьезные проблемы. И это не дает повода для самоуспокоения. Если проявить должную инициативу, опираясь на поддержку вышестоящих структур и собственные резервы, то даже при нехватке средств можно сделать значительно больше, чем ныне. Необходимо предпринять все возможное, чтобы железнодорожники трудились в холодный период года в нормальных условиях.

Георгий ЦУРКАНУ,
заведующий Бэлцким санитарно-эпидемиологическим участком Центра санэпиднадзора ГП «Железная дорога Молдовы», врач высшей категории

Владимир ДОБРЯНСКИЙ,
наш корр.

Фото автора

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

С юбилеем, профессор!



Вот уже 10 лет, как в 2004 году в ЦКБ было открыто офтальмологическое отделение, которое возглавил профессор **КУШНИР Валерий Никонович**. За это время было возвращено зрение и подарена радость созерцания мира и его красок сотням и сотням железнодорожников и жителей РМ.

Валерия Никоновича отличают высочайший профессионализм, сильная воля, требовательность и ответственность. В 2013 году его труд был отмечен государственной наградой — орденом «Gloria Muncii».

Сегодня профессор Кушнир В.Н. является председателем общества офтальмологов РМ, членом обществ офтальмологов Румынии и России, членом Международного Консилиума экспертов в области исследования глаукомы.

От имени Центра медицины труда поздравляю профессора **КУШНИРА Валерия Никоновича** с 60-летним ЮБИЛЕЕМ! Мы желаем ему исполнения всех желаний и продолжения плодотворной деятельности на благо людей!

Александр БАРКАРЬ,
начальник Центра медицины труда

Коллектив руководителей филиалов Басарабьяского железнодорожного узла поздравляет с днем рождения начальника узла **МАНОЛИ Виктора Ивановича**.

— Примите наши искренние поздравления:

*Мечты заветной, цели ясной,
Любви, заботы и тепла,
Здоровья, счастья и добра,
Дорогу жизни подлинней
И много радости на ней!*

Администрация и профсоюзный комитет станции Бендеры поздравляют с 70-летним ЮБИЛЕЕМ **БОДЯН Ивана Яковлевича** — ветерана труда, бывшего работника станции Хаджимус.

*Здоровья крепкого желаем,
Побольше ясных, светлых дней,
И если можно — постарайтесь
Столетний встретить юбилей!*

Профсоюзный комитет, коллектив Кишиневского вагонного депо сердечно поздравляют с днем рождения секретаря **ДЕМКО Валентину Владимировну**.

*Желаем жизни без кручины,
Не волноваться без причины,
Всегда иметь веселый вид,
Вовек не знать где, что болит!
Желаем чаще улыбаться,
По пустякам не огорчаться,
Не падать духом, не болеть,
А в общем — жить и не стареть!*

Слесарю колесно-роликового цеха Кишиневского вагонного депо **ГАВРИЛЮКУ Михаилу Николаевичу** 21 сентября исполнилось 73 года. Коллектив цеха поздравляет его с днем рождения и желает здоровья, удачи, долголетия.

*Пусть будет жизнь до края полной,
Без огорчений и без бед.*

*И чтобы счастья и здоровья
Хватило Вам на сотню лет!*

Администрация, профком Басарабьяского СМП-740 поздравляют с днем рождения инспектора отдела кадров **ЛЕБЕДЕВУ В.И.**, кладовщика **КРАВЧЕНКО Л.В.**, рабочего **ПАШНИК Д.Д.**, штукатура-маляра **СОЛОМИЦКУЮ М.З.**

*Желаем вам в работе вдохновенья,
В кругу семьи — тепла и доброты,
Среди друзей — любви и уваженья,
А в жизни — сбывшейся мечты!*

Администрация и профсоюзный комитет вагонного депо Бэлць сердечно поздравляют с днем рождения плотника **ЕДУ В.И.**, мастера **БОЙКО А.П.**, сверловщика **КОШЕЛЕВА В.П.**, дефектоскописта **БИЛАН А.И.**

— Уважаемые коллеги! Желаем вам здоровья, счастья, удачи, успехов в работе и исполнения всех ваших желаний!

Коллектив электроцеха вагонного депо Кишинэу поздравляет слесаря-электрика по ремонту оборудования **КОЛИБАН Сергея** с 65-летием!

— Желаем крепкого здоровья, благополучия, успехов в труде и исполнения всех ваших заветных желаний!

Коллектив и администрация Басарабьяской дистанции электроснабжения поздравляют с 40-летием электромонтера Прутского сетевого района **ТАУКЧИ Светлану Захаровну**; с ЮБИЛЕЕМ — уборщицу производственных помещений **КУЛИЕВУ Марию Ивановну**.

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

1:0 в пользу... бурьянов

Несколько лет назад работники Унгеньского железнодорожного узла оборудовали на месте бывшего угольного склада на станции Унгень стадион «Локомотив». Открывались прекрасные возможности для развития таких массовых видов спорта, как футбол и волейбол. Однако энтузиазма, похоже, хватило ненадолго. Побывав недавно здесь, мы увидели, что спортивные площадки в буквальном смысле этого слова утопают в бурьянах.

Бурьяны и разросшийся дикий кустарник пошли в наступление также по середине маневровой площадки приграничной станции, отвоёвывая островки

земли в междупутьях. Когда-то тут демонтировали из-за ненадобности часть железнодорожных путей, а вот о благоустройстве освобожденного места так и не подумали. И теперь в зарослях выше человеческого роста, протянувшихся длинной и широкой полосой в обрамлении рельсов, настоящее приволье одичавшим кошкам.

Скажем прямо, не очень-то приятное зрелище. И что мешает узловому Совету руководителей производственных участков и профкому организовать пару субботников по наведению порядка?! Тем более, что до начала осеннего комиссионного осмотра осталось не так уж



Стадион, заросший бурьяном

много времени. Работу местных железнодорожников будут оценивать не только по уровню подготовки зданий и помещений к холодному периоду года, но и, вне всякого сомнения, по эстетичес-

кому состоянию прилегающих территорий.

Влад ПАВЛОВ

Фото Юрия КОЗЛОВА