



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК Молдова

№ 42 (5804) 8 октября 2014 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.

Участок Буковэц—Кэлэрашь стал надежнее

Погожие осенние дни для железнодорожников как нельзя кстати в связи с широким спектром проводимых на магистрали мероприятий по подготовке хозяйства к зиме. Большой объем работ запланирован в службе электроснабжения. Ведется он под контролем начальника службы Д.Т.МОЦОК. Побывав на прошлой неделе на участке Буковэц—Кэлэрашь, Дмитрий Тодорович рассказал редакции о проделанной здесь работе:

— В период с 30 сентября по 3 октября 2014 года работники Кишиневской дистанции электроснабжения проводили работы по капитальному ремонту участка ЛЭП-10 кВ Буковэц—Кэлэрашь — совмещенной линии автоблокировки и продольного электроснабжения. Был произведен демонтаж 22 деревянных опор, непригодных для дальнейшей эксплуатации. Взамен были смонтированы железобетонные опоры, с их повторным использованием. Они были демонтированы с закрытой станции Бучумень, где использовались в линии электропередачи фидера РЭС. После закрытия станции необходимость в данном источнике электроснабжения отпала. Линия была списана, а материалы оприходованы для повторного применения.

Капитальный ремонт ЛЭП-10 кВ с заменой опор составляет довольно значительный объем работ. В них была задействована автотехника: бурстолбостав, автокран, трактор, автовышки, автолетучки.

Организовал и руководил работами начальник Кишиневской дистанции электроснабжения Томчак И.И.

В работе принимали участие и.о. ЭЧГ-1 Моисеев В.И., начальник ЭЧС-1 Сариев В.В., начальник РММ Цехович И.В., электромеханик Попов К.Ф., электромеханик Ефремов Т.Ю., электромонтеры Антох В.Ф., Липкан С.Г., Головецкий В.А., Никифоров А.Д., водители Молчанов Ю.А., Оанца М.Е., Оанца К.В., Олару А.В., Яковенко Н.В., тракторист Гынку С.К., водитель автовышки НГЧИ Таку В.



НА СНИМКАХ: 1. А.Д.Никифоров. 2. С.Г.Липкан и В.Ф.Антох. 3. Т.Ю.Ефремов и В.А.Головецкий. 4. В.Таку. 5. Фото на память.
Фото Юрия КОЗЛОВА



Главная заповедь железнодорожника — соблюдать правила, нормы и инструкции по охране здоровья и безопасности труда

Отменен особый режим в области охраны здоровья и безопасности труда на Басарабском железнодорожном узле

Как известно, особый режим вводится в целях контроля за соблюдением требований действующих норм и правил по охране здоровья и безопасности труда, для повышения ответственности трудовых коллективов, руководителей, инженерно-технических работников департаментов, служб, отделов и филиалов, профилактики производственного травматизма, предупреждения группового травматизма.

В связи с ростом производственного травматизма на Басарабском узле совместным постановлением руководства ГП «Железная дорога Молдовы» и президиума профсоюза железнодорожников Молдовы от 13 августа 2014 года № 45/01—Н-30/2014 был введен на один месяц особый режим работы по охране здоровья и безопасности труда в следующих филиалах: ДС, ВЧД-2, ВЧД-4, ПЧ-3, ШЧ-2, СМП-740, ПМС-130.

Были разработаны мероприятия по усилению контроля за соблюдением норм по охране здоровья и безопасности труда. Назначены ответственные дежурные из числа ИТР и работников, наделенных особой ответственностью в области охраны здоровья и безопасности труда, от трудовых коллективов — для выполнения требований Положения об особом режиме работы по охране здоровья и безопасности труда.

Особое внимание уделялось организации рабочих мест, складированию материалов, выполнению технологических процессов, обязательному ношению спецодежды, спецобуви, использованию средств индивидуальной защиты и др.

Ответственные за охрану здоровья и безопасность труда ежедневно носили нарукавную повязку и в течение смены докладывали главным инженерам и инженерам по охране здоровья и безопасности труда о проделанной работе.

Еженедельно на совещаниях, проводимых главными инженерами совместно с инженерами по охране здоровья и безопасности труда, проводились разборы и составлялись протоколы. А также со стороны отраслевых служб, службы защиты и предупреждения, главным техническим инспектором отраслевого профсоюза проводились контрольные проверки

проведения мероприятий по выполнению постановления о введении особого режима.

Обо всех выполненных мероприятиях, намеченных руководителями предприятий, докладывались в отраслевые службы, службу защиты и предупреждения.

Отраслевые службы, рассмотрев все полученные материалы по введению особого режима на Басарабском железнодорожном узле, вышли с предложением к руководству дороги и Профсоюзу железнодорожников Молдовы о снятии особого режима.

Совместным постановлением № 46/01—Н-30/2308 от 18 сентября 2014 года руководства ГП «Железная дорога Молдовы» и Профсоюза железнодорожников Молдовы по окончании срока действия особого режима работы по охране здоровья и безопасности труда особый режим был отменен. Но это не значит, что руководители служб и филиалов дороги не должны систематически и ежедневно заниматься вопросами охраны здоровья и безопасности труда в своих филиалах.

Служба защиты и предупреждения и в дальнейшем при проверках работы по охране здоровья и безопасности труда в филиалах будет уделять пристальное внимание всем материалам, которые были направлены в адрес руководства дороги и отраслевого профсоюза, строго контролировать ситуацию на узле.

Впереди осенне-зимний период работы магистрали, к которому сегодня ведется масштабная подготовка. Руководство дороги уделяет этим стратегическим мероприятиям особое внимание. Постоянно ведется контроль за подготовительной работой филиалов дороги к осенне-зимнему периоду 2014-2015 гг. Речь идет о готовности зданий и сооружений к работе в зиму, об обеспечении работников филиалов зимней спецодеждой, спецобувью, а также о выполнении норм, правил и инструкций по охране здоровья и безопасности труда на рабочих местах для снижения случаев производственного травматизма на дороге.

Владимир РАЙКО, ведущий специалист службы защиты и предупреждения ГП «ЖДМ»



ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ:

путь обновления или латание старых дыр?



Осталось позади пассажирское лето нынешнего года. Каким оно выдалось для Молдавской магистрали с точки зрения той сложной ситуации, которая возникла в связи с политической нестабильностью в соседней Украине и принятием Российской Федерацией запретных мер в отношении работающих там граждан Молдовы? Как сказались все это на финансово-экономических показателях пассажирского сегмента магистрали? За ответами на эти и другие вопросы редакция обратилась к начальнику пассажирской службы ГП «Железная дорога Молдовы» Иону БОКШАНЯНУ.

— Господин Бокшанян, нелегко пришлось Вашей команде этим летом. Как справлялись с трудностями?

— Действительно, лето этого года выдалось нелегким. Если в предшествующие годы все наши усилия были направлены на обеспечение перевозок возрастающего к лету пассажиропотока, то в этом году мы столкнулись с обратной проблемой. Из-за известных событий на Украине резко упал пассажиропоток в поездах, курсирующих через Украину. Ведь кроме наших сограждан поезда формирования CFM пользовались популярностью у граждан и Украины, и России, и Белоруссии.

С сожалением приходится констатировать, что пассажиропоток в международном направлении с начала года упал, по сравнению с прошлым годом — на 40 процентов. Это привело к отмене курсирования поездов многих железных дорог, связанных маршрутами с Россией и Украиной. В связи с низкой населенностью неоднократно поднимался вопрос о снятии с маршрутов части наших поездов, курсирующих в направлении Москвы и Санкт-Петербурга. Однако благодаря усилиям службы пассажирских перевозок наши поезда продолжают курсировать и мы надеемся, что количество путешествующих пассажиров будет возрастать, что оправдывает наши усилия по сохранению действующих маршрутов.

— Каковы финансовые итоги пассажирского лета-2014 в сравнении с аналогичным периодом прошлого года?

— За 3 летних месяца всеми видами железнодорожного пассажирского сообщения было перевезено более 1 045 000 пассажиров на сумму около 62 890 000 леев. Из них в международном направлении — 277 000 пассажиров, в пригородном и местном — 770 000 пассажиров. И если в международном сообщении, как я уже говорил, произошел спад, то в пригородном и местном сообщении, благодаря усилению контроля за билечиванием пассажиров, наблюдается стабильный рост пассажиропотока, а соответственно и выручки от проданных билетов.

— Выработана ли стратегия развития пассажирских перевозок с будущим новым структурным форматом Молдавской железной дороги?

— Структурная реформа пассажирских перевозок предполагает в конечном результате повышение качества транспортного обслуживания населения, оптимизацию транспортных издержек и создание условий его функцио-

нирования, адекватных рыночной экономике.

Сегодня процесс реформирования сдвинулся с мертвой точки. На правительственном уровне разработан и проходит согласование законопроект по реформированию ГП «Железная дорога Молдовы». Наше видение путей развития пассажирской отрасли нашло свое отражение в разработанных нами регламентах взаимодействия новой пассажирской структуры со всеми подразделениями дороги.

Железной дороге предстоит распутать целый клубок проблем и противоречий, копившихся десятилетиями, чтобы превратить пассажирские перевозки в рентабельный и инвестиционно привлекательный бизнес.

— Что ждет наших пассажиров в связи с грядущей реорганизацией на железнодорожном транспорте?

— Пассажирские перевозки, как и любой вид бизнеса, ориентированы в первую очередь на привлечение клиента, в нашем случае пассажира, к пользованию предоставляемыми услугами. Использование разработанных маркетинговых программ, к числу которых относятся ценообразование билета в зависимости от сроков приобретения и расположения места в вагоне, интернет-продажи билетов, различные акции и скидки, несомненно, удовлетворит вкус самых разных пассажиров. Надеемся, что в процессе реформирования структура, призванная заниматься пассажирскими перевозками, станет более маневренной в плане реализации проектов, направленных на привлечение пассажиров на железнодорожный транспорт.

Вместе с тем, следует отметить, что пока не хватает финансовых ресурсов для освоения всех намеченных программ по развитию железнодорожных пассажирских перевозок в Республике Молдова.

— Нетрудно предположить, что любые инновационные проекты в сфере пассажирских перевозок предполагают обновление давно устаревшего вагонного парка. Ведутся ли в этом направлении серьезные разработки?

— Ключевой проблемой пассажирского комплекса является крайне тяжелое состояние материально-технической базы перевозок. Масштаб накопившихся проблем в этой сфере не позволяет обеспечивать рост перевозок.

В настоящее время в пассажирском вагонном депо ст.Кишинэу проходит восстановление эксплуатационного ре-

сурса первый пассажирский купейный вагон путем проведения капитально-восстановительного ремонта (КВР) с максимальным обновлением внутреннего оборудования и созданием современного интерьера.

Также рассматривается проект восстановительных работ по выпуску новых пассажирских вагонов в условиях ВЧД-1. Вагоностроительные работы предусматривают проведение в условиях вагоноремонтных предприятий Молдовы узловых сборки пассажирского вагона на базе нового нержавеющей кузова и новых тележек с дальнейшей эксплуатацией до 42 лет. Данные работы предназначены для пассажирских вагонов открытого типа (ЦМО) с улучшением интерьера и повышенной комфортабельности (кондиционеры, биотуалеты).

Для того чтобы инвестировать в техническое перевооружение в ближайшие годы, придется изыскивать источники финансирования. Но даже в этом случае без прямого участия государства в части программ по обновлению парка подвижного состава кардинально изменить ситуацию не удастся.

— Для успешного развития высококоростного пассажирского движения на дороге необходим не только высокий уровень инвестиций, но и соответствующий пассажиропоток. Каким образом можно повлиять на увеличение желающих пользоваться услугами железнодорожного транспорта?

— На этот вопрос лучше всего отвечают сами пассажиры. Так, проведенные нами опросы общественного мнения показывают, что пассажиры наиболее требовательны к безопасности в пути следования (как личной, так и транспортной) и общему состоянию вагонов. Большинство опрошенных отмечают важность вопроса доступности покупки билетов через интернет.

Также пассажиры ожидают следующих изменений, связанных с пассажирскими перевозками:

- ускорения движения поездов;
- повышения регулярности и частоты движения пригородных поездов;
- введения дополнительных остановок на небольших станциях.

Пассажиры также предложили идею создания интернет-сайта, где все желающие могли бы оставить свои пожелания по улучшению работы пассажирского комплекса.

Со своей стороны, могу отметить, что пожелания пассажиров полностью вливаются в программу реформирования нашей структуры.

АКТУАЛЬНО

— Одним из наиболее значимых факторов, влияющих на оптимизацию пассажиропотока, является и проводимая на дороге политика в области тарифов. Как в этом вопросе добиться обеспечения баланса интересов железной дороги и ее клиентов — пассажиров?

— Как уже упоминалось, одним из критериев привлекательности железнодорожного транспорта должна стать гибкая ценовая политика в сочетании с предоставляемым комфортом.

На сегодняшний день утверждение ценообразования на проездные документы осуществляется на уровне министерств Правительства. Существующая в настоящее время структура тарифов на пассажирские перевозки препятствует развитию реформы.

Существенные подвижки в ситуации возможны по выдвинутым нами предложениям, предусматривающим скидки или надбавки к стоимости проезда в зависимости от времени года, сроков продажи, востребованности конкретного рейса, типа места и т.д.

У пассажиров в этом случае появится реальная возможность выбрать оптимальный тариф, с учетом своих планов и финансовых возможностей. Пассажиры, планирующие поездку заблаговременно, значительно сократят расходы на приобретение билетов.

— Господин Бокшанян, вокзальное хозяйство CFM сегодня является скорее памятниками истории, нежели современными вокзальными комплексами XXI века. Планируется ли соответствующее развитие вокзалов Молдавской магистрали?

— В условиях спада пассажирских перевозок в Молдове остро встала проблема поиска более эффективных форм организации и путей обеспечения рентабельности хозяйственной деятельности вокзалов. Напомню, что в подчинении службы пассажирских перевозок находятся пять узловых вокзалов магистрали: Окница, Бэлць-Слобозия, Унгень, Кишинэу, Басарабьяска.

При выборе путей развития железнодорожных вокзалов важно сохранить баланс между исторической аутентичностью и функциональным развитием современных вокзальных комплексов. Вокзал должен восприниматься не только как огромный зал ожидания, но и как социальная и культурная компонента города. Поэтому пути развития вокзалов должны сочетать в себе и процесс получения доходов от их деятельности, увеличения доли дополнительных услуг, и вопросы функционального и социального развития, направленные на привлечение клиентов и обеспечение максимального комфорта и безопасности для пассажиров.

Вместе с тем, следует отметить, что пока не хватает финансовых ресурсов для освоения всех намеченных программ по развитию не только вокзалов, но и в целом железнодорожных пассажирских перевозок в Республике Молдова.

— С учетом наступающего зимнего этапа работы магистрали, что делается в службе?

— Плановым порядком идет подготовка к зимним пассажирским перевозкам во всех подведомственных филиалах — Дирекции по обслуживанию пассажиров, в пассажирском вагонном депо, на железнодорожных вокзалах. Ключевыми требованиями для эффективной работы пассажирского хозяйства становятся снижение собственных затрат, способность удовлетворять возрастающие требования пользователей к качеству услуг и гибкое реагирование на изменение спроса.

Все, кто пользуется услугами пассажирских перевозок, могут быть уверены — мы знаем, в каком направлении должна развиваться отрасль, поэтому приложим все усилия, чтобы железная дорога процветала, а пассажиры всегда были довольны качеством обслуживания.

Беседовала
Ирина КРАЕВСКАЯ

Фото Юрия КОЗЛОВА



В ТРУДОВЫХ КОЛЛЕКТИВАХ 10 лет — в обновленном депо

После присвоения нашему подразделению в 2004 году статуса основного локомотивного депо заметно улучшились условия труда ремонтных и эксплуатационных рабочих. Построено новое здание ангара со смотровой канавой и эстакадами для производства технического обслуживания локомотивов — ТО-2. Отремонтированы цеха депо, заменены осветительная аппаратура и энергоснабжение. Построен новый цех для производства ТР-3 локомотивов. В нем установлен мостовой кран, созданы два стойла с домкратами ТЭД-30, где трудятся работники ТЧ-2 Варница под руководством мастера А.С. Тарануца, выполняя ТО-3 и ТР-1 магистральным тепловозам. В цехах установлены станки и оборудование, с помощью которых появилась возможность проводить ремонт тепловозов по смене колесно-моторных блоков, обточку колесных пар без выкатки их из-под тепловоза. Сразу же после обточки тепловоз подается на позицию по поверхностному упрочнению гребней колесных пар. В депо установлена также позиция остаточных испытаний тепловозов. Все цеха отапливаются от централизованной системы отопления ВЧД-2. Функционируют после хорошего ремонта раздевалки, душевые, комната приема пищи для ремонтных рабочих и локомотивных бригад. В ангаре ПТОЛ функциони-

рует установка по кондиционированию воды с обратно-осмотической системой «ECOSOFT», которая, после добавления химических присадок, используется для водяных систем тепловозов всех серий.

За 8 месяцев качественные и количественные показатели таковы: объем перевозок составил 535 млн т·км брутто, среднесуточный пробег локомотива — 99% к плану, среднесуточная производительность локомотива — 100% к плану, техническая скорость — 98% к плану, средний вес поезда — 102%.

Среди машинистов развернута работа по экономии дизтоплива. Многие из них добиваются в этом плане хороших результатов. К примеру, И.И. Мутаф, К.Ф. Шавриев, А.Е. Кара, В.В. Лебедев, М.Г. Топал и другие. Следует отметить помощников машинистов — С.Ю. Швеца, В.В. Олейниченко. Добрых слов заслуживают работники цеха ремонта: С.В. Никита — слесарь-электрик по ремонту ТПС, О.В. Степук — слесарь по ремонту ТПС, И.С. Богослов — оператор канализационно-насосных станций, С.И. Дойбань — оператор установки поверхностного упрочнения гребней колесных пар локомотивов, И.В. Кабакулак — дежурный по депо и другие.

Борис ПРОКУПЕЦ,
начальник локомотивного депо Басарабьяска



НА СНИМКЕ: машинист В.Н. Гвоздев и его помощник А.И. Арнаут. Валерий Николаевич трудится на железной дороге Молдовы с 1976 года — после окончания Кишиневского ГПТУ. До 1982 года работал помощником машиниста, а затем — машинистом тепловоза. В 2009 году ему был присвоен первый класс машиниста тепловоза. Андрей Ильич работает на железнодорожном транспорте с 1998 года, а помощником машиниста — с прошлого года (после окончания Басарабьясской дортехшколы). Этот слаженный тандем трудится в Басарабьясском локомотивном депо.

Фото Юрия КОЗЛОВА

Техническому браку — заслон

Одной из лучших на Берештском вагонном ПТО является смена старшего осматривателя Дмитрия Ротаря, работающего на транспорте почти 26 лет. Входящие в ее состав осматриватели вагонов Анатолий Бецияну, Геннадий Лысый, Иван Суман, Виктор Кушнир и Игорь Хаки обслуживают подвижной состав не только на станциях Берешть и Унгень, но также выезжают регулярно в Яшь, куда ведет совмещенная колея. Оператор в смене — Анжела Костюк. Главная задача — недопущение технических браков. Осматривая ходовую часть вагонов, специалисты дают гарантию, что с ними ничего не случится в пути следования.

Остальные смены ПТО возглавляют старшие осматриватели Денис Робулец, Сергей Когут и Василий Лишук.

Владимир ОСТАПЕНКО

УНГЕНЬ: здесь груз проверят на радиоактивность

Больше возможностей для проведения качественного досмотра поездов, следующих с пограничной станции Унгень на румынский берег реки Прут и обратно, появится вскоре у местных таможенников. Неподалеку от железнодорожного моста коммерческая фирма «Eurostil Construct» монтирует в междупутьях детекторы обнаружения радиоактивного излучения на вывоз и ввоз вагонов.

Этот проект очень своевременен. В последние годы зафиксировано немало случаев, когда среди перевозимых железными дорогами Западной Европы и стран СНГ грузов попадаются и такие, уровень заражения радиацией которых значительно превышает допустимые нормы. Она может присутствовать в металлоломе, цементе, щебне, продуктах питания, промышленных товарах, во многом другом, представляя серьезную угрозу для окружающей среды, здоровья и жизни людей.

В зоне досмотра будет осуществляться проверка по ходу движения также пассажирских поездов, курсирующих между Кишинэу и Букурешть, Унгень и Яшь. И даже если «вредное» вещество в сумке пассажира окажется в незначительном количестве, чувствительные датчики обязательно уловят излучение даже сквозь самую толстую обшивку вагона и среагируют незамедлительно. Тревожный сигнал поступит на монитор в здание таможни, куда сотрудники вышеназванной коммерческой фирмы подводят на глубине пяти метров кабели, согласовав предварительно свои действия с местными властями и железной дорогой.

Внедрение системы радиологического контроля потребовало участия работающих на пограничном железнодорожном узле специалистов Кишиневской ШЧ-1. Дело в том, что в месте установки датчиков пролегают пять подземных кабелей СЦБ и кабель оптоволоконной связи. И, как рассказал встреченный нами на участке заместитель начальника предприятия Вячеслав Борш, стоит задача их выноса в сторону с целью предохранения от возможных повреждений и избегания в будущем трудностей с техническим обслуживанием. Рытьем обводных канавок и монтажом многочисленных проводов, потребовавших соответствующего удлинения, занимались старший электромеханик Сергей Мындреску и электромеханик Валерий Лунгу из кабельно-аварийной «летучки», электромеханик СЦБ Анатолий Барбэнягрэ вместе с заместителем начальника ШЧ Вячеславом Борш (фото 1); электромеханик СЦБ Лилиан Пынзарь, электромеханик Мирча Сандуляк, электромонтер Сергей Остач (фото 2) и другие.

Необходимо уже теперь подумать о решении еще одной проблемы. Она касается непосредственно эффективности использования нового оборудования. В случае обнаружения радиоактивного излучения необ-



ходима немедленная остановка поезда. Но сигнал от датчиков будет принимать, как предусмотрено проектом, лишь таможенник, а дежурный за пультом поста электрической централизации станции Унгень, дирижирующий движением, лишен, к сожалению, возможности прямого участия в технологическом процессе досмотра. Последний извещает с таможни уже по обычному железнодорожному телефону через коммутатор старого типа, еще шестидесяти лет выпуска. В результате мало того, что теряется время для принятия мер по остановке поезда, так вдобавок не гарантируется безотказность связи. Как быть? По мнению специалистов, ситуация могла бы разрешиться установкой дополнительного монитора в помещении ДСП.

Связанные с этим затраты еще не поздно включить в смету расходов по реализации проекта. Однако в фирме, осваивающей выделенные средства, не готовы, к сожалению, на такой шаг. Обещано лишь выделение нескольких радиостанций современного типа для распределения между службами, вовлеченными в единый технологический процесс. Мера — половинчатая, а потому в будущем вариант с установкой дополнительного монитора все не исключен. Особенно в случае усиления интенсивности движения поездов по пограничному участку. Вопрос лишь в том, за чей счет потом все это будет делаться.

Важно обратить внимание и на такой момент. В случае об-

наружения зараженного радиацией груза вагон требует немедленной отцепки. Конфискуется также подозрительный багаж. Но имеется ли на станции или вблизи нее подходящее место для их временного размещения и дезактивации, чтобы не возникло угрозы заражения радиоактивным излучением людей, почвы, зданий, помещений?

Есть смысл за счет государственного финансирования заранее оборудовать специальный тупик для отцепленных вагонов, камеру хранения изъятых опасного багажа, надежно изолированную от контакта с внешней средой. Словом, организация радиологического контроля — дело непростое и требует продуманных действий в мельчайших подробностях.

В заключение несколько слов о том, что представляет собой радиоактивность. Это явление, в ходе которого происходит самопроизвольный распад ядер атомов, сопровождаемый излучением — потоком движущихся элементарных частиц.

В обычных условиях, когда нет превышения допустимого уровня, они не вредят, присутствуя даже в солнечной энергии. Однако при усилении порождаемого ими процесса ионизации среды вещества, попавшее в зону воздействия, резко изменяет свои физико-химические свойства, поражается жизнедеятельность биологической ткани.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ
Фото Юрия КОЗЛОВА



ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Администрация и профком пассажирского вагонного депо Кишинэу поздравляют с днем рождения маляра **БАСАРАБ Елену**.

Примите наши поздравленья —
Частицу нашего тепла,
Желаем крепкого здоровья,
Уюта, счастья и добра!

Администрация и профком пассажирского вагонного депо Кишинэу поздравляют с ЮБИЛЕЕМ мастера вагоноборочного цеха **КАЛУГАРЬ Ивана Николаевича**.

— Желаем крепкого здоровья, счастья, долголетия!

Пусть солнце освещает Вас всегда
И годы бесконечно пусть продлятся,
Пусть в Вашу дверь нигде и никогда
Ни старость, ни болезнь
не постучатся!

Администрация и профком пассажирского вагонного депо Кишинэу поздравляют с ЮБИЛЕЕМ бухгалтера **КУКУЕТУ Людмилу**.

Пусть солнце светит ласково,
Дарит тепло приветливо,
А этот день пусть будет сказочным
И жизнь будет волшебною,
А целый год окажется
Счастливым продолжением!

Администрация и профком локомотивного депо Бэлць сердечно поздравляют с ЮБИЛЕЕМ начальника восстановительного поезда **УЗУН Виктора Федоровича**.

— Пусть Ваши желания исполняются, а беды обходят стороной. Желаем успехов в работе и счастья в личной жизни!

Желаем здоровья, отличных успехов,
Побольше улыбок, веселья и смеха,

Жизни и юности в сердце горячем,
Веры, надежды, удачи в придачу!

Администрация и профсоюзный комитет Бэлцкой дистанции электроснабжения поздравляют с днем рождения **КУКУЛЕСКУ Александра Константиновича** — электромонтера ремонтно-ревизионного участка.

— Примите наши искренние пожелания крепкого здоровья, благополучия, успехов в труде и исполнения всех заветных желаний!

Администрация и профсоюзный комитет Бэлцкой дистанции электроснабжения поздравляют с 40-летием **КОЛЕСНИКА Сергея Владимировича** — электромеханика Окницкого района электроснабжения; с днем рождения: **ЕФРЕМОВА Николая Ефимовича** — начальника Шолдэнештского района электроснабжения, **РЫЛЬСКОГО Виталия Ивановича** — электромонтера ремонтно-ревизионного участка.

— От всей души желаем вам крепкого здоровья, благополучия, успехов в труде и исполнения желаний!

Администрация и профсоюзный комитет Басарабьяского рефрижераторного вагонного депо поздравляют с 55-летием бухгалтера **АРАБАДЖИ Любовь Ивановну** и уборщицу **ПЕТРОВСКУЮ Светлану Степановну**.

От души желаем счастья,
Много-много лет!
Ну, а главное — здоровья,
Ведь дорожке его нет!

Администрация и профсоюзный комитет Бэлцкой вагонного депо сердечно поздравляют с днем рождения своих коллег — **ГЫРА Григория Ивановича**, **РАЦА Сергея Михайловича** и **ГЫЛКА Валерия Аркадьевича**.

— Желаем всем вам здоровья, удачи, благополучия, любви и мирного голубого неба.

Коллектив Бэлцкой ШЧ-3 поздравляет старшего электромеханика кабельной группы **ГАНЗЮКА Ивана Алексеевича** с 50-летием.

С юбилеем поздравляем:
50 Вам нынче лет,
От души мы Вам желаем
Только красочных побед!

ГП «Железная дорога Молдовы» проводит аукцион «на понижение» по реализации автотранспорта

1. Аукцион будет проводиться 31.10.2014 г. в 14.00 часов по адресу: мун. Кишинэу, ул.Влайку Пыркэлаб, 48, Управление железной дороги Молдовы.

2. Объекты продажи, место дислокации и начальная цена:

лот № 1 — автокран ЗИЛ-130, КС 2561 К, 1982 г. (сильный изгиб стрелы крана). Басарабьяская дистанция электроснабжения. Начальная цена — 28 000 леев;
лот № 2 — грузовой автомобиль ЗИЛ 5301АО LPAD796, 2000 г. Басарабьяская дистанция пути. Начальная цена — 18 700 леев;

лот № 3 — экскаватор модели EO Bogex 2629 (№ СВ 190), 1992 г. Кишинев, служба материально-технического обеспечения. Начальная цена — 54 800 леев;

лот № 4 — легковая автомашин «Таврия» ZAZ 1102, CAO 747 1984 г. Кишинев, дистанция сигнализации и связи. Начальная цена — 9900 леев;

лот № 5 — грузовой автомобиль GAZ 5204, CAV 593, 1993 г. Кишинев, дистанция сигнализации и связи. Начальная цена — 14 000 леев;

лот № 6 — грузовой автомобиль SAZ 3307, BSAA 851, 1992 г. Басарабьяская, дистанция сигнализации и связи. Начальная цена — 28 200 леев;

лот № 7 — легковой автомобиль GAZ 3102, CAJ427, 1992 г. Унгень, дистанция гражданских сооружений. Начальная цена — 10 200 леев;

лот № 8 — экскаватор EO 2621, UNA 706, 1986 г. Кишинев, дистанция гражданских сооружений. Начальная цена — 41 800 леев;

лот № 9 — легковой автомобиль LUAZ 969M, CAP 153, 1993 г. Кишинев. Служба материально-технического обеспечения. Начальная цена — 13 200 леев;

лот № 10 — легковой автомобиль LUAZ 969M, UNAA 885, 1993 г. Кишинев, дистанция гражданских сооружений. Начальная цена — 8900 леев;

лот № 11 — легковой автомобиль GAZ 31029, BSAA 279, 1993 г. Басарабьяска, материальный склад. Начальная цена — 13 100 леев;

лот № 12 — полуприцеп рефрижераторный ODAZ 97725, BSAA 023, 1993 г. Басарабьяска, материальный склад. Начальная цена — 31 900 леев;

лот № 13 — легковой автомобиль GAZ 31029, BLAC 600, 1993 г. Бэлць, материальный склад. Начальная цена — 14 300 леев;

лот № 14 — трактор T40M, BLA 164, 1990 г. Бэлць, материальный склад. Начальная цена — 27 200 леев;

лот № 15 — прицеп 2PTS 4, BLRT 084, 1978 г. Бэлць, материальный склад. Начальная цена — 9300 леев;

лот № 16 — грузовой автомобиль GAZ 5201, FLAC 536, 1989 г. Бэлць (Рэуцел), путевая машинная станция (ПМС-294). Начальная цена — 16 400 леев;

лот № 17 — легковой автомобиль GAZ 31029, BSAA404, 1993 г. Басарабьяска, строительно-монтажный поезд № 740. Начальная цена — 15 100 леев;

лот № 18 — грузовой автомобиль ZIL 4502, BSAA 593, 1991 г. Басарабьяска, строительно-монтажный поезд № 740. Начальная цена — 21 900 леев;

лот № 19 — бульдозер DZ-42P, f/nr., 1986 г. Басарабьяска, строительно-монтажный поезд № 740. Начальная цена — 33 000 леев;

лот № 20 — грузовой автомобиль GAZ 3307, BSAD464, 1992 г. Бэлць, строительно-монтажный поезд № 130. Начальная цена — 31 100 леев;

лот № 21 — бульдозер DZ29, ANA 869, 1971 г. Бендеры (ст.Варница), мостопоезд № 1. Начальная цена — 27 700 леев;

лот № 22 — экскаватор EO5111B ANA 736, 1988 г. Бендеры (ст.Варница), мостопоезд № 1. Начальная цена — 62 000 леев;

лот № 23 — грузовой автомобиль GAZ 51A, B LAN 389, 1972 г. Бэлць, локомотивное депо. Начальная цена — 11 800 леев;

лот № 24 — грузовой автомобиль GAZ 5204, LPAG 331, 1985 г. Басарабьяска, вагонное депо. Начальная цена — 15 000 леев;

лот № 25 — грузовой автомобиль GAZ 3507, BSAD 421, 1990 г. Басарабьяска, вагонное депо. Начальная цена — 35 000 леев;

лот № 26 — погрузчик PEA-1.0A, LPA 870, 1995 г. Басарабьяска, вагонное депо. Начальная цена — 77 300 леев;

лот № 27 — легковой автомобиль GAZ 2411, BLBL 190, 1990 г. Бэлць, вагонное депо. Начальная цена — 14 500 леев;

лот № 28 — легковой автомобиль GAZ 3102, UNAR610, 1993 г. Бэлць (Пырлица), вагонное депо. Начальная цена — 12 400 леев;

лот № 29 — легковой автомобиль «Таврия» ZAZ 1102, UNAP 532, 1988 г. Берешть, пункт технического обслуживания. Начальная цена — 6200 леев;

лот № 30 — грузовой автомобиль GAZ 52-05, CAV 853, 1988 г. Берешть, пункт технического обслуживания. Начальная цена — 16 100 леев;

лот № 31 — трактор T-25A, CA 511, 1996 г. Вокзал Кишинев. Начальная цена — 40 100 леев;

лот № 32 — легковой автомобиль VAZ 21070, CIZ 384, 2003 г. Кишинев, ул.Мунчешть, 71, служба материально-технического обеспечения. Начальная цена — 24 000 леев;

лот № 33 — легковой автомобиль GAZ-3110, CIJ 989, 1998 г. Кишинев, ул.Мунчешть, 71, служба материально-технического обеспечения. Начальная цена — 22 400 леев.

3. К аукциону допускаются лица, оплатившие задаток в размере 10% от начальной цены лота и плату за участие в аукционе в размере 500 леев.

4. Плата за участие в аукционе и задаток перечисляются на расчетный счет ГП «Железная дорога Молдовы».

Банковские реквизиты:
IS «Calea Ferată din Moldova»
p/c 22512004872

в ВС «Moldova-Agroindbank» S.A. fil.Nr.1 Chişinău
код банка: AGRNMD2X885

Фискальный код: 1002600001257
код НДС: 0200957

5. Прием заявок на участие в аукционе будет проводиться по адресу: мун. Кишинэу, ул.Влайку Пыркэлаб, 48, каб. 21 (Управление железной дороги Молдовы). Окончание приема заявок — 30.10.2014 г. в 14.00 часов.

Заявки принимаются только при поступлении перечисленных денег на счет ГП «Железная дорога Молдовы».

За разъяснениями организационного характера обращаться к секретарю аукционной комиссии по тел.: (022) 27-00-47, 83-47-56, моб.: 069449315,
e-mail: auction@railway.md

УГОЛОК ПОДРОБНО

Электронный дублер летчика	О них не спорят	Упрямый, как ...	Братья их имя носит море	Американское название смерти
Одиноко поющий	Рожа из "грустных" деревьев	Срез с годовыми кольцами	"Туман" при кипячении	Экс-муж Королевой
Добрый Надежды		Выделяющаяся личность	Взбитый шампунь	
Волька...Алеша (из сказки)	"Тихо в лесу, только не спит ..."	Одна из фамилий Штирлица	Материал для плетения лаптей	
Сорт яблок и ароматная трава			Хозяин, начальник, руководитель	Привет в трубку
			Топтыгин при Маугли	Рулевой механизм конной тяги
"Кис-Кис" в фантике				
Имя одного из сыновей Сталина	Покоритель пиков	Отпечаток ноги		
		Мудрая подружка Пятачка		