



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК Молдова

№ 51 (5813) 10 декабря 2014 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.

Основы основ на железнодорожном транспорте — обеспечение безопасности движения поездов

В понедельник, 8 декабря 2014 г., и.о. генерального директора ГП «ЖДМ» Сергей Петрович ТОМША провел очередное селекторное совещание, на котором была тщательно проанализирована работа магистрали за октябрь-ноябрь и в целом за 11 месяцев текущего года.

Как было отмечено в докладе, ситуация на железной дороге продолжает оставаться сложной. Этому способствует неблагоприятная финансово-экономическая ситуация. Тревога руководителя магистрали нынешним положением дел на дороге понятна и объяснима. В холодное время года, с учетом возросших платежей за тепло, электроэнергию, газ, особенно нелегко обеспечивать производственный процесс. Ежемесячный дефицит денежных средств составляет 10-12 млн леев. По убеждению руководителя магистрали, экономия эксплуатационных расходов должна быть основной в производственной деятельности всех структурных подразделений CFM.

Говоря о текущих задачах, Сергей Петрович отметил, в частности, следующее:

- в условиях дефицита необходимых материалов и запасных частей для содержания основных средств дороги особое внимание уделять обеспечению безопасности движения поездов;

- усилить контроль за соблюдением охраны здоровья и труда работников, повысить требования к руководителям среднего звена предприятий: мастерам, бригадирам и т.д. по обеспечению безопасных приемов труда;

- обеспечить режим жесткой экономии;
- продолжить предоставление отпусков без сохранения заработной платы, переводить желающих на неполный рабочий день или неделю, если это не вредит соблюдению и выполнению всех технологических операций;
- учитывая большое количество выходных и праздничных дней, начиная с 25 декабря т.г. организовать дежурства в филиалах в декабре 2014—январе 2015 года;
- проверить и подготовить к работе снегоуборочную технику и инвентарь.

Если рассматривать деятельность Молдавской магистрали за ноябрь 2014 г., то ситуация такова.

В ноябре 2014 года ожидаемый объем работы в приведенных тонно-километрах составит 132,3 млн, что выше плана на 6,6% и ниже отчета ноября 2013 года на 4,3%. Тарифный грузооборот составил 113,6 млн тонно-километров, или 3,8 млн тонно-километров в сутки, и перевыполнен к плану на 18,2%, а к отчету ноября 2013 года — на 4,4%.

Выполнение пассажирооборота за ноябрь 2014 года к плану ожидается на уровне 66,8%, и составит 18,7 млн пассажиро-километров, а к уровню ноября 2013 года выполнение составит 63,6% из-за резкого снижения пассажиропотока.

План по отправлению грузов в ноябре выполнен на 83,5%, при плане 156,0 тыс. тонн выполнение составит 130,2 тыс. тонн, в сравнении с отчетом ноября 2013 года отправлено грузов на 37,5% меньше (на 78,1 тыс. тонн).

Прием груженого потока за ноябрь в среднем в сутки при плане 270 вагонов составил 288 вагонов, ежесуточно принималось на 18 вагонов больше.

Сдача груженого потока в среднем в сутки при плане 265 вагонов составила 268 вагонов, что больше плана на 3 вагона.

Доходы от перевозок за ноябрь т.г. ожидаются в сумме 75,3 млн леев — недовыполнение составит к плану 9,5 млн леев. В том числе по грузовым перевозкам доходы ожидаются в сумме 56,4 млн леев, что на 2 млн леев больше запланированного, а по пассажирским — 18,9 млн леев, что на 11,6 млн леев меньше плана.



С СЕЛЕКТОРНОГО СОВЕЩАНИЯ

Расходы по перевозкам ожидаются в сумме 100,5 млн леев, на 2,4 млн леев меньше плановых.

По чистому результату в ноябре 2014 года ожидается убыток в сумме 16,5 млн леев, в том числе по перевозкам ожидается убыток в сумме 25,2 млн леев.

За 11 месяцев 2014 года ожидаемый объем работы в приведенных тонно-километрах составит 1331,7 млн тонно-километров, что меньше плана на 7,0% и на 7,1% меньше факта прошлого года.

Тарифный грузооборот недовыполнен к плану на 3,2%, а к факту прошлого года — на 3,1% и составил 1093,2 млн тонно-километров, или 3,3 млн тонно-километров в сутки.

Выполнение пассажирооборота за 11 месяцев 2014 года к плану ожидается на уровне 78,9%, или 238,5 млн пассажиро-километров, а к уровню 11 месяцев 2013 года выполнение составит 78,0% из-за снижения пассажиропотока в прямом сообщении.

План по отправлению грузов за 11 месяцев 2014 года выполнен на 107,5%; при плане 1545,8 тыс. тонн выполнение составит 1661,6 тыс. тонн, а в сравнении с аналогичным периодом прошлого года выполнение увеличилось на 16,6%.

Прием груженого потока в среднем в сутки при плане 233 вагонов составил 255 вагонов, т.е. ежесуточно принималось на 22 вагона больше.

Сдача груженого потока в среднем в сутки при плане 236 вагонов составила 250 вагонов, т.е. больше плана на 14 вагонов.

Качественные показатели по использованию вагонов и локомотивов за 11 месяцев т.г. выполнены следующим образом:

- оборот грузового вагона при плане 8,93 сут. составил 8,10 сут., т.е. ускорен на 0,83 сут.;

- среднесуточная производительность грузового вагона при плане 1226 тонно-километров нетто составила 1193 тонно-километров нетто;

- участковая скорость движения грузовых поездов при плане 33,4 км/ч составила 33,7 км/ч;

- техническая скорость движения грузовых поездов при плане 37,8 км/ч составила 37,9 км/ч;

- средняя статическая нагрузка на вагон при плане 57,47 тонны составила 60,11 тонны;

- средний вес грузового поезда при плане 2380 тонн составил 2445 тонн;

- среднесуточный пробег локомотива при плане 426 км составил 425,7 км;

- среднесуточная производительность локомотива при плане 793 тыс. тонно-километров брутто составила 801,4 тыс. тонно-километров брутто.

Контингент за 11 месяцев 2014 года содержался в количестве 10 087 человек, или на 397 человек меньше плана и на 228 человек меньше отчета 11 месяцев 2013 года. В т.ч. по перевозкам содержалось 8147 человек, что ниже запланированного на 258 человек и ниже отчета прошлого года на 243 человека.

Среднемесячная заработная плата за 11 месяцев этого года составит 3504,63 лея, по перевозкам — 3570,61 лея.

Доходы от перевозок за 11 месяцев т.г. ожидаются на уровне 868,9 млн леев.

Расходы по перевозкам ожидаются в сумме 1027,9 млн леев, что на 53,5 млн леев меньше плановых.

По чистому результату за 11 месяцев 2014 года ожидается убыток в сумме 80,2 млн леев при плановой прибыли 26,2 млн леев. В том числе по перевозкам ожидается убыток в сумме 158,9 млн леев. По подсобно-вспомогательной деятельности прибыль ориентировочно составит 89,2 млн леев при плане 70,1 млн леев; по операционной деятельности ожидается убыток в сумме 11,0 млн леев при плановой прибыли 57,5 млн леев.

На чистый результат повлияли: отказ от аренды грузовых вагонов и убыток в сумме 13,7 млн леев по финансовой деятельности из-за большой курсовой разницы между евро и молдавским леем по взятым ранее кредитам.

Ирина КРАЕВСКАЯ

Фото Юрия КОЗЛОВА

Пограничная комиссия в Одессе

В период со 2 по 3 декабря 2014 года в г. Одесса (Украина) состоялось заседание пограничной комиссии представителей Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины (УЗ), Львовской, Одесской и Юго-Западной железных дорог и ГП «Железная дорога Молдовы» (CFM).

От CFM на основании приказа Генерального директора № 341/4 от 27 ноября 2014 года работу данного совещания возглавил Гура Н.А. — и.о. начальника службы движения.

На совещании были рассмотрены актуальные вопросы совершенствования работы пограничных переходов, улучшения качества обслуживания пассажиров и экономических агентов.

В процессе заседания делегация CFM проинформировала делегацию УЗ

о готовности к информационному обмену данными в объеме перевозочных документов и подписанию Соглашения между CFM и УЗ об электронном обмене данными перевозочных документов при перевозке грузов в международном железнодорожном сообщении.

Пограничная комиссия постановила сохранить действующий режим работы на участке Кучурган (УЗ) — Кэушень (CFM), Рыбница (CFM) — Слободка (УЗ), Этулия (CFM) — Рени (УЗ), Рени (УЗ) — Джурджулешть (CFM) с 8 до 20 часов.

В соответствии с пунктом 11.3 Протокола пограничной комиссии 2013 года Львовская железная дорога передала CFM согласованный со своей стороны вариант изменений в «Технологию работы ГП «Железная дорога Молдовы» и Львовской Государственной железной дороги на участке Окница—Мамалыга», для согласования и подписания в срок до 01.03.2015 года.

Также в процессе совещания были рассмотрены следующие вопросы:

- об улучшении ситуации, связанной с соблюдением графика движения пассажирских поездов формирования CFM по МГСП Могилев-Подольский;

- о рассмотрении «Инструкции о порядке организации движения поездов

на пограничных переходах между станциями Окница—Сокиряны, Ларга—Медвежа, Блок-пост 61 км—Мамалыга»;

- о соблюдении сторонами нормативных документов, регламентирующих железнодорожное сообщение на пограничных переходах Одесской железной дороги;

- о предоставлении копий маршрутов машинистов Юго-Западной железной дороги в адрес CFM в бумажном или электронном виде.

Следующее совещание пограничной комиссии запланировано провести в Кишиневе в ноябре 2015 года.

Николай БАРЕЗКУМПЭ,
начальник службы международных связей и протокола
Дирекции стратегий и международных связей CFM



Геннадий КОСОЛАПОВ,
Генеральный секретарь
Международной конфедерации
профсоюзов железнодорожников и
транспортных строителей (МКПЖ)

МКПЖ: дела, планы, результаты

11 декабря 2014 года в Институте труда состоится X пленарное заседание Совета Профсоюза железнодорожников Молдовы. По приглашению руководства профсоюза железнодорожников в работе пленума примет участие Генеральный секретарь Международной конфедерации профсоюзов железнодорожников и транспортных строителей (МКПЖ) Геннадий КОСОЛАПОВ. Членом данной авторитетной профсоюзной организации отраслевой профсоюз является с мая 1992 года.

В странах постсоветского пространства на всех видах транспорта действуют более 80-ти крупных профсоюзов, из них 51 входит в международные объединения профсоюзов (МОПы) транспортных с общей численностью 4 млн 400 тыс. человек. Братское сотрудничество профсоюзов в конфедерациях активно способствовало процессу обновления отраслевого движения. За прошедшие годы нашим объединениям удалось создать систему взаимодействия, информационного обмена и солидарной поддержки членских организаций. Значительное место отводится аналитической работе, обобщению опыта, учебной деятельности.

Конфедерация профсоюзов железнодорожников имеет статус наблюдателя в Совете по железнодорожному

транспорту государств-участников Содружества. Принятые Советом по инициативе Конфедерации свыше 30-ти соглашений предоставляют ежегодно дополнительные гарантии более чем тремстам тысячам работников и ветеранов отрасли.

В рамках МОПов мы видим свою задачу не только в обобщении, но и в выявлении новых трендов профсоюзной жизни, в продвижении креативных путей решения проблем. Применительно к железным дорогам отличительной чертой современного этапа жизни отрасли является глубокое реформирование железнодорожного транспорта и соответственно наших профсоюзов в странах СНГ, Грузии и Балтии.

Конструктивное взаимодействие железнодорожных администраций и проф-

союзов позволило в период организационно-правовых реформ обеспечивать рост реальной зарплаты, сохранять управление социальной политикой в отрасли и преемственность достигнутого уровня гарантий и льгот, а также социальную стабильность в трудовых коллективах.

Среди новых явлений отмечается вмешательство в деятельность профсоюзов органов государственной власти и железнодорожных администраций Грузии и Молдовы.

Важнейшую составляющую своей деятельности профсоюзы видят в заключении отраслевых соглашений и коллективных договоров. По проведенной оценке МКПЖ, доля денежного выражения гарантий составляет от 7% до 25% в доходе железнодорожников. Систематический анализ и обобщение Конфедерацией соглашений и коллективных договоров позволили распространить наиболее интересный опыт, ввести профсоюзам близкие виды социальных гарантий на железных дорогах стран региона, хотя материальное наполнение гарантий остается различным.

■ БУДНИ БРИГАДЫ СКОРОГО ПОЕЗДА

И снова в путь...



Ярко освещенный в это вечернее время перрон столичного вокзала, вереница пассажирских вагонов, замерших в ожидании дальней дороги. Вежливые, в аккуратной служебной форме проводники у входов в тамбуры. Люди с вещами, спешащие занять указанные в билетах места. А еще — доносящийся по громкоговорящей связи голос дежурной:

— Внимание, до отправления скорого поезда Кишинев—Санкт-Петербург осталось пять минут!

С таких волнующих моментов начинаются обычно для бригады Виталия Германского из Кишиневского ДОПа рейсы в северную столицу России. В ее составе поездным электромехаником тружусь и я. С 1999 года, после того как перешел сюда со скорого поезда московского направления «Молдова». Слов нет, и там было неплохо, но, считаю, мне очень повезло, потому что попал в не менее ответственный, дисциплинированный, а в чем-то даже превосходящий по деловым качествам другие бригады коллектив.

Приходим на работу в ДОП задолго

до времени отправления, указанного в расписании для пассажиров. Ведь вагоны закреплены за бригадой и это обязывает проверить досконально их состояние, экипировать как следует водой, постельными принадлежностями, углем, всем необходимым в пути следования. Такое ответственное отношение к имуществу начинается уже с самого Виталия Никаноровича как руководителя.

Выпускник Одесского техникума железнодорожного транспорта, отдавший нелегкой работе в пассажирском секторе отечественной магистрали более двадцати лет своей жизни, он, без преувеличения, знает, чем «дышит» буквально каждый вагон, потому что во время приема от слесарей ПТО не пройдет мимо любой мелочи. За этим — огромное осознание ответственности за безопасность сотен людей, которых везешь в поезде.

Положительной оценки заслуживает неравнодушное отношение к работе проводников, многие из которых со стажем, проверены делом. Взять, к примеру, Григория Човага, который трудится в ДОПе много лет и был в свое время также на-

чальником поезда. Он инициативен, избран профгруппоргом. В обслуживаемом вагоне — всегда чистота и порядок, от пассажиров — одни благодарности. Во время движения не услышишь малейшего скрипа, не увидишь разболтанной детали. А все потому, что, если что-либо не так, проводник после возвращения из рейса не отстанет от слесарей, пока не устранят неисправность. Случается, берет в руки инструмент сам.

Настоящими хозяевами вагонов зарекомендовали себя проводники Александр Истратий, Виталий Гутюм (окончил АТИК), Федот Полупанов, Иван Кроитор с зятем Константином, Елена Лазарюк и другие. Вселяет чувство законной гордости, что наш состав — лучший из четырех, обслуживающих питерское направление. Будем держать свою рабочую марку высоко и дальше, совершенствуя пассажирский сервис.

...И вот прощальный гудок тепловоза. Вагоны трогаются с места, постепенно ускоряя свой бег. До свиданья, Кишинев, мой белый город, как поется в песне... Снова в путь, снова привычные будни под перестук вагонных колес.

Владимир КУЗНЯК,
поездной электромеханик

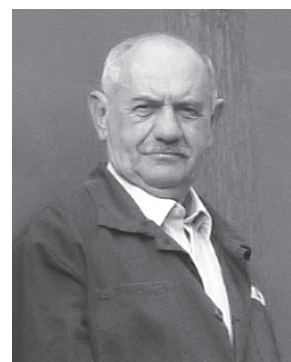
НА СНИМКЕ: бригада Виталия Германского.

Фото Юрия КОЗЛОВА

Около 36 лет отдал мостовому делу в ПЧ-6 Павел Бродский, начав трудиться еще в ту пору, когда северный путевый участок входил в состав Балцкой дистанции пути. Зарекомендовал себя не только знающим, но и добросовестным, преданным работе специалистом.



Проверен делом и временем



Немало испытаний выпадает нынче на долю мостового мастера и возглавляемой им бригады. Достаточно вспомнить хотя бы укрепление моста в зоне карстовых провалов на 61-м км чер-

нэуцкого направления, поврежденного весенним паводком. Труженики во главе с Павлом Борисовичем — а это в основном молодежь — дневали и ночевали на отдаленном перегоне, приступали к ремонту ранним утром, с первыми лучами солнца, но задание руководства службы пути выполнили в срок. А ведь доводилось действовать фактически в экстремальной ситуации.

Немало делается по содержанию других инженерных сооружений, которых под опекой бригады на участке Крива—София—Вэлчинец насчитывается 176. Вся сложность в том, что большинство из них построены еще 1890-1893 годов, и, чтобы уберечь старую кладку мостовых опор от разрушения, часто приходится применять нетрадиционные по нынешним понятиям технологии, проявлять мастерство и смекалку. Ветеран не подводит, умело организовывая работу. Щедро делится накопленным опытом с ребятами. Благодаря заботе наставника, они стали настоящими профессионалами.

В этом году Павел Борисович Бродский был удостоен высшей профессиональной награды — знака «Почетный железнодорожник».

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

ПАССАЖИРСКОМУ ВАГОННОМУ ДЕПО КИШИНЭУ СРОЧНО ТРЕБУЮТСЯ

мойщики-уборщики

Справки по тел.: 022 83-21-37



■ ТВОИ ЛЮДИ, МАГИСТРАЛЫ!

ОНИ ВМЕСТЕ – ОТЕЦ И СЫН

Трудности, через которые недавно прошел Бэлцкий завод по производству железобетонных шпал, сплотили еще больше коллектив предприятия, состоящий из квалифицированных, добросовестных работников. Среди тех, кто отличается особой преданностью железной дороге, можно назвать Игоря Леонидовича Чеботаря и его сына Станислава. Это специалисты настоящей трудовой закалки, привыкшие находиться в самом центре сложного и ответственного технологического процесса. Выполняемая работа для них — не только источник улучшения материального благосостояния, но еще и возможность более полного раскрытия своего творческого потенциала, самореализации, тяга к чему заложена, наверное, в каждом человеке, но, к сожалению, не всегда приводит к желаемому результату из-за отсутствия необходимых для этого точек приложения сил. У железнодорожной династии Чеботарь они имеются с тех пор, как попали в настоящую рабочую среду, где ценятся и поддерживаются инициатива, новаторский поиск резервов.



«ЖДМ». Тот посоветовал перейти токарем на это предприятие, что Игорь Леонидович и сделал в 2002 году.

Тогда уже был готов проект, касавшийся строительства на пустыре завода железобетонных шпал, на который железная дорога делала большую ставку в связи с необходимостью коренного улучшения состояния путевого хозяйства. Реализацию проекта поручили ИГЧ, а конкретно ею занимался вместе со строителями Михаил Бейко, работавший в ту пору главным инженером (ныне — директор завода ЖБШ). Именно он увидел в Игоре Леонидовиче одного из своих единомышленников при проведении технической политики и принял на предприятие мастером смены, а спустя полгода назначил мастером по обслуживанию и ремонту оборудования.

Эта должность, в которой специалист пребывал длительное время, является очень ответственной, так как любой

Если говорить о судьбе Игоря Леонидовича, то легкого хлеба в жизни он не искал никогда, родившись в семье, где в основу существования ставился честный труд. Еще шестнадцатилетним парнем устроился учеником токаря на местный электротехнический завод, производивший, помимо всего прочего, электроприборы, которые пользовались немалым спросом по всему Союзу и за рубежом. Вскоре, с помощью опытных наставников поднааторев в мастерстве, начал трудиться за токарным станком самостоятельно, изготавливая различные детали.

Не забывая о повышении образования: заочно окончил общетехнический факультет (с инженерным уклоном) бывшего тогда в Бэлць педагогического института, известного ныне как государственный университет имени Алеко Руссо. Администрация, приняв во внимание профессиональный уровень и организаторские способности специалиста, со временем назначает его мастером смены. Далее — мастер по ремонту оборудования. Это говорит о многом. И, кто знает, может, трудился бы на прежнем месте Игорь Леонидович и дальше, если бы данное производство не пришло в упадок после развала огромной страны и резко сократившегося вследствие этого спроса на выпускаемую продукцию со стороны экономических агентств разных регионов.

Обстоятельства вынудили искать другую работу. И, начиная с 1990 года, специалист трудился на меховом комбинате. Однако руки и ум истосковались по более надежному делу... И решающим в этом отношении, наверное, был разговор с соседом по «фазенде» Владимиром Сазоненко — мастером дистанции гражданских сооружений ГП

сбой в остановке технологических линий может привести к значительному недобору выпускаемой продукции. Вместе со слесарями мастер делал все для того, чтобы оборудование эксплуатировалось в нормальном техническом режиме, проводились в срок и качественно ежегодные планово-профилактические ремонты. Очень выручают появившиеся на территории предприятия механические мастерские, где, благодаря неплохой оснащённости металлообрабатывающими станками и приспособлениями, можно изготавливать часть недостающих деталей.

Ныне Игорь Леонидович — вновь сменный мастер, заменив ушедшего на другую работу специалиста. А на его прежнем месте — сын Станислав. Парень устроился на предприятие после одиннадцати классов и службы в армии в 2007 году. Начал свою трудовую биографию в качестве оператора пропарочных камер в главном производственном корпусе. В ответственной должности мастера по обслуживанию и ремонту оборудования — после заочного окончания того же общетехнического факультета, на котором учился в свое время отец. Здоровых амбиций ему не занимать, работа нравится, а потому отдается ей сполна.

Вот такая трудовая семья, связавшая свою судьбу с Молдавской магистралью. И остается от всей души пожелать, чтобы для нее, как и для других железнодорожников, все ярче горел зеленый свет, открывая путь в лучшее будущее, которое непременно наступит вопреки всем невзгодам и трудностям.

Владимир СЕВЕРНЫЙ

НА СНИМКЕ: отец и сын Чеботарь.

Фото Юрия КОЗЛОВА

Руководство Государственного предприятия «Железная дорога Молдовы» от всей души поздравляет с днем рождения первого заместителя начальника службы движения **ГУРУ Николая**.



— Искренне желаем Вам доброго здоровья, долгих лет жизни, неиссякаемой энергии, удачи на профессиональном поприще, прекрасного настроения и семейного благополучия! Пусть осуществятся все Ваши планы!

Администрация ГП «Железная дорога Молдовы» рада возможности поздравить со знаменательной датой заместителя главного редактора газеты «Железнодорожник Молдовы» **Лилиану НИКИФОРОВУ**.

— Желаем Вам много радостных лет впереди, крепкого здоровья, творческого вдохновения и семейного благополучия.

Администрация, профком вагонного депо Бэлць поздравляют с днем рождения машиниста котельной **ШУШКЕВИЧ Виктора**, столяра **ЦЕНКЮ Юрия**, слесаря по оборудованию **СКОБИЧ Адриана**, дефектоскописта **БАТКОВСКУЮ Светлану** — с ЮБИЛЕЕМ. Светлану Алексеену поздравляет также коллектив подсобного цеха депо.

— Желаем вам здоровья, успехов в работе, благополучия!

Коллектив кассиров бригады №1 вокзала ст.Кишинэу, а также бывшие сотрудники — Шаронова А.И. и Жекю Н.В. поздравляют старшего билетного кассира **РЕУЦОЙ Евгению** с днем рождения.



*Желаем радости, успеха,
Большой любви и много смеха,
Удач, здоровья, много силы,
Чтоб бодрость сердце веселила,
Чтоб грусти ты совсем не знала,
Чтобы друзей не забывала.*

Администрация и профсоюзный комитет Басарабьяского вагонного депо №4, а также коллектив сборочного цеха и цеховой комитет сердечно поздравляют с 60-летием мастера сборочного цеха **КАРАЯНИОГЛО Ивана**.

*Шестьдесят — особенная дата,
Может Вам взгрустнуться в этот час,
Что Вы были молоды когда-то,
Так забудьте. Молодость — сейчас!
Ведь в душе она у Вас навеки,
Будем мы здоровья Вам желать,
Ведь мудрей и лучше человека
В этой жизни вовсе не сыскать!*

Коллектив и администрация Басарабьяской дистанции электроснабжения поздравляют с 60-летием электромонтера Кэинарского мастерского участка **ЛУПАШКУ Георгия**.

*Пусть будет жизнь до края полной,
Без огорчений и без бед,
И чтобы счастья и здоровья
Хватило Вам на сотню лет!*

Администрация и профсоюзный комитет Бэлцкой дистанции электроснабжения поздравляют с днем рождения **ПРУТЯН Марию** — экономиста по труду, **МАНДРЫКУ Андрея** — электромонтера

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

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

Коллектив станции Дондушень поздравляет с 70-летием дежурного по станции **ГОРДИЙЧУКА Андрея**.

*Пусть сердце возрасту не поддается,
Пусть не страшат летящие года,
Пусть радостно и счастливо живется,
Здоровья, радости, удачи навсегда!*

Внучка Елизавета поздравляет свою бабулю **АКУЛОВУ Анэлию**, проработавшую на ст.Бэлць-Слобозия 40 лет, в стихах:

*Ты — женщина, ты — радость, ты —
цветок,
Ты — маленькая жизнь в огромном мире,
Ты — бриз, ты — легкий ветерок,
И нет души на этом свете шире!
Пусть жизнь твоя наполнится сполна
Всем самым теплым, что есть в этом
мире!*

К этим поздравлениям присоединяются также дочь и зять Анэлии Антоновны.

Коллектив ТехПД от всей души поздравляет с ЮБИЛЕЕМ **РЕМЕЗ Елену**.
— Желаем крепкого здоровья, благополучия, успехов в труде, счастья в личной жизни и исполнения желаний!

Администрация и профсоюзный комитет Басарабьяского рефрижераторного вагонного депо поздравляют: с 30-летием — слесаря вагоноборочного цеха **БОСТАНЖИ Игоря**, с 40-летием — механика резерва **КУЛЯ Виктора**, с 55-летием — механика резерва **ШЕВЧЕНКО Николая**, с 65-летием — водителя **ЧЕБАН Андрея**.

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

Совет ветеранов Бэлцкого железнодорожного узла поздравляет с днем рождения председателя Совета ветеранов **ЕШАНА Михаила Петровича** и желает ему здоровья, успехов на общественном поприще.

Коллектив грузового цеха станции Кишинэу поздравляет с днем рождения **НЕГАРА Анну**, старшего приемосдатчика груза и багажа.

*Желаем здоровья, счастья и добра,
Пусть каждый день несет Вам радость,
Успех в труде, уют в семье,
Пусть не приходит в гости старость,
Живите долго на земле!*

Администрация и профсоюзный комитет станции Окница поздравляют с 50-летием осмотровика вагонов ПКТО Окница **ГАНЗЕЛЮК Анатолия**.

*Мы от души Вас поздравляем,
Здоровья, бодрости желаем,
Успехов новых и побед,
Счастливой жизни, долгих лет.*

Администрация и профсоюзный комитет станции Окница сердечно поздравляют с 70-летием дежурного по станции Дондушень **ГОРДИЙЧУКА Андрея**, проработавшего на транспорте 47 лет!

*Поздравляем, дорогой наш,
С крупным юбилеем Вас!
«70» — не просто дата,
Это опытность и класс!
Это — правильность решений
И ответственный подход...
Как же нам не брать пример с Вас
На работе круглый год?
Вам желаем много счастья,
И здоровья, словно сталь,
И чтоб не было и часа
Ни на грусть, ни на печаль!*





ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, ЧТО?..

8 продуктов против старения

А вы знаете, что со многими проблемами и заболеваниями, сопутствующими солидному возрасту, можно справиться при помощи правильного питания? И это не заморские фрукты и не противный рыбий жир, это вкусные и недорогие помощники, которые действительно помогают.

КЛУБНИКА. Проведенные исследования показали, что ежедневное употребление клубники в течение 2-х месяцев позволяет снизить уровень «плохого» холестерина в крови на 11%. Такой эффект обеспечивается целым букетом ценных компонентов в составе клубничных ягод: в каждой из них содержатся витамин С, фолиевая кислота, натрий, клетчатка и омолаживающие организм фитостеролы.

ОРЕХИ. Многолетние исследования показали, что употребление в пищу орехов несколько раз в неделю снижает риск заболеваний сердечно-сосудистой системы. Регулярное употребление орехов продлевает жизнь в среднем на два с половиной года. А еще это вкусно и отлично утоляет голод (только помните, что речь идет не про соленый арахис!).

РЫБА. Тридцать лет назад ученые начали изучать причину, по которой эскимосы Аляски практически не страдают сердечно-сосудистыми заболеваниями. Этой причиной, как сейчас считают ученые, является невероятно большой объем рыбы в их рационе. Рыба является источником жиров Омега-3, которые препятствуют скоплению холестерина в артериях и сохраняют нормальный ритм работы сердца. Стоит особо отметить несколько видов рыбы: лосось, сардины, скумбрия, сельдь защищают мозг и сердце, повышают настроение и понижают кровяное давление.

КАПУСТА. Белокочанная, брюссельская, брокколи — виды богаты витаминами и содержат индолы, фитохимические соединения, служащие в деле профилактики онкологических заболеваний. Кроме того, капуста содержит сульфорафан, выводящий токсины из организма.

ВИНО. Умеренное употребление алкоголя защищает от сердечных заболеваний, диабета и возрастных потерь памяти. Судя по результатам исследований, проводившихся на животных, ресвератрол, содержащийся в вине, способствует процессам, замедляющим клеточное старение.

ШОКОЛАД. Горький шоколад — вкусный и полезный десерт. Это защита сосудов от преждевременного старения. Шоколад также снижает риск высокого давления, диабета второго типа, заболеваний почек и слабоумия.

ЛУК И ЧЕСНОК. Эти уникальные продукты давно уже заняли почетное место в рецептах народной медицины. Но они пригодятся не только во время гриппа. Лук и чеснок сражаются со злокачественными опухолями, вредными микробами и защищают сердце от перегрузок.

ЯЙЦА. Замечательный продукт питания, содержащий много белка, но относительно мало калорий. Желток богат холином, питающим мозг, и пигментом лютеином, важным для зрения. Правда, ввиду высокого содержания холестерина слишком много и часто есть яйца не рекомендуется.



Скандворд

Гадюки, кобры и ужи	Ароматная добавка к чаю	Покидание гимнастом "коня"						
				Шипучее яблочное вино	Глава ячейки ВЛКСМ		Женщина, стреляющая глазками	
Посуда, сохраняющая тепло		Он ни минуты не сидит на месте!		Сдирают со стен при ремонте	"Веснушки" на сушке			
Волшебник							Штирлиц для Тихонова	
			Падение без чувств	Боковая стенка судна				
Главный из колоды	Тянет руку для ответа							
			Новосибирская "полицейка"	Наконечник шприца				
Балованный отпрыск					Светло-коричневый цвет	Жадный-прежудный		"Штык" вампира
Цифра в конце тысячи		"Жгучия и прекрасная"	"Миля" капитана Немо				Оковы, кандалы	
Содержимое ягдташа охотника					Сын осла, но не осел			
				Ангорские, мохеровые				
Столица Древней Руси					Чье имя носит "метод" наугад?			

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

1. Аукцион будет проводиться 18.12.2014 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 — легковая автомашинa «Таврия» ZAZ 1102, CAO 747 1984 г. Кишинев, дистанция сигнализации и связи. Начальная цена — 9900 леев;

лот № 4 — грузовой автомобиль GAZ 5204, CAV 593, 1993 г. Кишинев, дистанция сигнализации и связи. Начальная цена — 14 000 леев;

лот № 5 — грузовой автомобиль SAZ 3307, BSAA 851, 1992 г. Басарабьяская дистанция сигнализации и связи. Начальная цена — 28 200 леев;

лот № 6 — легковой автомобиль GAZ 3102, CAJ427, 1992 г. Унгень, дистанция гражданских сооружений. Начальная цена — 10 200 леев;

лот № 7 — экскаватор EO 2621, UNA 706, 1986 г. Кишинев, дистанция гражданских сооружений. Начальная цена — 41 800 леев;

лот № 8 — легковой автомобиль GAZ 31029, BSAA 279, 1993 г. Басарабьяска, материальный склад. Начальная цена — 13 100 леев;

лот № 9 — полуприцеп рефрижераторный ODAZ 97725, BSAA 023, 1993 г. Басарабьяска, материальный склад. Начальная цена — 31 900 леев;

лот № 10 — легковой автомобиль GAZ 31029, BLAC 600, 1993 г. Бэлць, материальный склад. Начальная цена — 14 300 леев;

лот № 11 — трактор T40M, BLA 164, 1990 г. Бэлць, материальный склад. Начальная цена — 27 200 леев;

лот № 12 — прицеп 2PTS 4, BLRT 084, 1978 г. Бэлць, материальный склад. Начальная цена — 9300 леев;

лот № 13 — грузовой автомобиль GAZ 5201, FLAC 536, 1989 г. Бэлць (Рэуцел), путевая машинная станция (ПМС-294). Начальная цена — 16 400 леев;

лот № 14 — легковой автомобиль GAZ 31029, BSAA404, 1993 г. Басарабьяска, строительно-монтажный поезд № 740. Начальная цена — 15 100 леев;

лот № 15 — грузовой автомобиль ZIL 4502, BSAA 593, 1991 г. Басарабьяска, строительно-монтажный поезд № 740. Начальная цена — 21 900 леев;

лот № 16 — бульдозер DZ-42P, f/nr., 1986 г. Басарабьяска, строительно-монтажный поезд № 740. Начальная цена — 33 000 леев;

лот № 17 — грузовой автомобиль GAZ 3307, BSAD464, 1992 г. Басарабьяска, ПМС-130. Начальная цена — 31 100 леев;

лот № 18 — бульдозер DZ29, ANA 869, 1971 г. Бендеры (ст.Варница), Мосто-поезд № 1. Начальная цена — 27 700 леев;

лот № 19 — экскаватор EO5111B ANA 736, 1988 г. Бендеры (ст.Варница), мосто-поезд № 1. Начальная цена — 62 000 леев;

лот № 20 — грузовой автомобиль GAZ 51A, B LAN 389, 1972 г. Бэлць, локомотивное депо. Начальная цена — 11 800 леев;

лот № 21 — грузовой автомобиль GAZ 5204, LPAG 331, 1985 г. Басарабьяска, вагонное депо. Начальная цена — 15 000 леев;

лот № 22 — грузовой автомобиль GAZ 3507, BSAD 421, 1990 г. Басарабьяска, вагонное депо. Начальная цена — 35 000 леев;

лот № 23 — погрузчик PEA-1.0A, LPA 870, 1995 г. Басарабьяска, вагонное депо. Начальная цена — 77 300 леев;

лот № 24 — легковой автомобиль GAZ 2411, BLBL 190, 1990 г. Бэлць, вагонное депо. Начальная цена — 14 500 леев;

лот № 25 — легковой автомобиль GAZ 3102, UNAR610, 1993 г. Бэлць (Пырлица), вагонное депо. Начальная цена — 12 400 леев;

лот № 26 — легковой автомобиль «Таврия» ZAZ 1102, UNAP 532, 1988 г. Берешть, пункт технического обслуживания. Начальная цена — 6200 леев;

лот № 27 — грузовой автомобиль GAZ 52-05, CAV 853, 1988 г. Берешть, пункт технического обслуживания. Начальная цена — 16 100 леев;

лот № 28 — трактор Т-25А, СА 511, 1996 г. Вокзал Кишинев. Начальная цена — 40 100 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 — 17.12.2014 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