

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК Молдова

№ 2 (5818) 21 января 2015 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.

АДРЕСА ДОБРЫХ ДЕЛ

БЛАГОТВОРИТЕЛЬНОСТЬ



Добрая традиция — дарить детям-инвалидам радость — нашла свое очередное продолжение у руководства ГП «Железная дорога Молдовы» 14 января 2015 года. В этот день заместитель генерального директора по социальным вопросам и администрированию Иван АНТОЧ и начальник административной службы ГП «Железная дорога Молдовы» Сергей ГОРИНЧОЙ навестили детей с нарушенным слухом и множеством других отклонений в развитии из муниципального детского сада №167 и столичной Ассоциации реабилитации и социальной интеграции слепых детей «PROARIS».



Шефы приехали со сладкими подарками, от которых ребяташки были в восторге. Искренняя детская улыбка такого ребенка дорогого стоит. Очень важно дать им почувствовать, что они не забыты обществом, о них есть кому позаботиться помимо родителей. Малыши тоже подготовились к встрече с желанными гостями — читали стихи, пели им песни.

Детский сад №167 посещают 63 ребенка. Самым маленьким — 2 годика. Это дошкольное учебное заведение круглосуточного типа. Только на выходные дни ребят забирают родители, все остальное время они проводят в окружении своих сверстников и под наблюдением воспитателей. Директор детского сада Лариса Мелитяну не скрывала своей признательности представителям

Молдавской магистрали, рассказала в беседе, с каким восторгом и благодарностью ребята принимали подарки. У столичной Ассоциации реабилитации и социальной интеграции слепых детей «PROARIS» отношения с железной дорогой давние. Ассоциация курирует 53 ребенка из малообеспеченных семей. Возраст ребятшек — от 2 до 16 лет. Многие здесь держатся на энтузиазме

родителей, и как приятно им осознавать, что в их нелегкой жизни есть надежный друг, готовый протянуть руку помощи инвалидам, подарить им радость.

Ирина КРАЕВСКАЯ

НА СНИМКАХ: забота и внимание всегда радуют.

Фото Юрия КОЗЛОВА

В ТРУДОВЫХ КОЛЛЕКТИВАХ

Несмотря на трудности с поставками оборудования и запасных частей, работники депо выполнили план. Столичные вагонники организованно начали работу и успешно выполнили капитально-восстановительный ремонт (КВР) опытного образца вагона №11 070. В конце минувшего года ими уже были окончены кузовные работы. Все отремонтированные вагоны были оборудованы новой системой пожарной безопасности. Для обеспечения безопасности движения поездов в пассажирском вагонном депо Кишинэу ввели в эксплуатацию ультразвуковой толщиномер. Приобрели и установили новую компрессорную установку, которая значительно улучшила качество выполняемых работ.

Экономный подход дает результаты

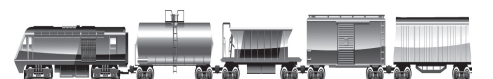
Для коллектива пассажирского вагонного депо Кишинэу (ВЧД-1), которым руководит Сергей Котельник, минувший 2014-й стал очень продуктивным годом. Выпущено 207 вагонов из депоовского ремонта (ДР), 29 вагонов — из капитального (КР-1) и 2 вагона — из капитального ремонта второго объема (КР-2).

Специалисты ВЧД-1 на 30% сократили расход электроэнергии, сэкономили благодаря этой же установке и приобретению энергосберегающих ламп. В минувшем году на предприятии были отремонтированы несколько производственных цехов, заменены старые окна на пластиковые стеклопакеты, отремонтирован значительный участок теплотрассы с заменой труб и теплоизоляции. Полностью отремонтирована крыша на автоконтрольном пункте и частично — в остальных цехах. Все эти мероприятия позволили добиться значительной экономии тепловой энергии и

улучшения условий труда работников столичного пассажирского вагонного депо. Без брака в работе и с отличными показателями выполнения плана ремонта в 2014 году потрудились следующие сотрудники ВЧД-1: слесари И.М.Вифор, Г.И.Дулига, С.А.Зиновой, И.А.Чеботарь, И.Г.Грыу, В.П.Прутян, С.А.Нигаи, В.В.Долгоухов, Р.М.Петров, Б.Ф.Цугуй, В.Н.Добэ, А.И.Бошка, В.С.Ватаву, И.Г.Болдуреску, В.П.Хынку, Г.В.Бытка; маляр М.Г.Иззяну, столяр М.И.Морарь, мойщик-уборщик О.Г.Морарь, каменщик К.В.Бабаян, токарь Д.П.Манник, газо-

электросварщики П.Г.Калмыш, И.В.Добынэ, В.М.Тома, Н.Н.Славов; бригадир Н.Е.Полоз, маляр-рабочая Л.П.Стынгу, водитель Г.Н.Фошня, старший кладовщик С.В.Церна и др. ...Основываясь на достигнутых успехах в минувшем году, коллектив пассажирского вагонного депо Кишинэу начал плодотворно трудиться в наступившем новом 2015-м.

Лилиана НИКИФОРОВА





ДЕЛА ПУТЕЙСКИЕ

С ЧУВСТВОМ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Участок между 61-м и 92-м км Чернэуцкого направления является для нашей магистрали своеобразным анклавом. Однако это отнюдь не снижает ответственности за содержание отдаленного путевого хозяйства, дающего доступ к продукции двух крупных карьеров. Здесь проходят поезда соседней Львовской железной дороги, в том числе пассажирский Чернэуць—Киев.

Важная задача возложена на коллективы двух околотков Окницкой ПЧ-6, ведомых дорожными мастерами Александром Юсипом и Василием Беженарем. Условия, прямо скажем, не из лучших. Например, на околотке №1 под колеей во многих местах находятся карсты — огромные промоины в почве, грозящие обвалами. Некоторое время назад из-за них потребовался ремонт железнодорожного моста возле гипсового карьера, с чем оперативно справилась вызванная из Окницы бригада под руководством мостового мастера, Почетного железнодорожника Павла Бродского, к большому сожалению, недавно ушедшего в мир иной. Да пусть земля ему будет пухом. Еще одна беда — многочисленные очаги кустовой гнилостности шпал.

В районе околотка №2 — шестнадцать километров пути с просроченным капитальным ремонтом. И до тех пор,

пока не появятся средства для его проведения, путейцы делают главную ставку на мероприятия текущего, поддерживающего характера. Осуществляется контроль за состоянием колеи, оперативно устраняются появляющиеся отклонения от нормы. Собственными силами выполнен на 400 метрах подъемочный ремонт. Практикуются одиночные укладки шпал по мере их выделения дистанцией пути.

Оба околотка планы по балльности из месяца в месяц выполняют, обеспечивая на требуемом уровне безопасность движения поездов. И это главное. Много зависит не только от старания, но и умения организовать дело. Немалую роль играют трудовые традиции, опыт. Благодаря четкой постановке задач, каждый бригадир и монтер пути знают, чем конкретно заниматься в тот или иной день, на что обратить особое внимание.

Нужно отдать должное дорожным мастерам, их опыту. Скажем, Александр



Юсип трудится на транспорте уже более тридцати лет. По стопам отца пошел сын Дмитрий, назначенный недавно бригадиром. Хорошую путейскую закалку обрел Василий Беженарь, начавший в свое время трудовую карьеру с монтера пути и бригадира. Парень очень старается, поступил на заочное отделение АТИКа.

В числе лучших на околотке №1 — Александр Мизюк, Вадим Бохлин, Вадим Фостик, Олег Юсип, Иван Барбакарь, на околотке №2 — Анатолий Гуцу, Лилиан Гацапук, Юрий Юстин, Алин Рыхля.

Улучшились бытовые условия путейцев отдаленного участка, что видно на примере околотка №1. Два года назад строители прорабского участка НГЧИ отремонтировали помещение для работ-

ников, занятых в районе о.п. Медвежа. Имеют где переодеться, подогреть пищу путейцы, работающие у о.п. Вартикэуць. То же самое касается работников околотка №2. Однако, как отмечалось в ходе осеннего комиссионного осмотра, необходим капитальный ремонт крыши и комнаты дорожного мастера по станции Липкань. Выполнение этих работ, возможно, будет реализовано в наступившем году.

Владимир СЕВЕРНЫЙ

НА СНИМКЕ: группа путейцев, работающих на станции Липкань.

Фото Юрия КОЗЛОВА



50 лет в рабочем строю

Впечатляет цифра, не правда ли? Именно столько лет уже трудится в железнодорожной связи Александр Александрович КОСТЮНИЧЕВ — электромеханик СЦБ Кишиневской дистанции сигнализации и связи.

— Поступил работать в октябре 63-го в Кишиневский участок рабочим 1-го разряда электромеханических мастерских, — вспоминает ветеран. — Тогда еще была Одесско-Кишиневская железная дорога. Начал работать — понравилось. Так и остался...

А было парню на тот момент всего семнадцать. Александр старался постичь интересную профессию, постепенно набирался опыта, а с ним рос и квалификационный разряд. Так А.А.Костю-

ничев дошел до должности старшего электромеханика СЦБ ШЧ-1. Все годы он добросовестно и со знанием дела обслуживал напольные устройства СЦБ на станции Кишинэу. А участок — большой и сложный. Много раз руководство и дистанция, и дороги отмечало добросовестный труд и профессиональные качества электромеханика.

К слову, никто в семье Александра Александровича не работал и не работает в железнодорожной отрасли. А вот его судьба привела именно на «железку». Начав рабочим, Александр увлекся



профессией и, чтобы познать ее глубже, поступил в Одесский железнодорожный техникум на отделение «Автоматика, телемеханика и связь на железнодорожном транспорте», который успешно закончил в 1969 году. Став таким образом не только уже довольно опытным к тому времени специалистом, но и дипломированным.

Сегодня Александр Александрович Костюничев трудится электромехаником в цехе по ремонту электроприводов. И в этой ипостаси трудится специалист с присущими ему старательностью, добросовестностью и высоким профессионализмом. В этом году в День железнодорожника А.А.Костюничев был награжден знаком «Почетный железнодорожник» — высшей профессиональной наградой.

Александр НИКИФОРОВ

Фото Юрия КОЗЛОВА

Кадровый вопрос — в числе главных

Если анализировать причины, то в какой-то мере свой негативный отпечаток накладывает, конечно, общая демографическая ситуация в республике, когда значительная часть трудоспособного населения массово уезжает в поисках лучшей доли за рубеж. Однако свести проблему лишь к этому было бы неправильным, потому что в разрезе разных путейских околотков она отличается неоднородностью. В одних коллективах людей остро не хватает, в других — штат укомплектован и стабилен. И это заставляет серьезно задуматься.

Уже при поверхностном исследовании явления текучести кадров прослеживается любопытная тенденция: лучше всего путейцы закрепляются на железной дороге в сельской местности, удаленной от крупных городов. И наоборот, с уменьшением расстояния до более-менее развитых в экономическом и промышленном отношении центров процесс закрепления ослабевает. Появляется больше альтернатив в выборе рабочего места, которые зачастую, увы, не в пользу путейского труда. Еще предстоит разобраться, что более привлекательно находят в таких случаях сельс-

ПРОБЛЕМА

Далеко не лучшие времена переживает путевое хозяйство отечественной магистрали. Тем не менее, несмотря на острую нехватку материалов, многочисленные очаги кустовой гнилостности шпал и просроченные капитальные ремонты, его работники продолжают удерживать ситуацию под контролем, обеспечивая приемлемую для безопасного движения поездов балльность. Такой подход наблюдается во всех без исключения дистанциях пути. Можно не сомневаться, что роль человеческого фактора в реализации намечаемых целей будет оставаться решающей и после преодоления нынешних трудностей. Поэтому, наряду с предпринимаемым ныне поиском надежных источников финансирования материально-технических нужд отрасли, следует обратить самое пристальное внимание на усилившуюся в последнее время в путейских коллективах текучесть кадров.

кие парни, пополняя ряды реализаторов продукции на рынках или устраиваясь грузчиками, продавцами, уборщиками и т.д., но факт остается фактом.

Когда рассматриваешь сквозь эту призму сложившееся положение с кадрами, скажем, в ПЧ-1, прослеживается следующая контрастность. В принципе, неплохо с укомплектованностью штатов монтеров пути на околотках по Берешть, Унцешть, Пырлице из-за относительно ограниченных возможностей трудоустройства в городе Унгень, однако по

мере приближения к столице картина начинает кардинально меняться. В ходе осеннего комиссионного объезда мне довелось встретиться в районе станции Клэрашь с и.о. дорожного мастера околотка №6 Ионом Цэрнэ. Он рассказал, что в его коллективе не хватает семи человек. Сохранившийся трудовой костяк — бригадиры Станислав Настас и Георгий Мардарь, монтеры пути Анатолий Додон, Виктор Чернов, Сергей Ягун, Михаил Бокан, некоторые другие — прикладывают немало усилий в работе, од-

нако дефицит кадров сказывается на выполнении планируемых мероприятий. В итоге балльность пути на обслуживаемом участке от 1588 до 1607 километров составляла 72 единицы при плане 50.

— Вывешиваем объявления о приеме на работу, проводим беседы с жителями населенных пунктов, прилегающих к железной дороге, но пока особых надежд на пополнение кадрового состава нет, — посоветовал и.о. дорожного мастера. — Зато дизель-поезд на Кишинев каждое утро переполнен. Люди едут туда на работу чуть ли не целыми семьями, возвращаются домой поздно вечером, и так изо дня в день.

Очень сложно с кадрами на трех околотках, расположенных в пределах самого Кишинева, что, кстати, с тревогой отмечалось на разборе по итогам осеннего комиссионного осмотра. От проблемы не ушли другие дистанции пути. С той лишь разницей, что на северном участке магистрали она не дает о себе знать столь остро, как в центре и на юге. Много значит сохранение крепких трудовых традиций, передающихся из поколения в поколение, создание в коллективах нормального психологического климата,



КАК МЫ ОБСЛУЖИВАЕМ **Удобства —** **В круглосуточном режиме**

Хорошо помню старый бригадный дом по Унгень. Его персонал старался делать все возможное, чтобы отдыхающие локомотивные бригады чувствовали себя уютно. Тем не менее, с каждым годом все настойчивее проявлялась необходимость в другом здании, которое бы отапливалось не углем, а природным газом, позволяло наладить обслуживание в соответствии с современными требованиями. И альтернатива была найдена, как только строители прорабского участка НГЧИ завершили капитальный ремонт трехэтажного котельцового здания рядом с перроном международного вокзала.



— Ну как, переселением довольны? — поинтересовался у бессменной на протяжении четырнадцати лет заведующей бригадным домом Нины Гуцу, когда вместе осматривали хозяйство.

— Еще как! — сказала она. — Сами видите, что условия на новом месте просто несравнимы с прежними.

Ныне бригадный дом, переданный в ведение вокзала, предлагает удобства, которые, скорее, напоминают гостиничные. В комнатах тепло, много света. Постели с чистым бельем, коврики. На втором этаже, где отдыхают машинисты, помощники машинистов и разъездные билетные кассиры, имеется все необходимое, чтобы помыться, покушать.

В комнате приема пищи — плита, микроволновая печь, чайники, посуда, холодильник. Воду подогревают в бойлере.

Этаж выше — к услугам пассажиров. Здесь комнаты двух-, трех- и шестиместные, имеются также типа «люкс». Оплата за проживание носит дифференцированный характер в зависимости от времени пребывания и удобств. За дополнительную плату можно воспользоваться душевыми. По прибытии поездов на вокзал, коллектив которого борется за увеличение доходности, обязательно объявляют по громкоговорящей связи об услугах гостиницы при бригадном доме.

Дежурные, возглавляемые Ниной Гуцу, содержат помещения в чистоте и порядке, отличаются вежливостью в отношении с посетителями. Хорошо трудятся Тамара Кобзак, Галина Кожокару, Светлана Попович, Марина Чеботару.

Владимир ОСТАПЕНКО

НА СНИМКАХ:

1. **Заведующая Нина Гуцу.**
2. **Вот такие комнаты отдыха в бригадном доме.**
3. **На дежурстве — Марина Чеботару, чья трудовая биография в бригадном доме началась в мае 2013 года после школы.**

Фото Юрия КОЗЛОВА

наличие подспорья в виде личных подсобных хозяйств, которые позволяют смягчать материальные лишения.

Настораживающий момент: перекосы в структуре даже укомплектованных кадрами околотов. Налицо явное преобладание работников старшего возраста. Приток большего числа молодежи сдерживает не только недостаточная по нынешним меркам мотивация, но и тяжелый производственный процесс, сопряженный с работой в любую пору года под открытым небом. Можно, конечно, посоветовать на нынешнее молодое поколение, что оно, дескать, боится трудностей в отличие от отцов и дедов. Но нельзя забывать: мы живем не в век кирки и лопаты, а повсеместной механизации трудоемких процессов, что, конечно же, создает у людей новые ценностные ориентиры. И от этого никуда не денешься.

Вне всякого сомнения, придет время, когда в распоряжении работников наших дистанций пути будет больше современных механизмов и путейский труд станет престижным. На том же направлении Унгень—Кишинэу, являющемся частью международного транспортного коридора, это может произойти в ближайшие годы, как только удастся выполнить реконструкцию пути с помощью кредитов, выделенных западноевропейскими банками.

Обновленный путь потребует серьез-

ных структурных изменений в организации ухода, внедрения современных технологий, что не только облегчит труд, но и привлечет молодежь. А пока администрация и профком ПЧ-1 берут курс в решении проблемы текучести кадров на самое доступное — улучшение условий труда и быта на столичных и линейных околотов.

Наша газета уже сообщала об интересном опыте переоборудования работниками околотов в содружестве со строительной группой дистанции пути пустующих пакгаузов. В результате путейцы, работающие на станциях Пырлица, Сипотень, Буковец, Стрэшень, перешли из тесных, прокопченных дымом «бытовок» в светлые, со всеми необходимыми удобствами помещения. Тепло и чисто в раздевалках, есть на чем подогреть домашнюю еду, подведена вода. В настоящее время пырлицкие путейцы приступили к сооружению сауны. Неплохие бытовые условия на околотов по Унцешть и Унгень, решен вопрос с централизованным отоплением помещения путейцев от котельной движеницев по Гидигичу. Есть замысел — с улучшением финансирования переоборудовать для путейцев пустующие здания в районе станций Берешть и Бахмут. Все околотов снабжены топливом, спецодеждой. Важную роль играет защищенность людей в вопросах не только охраны здоровья, но и безопасности труда.

ПОЗДРАВЛЯЕМ!



Администрация и профсоюзный комитет Кишиневской дистанции электроснабжения поздравляют с 30-летием старшего электромеханика Унгеньского района электроснабжения **ЛИННИКА Александра Сергеевича.**

*Сегодня наш коллега — юбиляр!
Спешим его поздравить с круглой датой.
Ему желаем жизни полной чашей в дар,
Активными событиями богатой.
Чтобы на банковском счету*

*отнюдь не «ноль»,
А сумма с очень многими нолями,
Главой семейства — мудрым и умелым —
Пусть на работе будет он король,
Заслуженно любимый всеми нами.
А дома, рядом с ласковой семьей,
Всегда со светлой, трезвой головой,
Не в праздности, а с интересным делом.
И чтоб болезни, хвори и беда,
Отчаянье, и скука, и печали
Забылись, потерялись навсегда
И путь назад вовек не отыскали.*

Коллектив Кишиневской дистанции электроснабжения поздравляет **ДЕМКО Александра Павловича**, главного инженера службы «Э», с днем рождения.

*Хотим успехов пожелать во всем,
Сама судьба пусть в жизни помогает,
И за одним хорошим, добрым днем
Другой, еще прекрасней, наступает.
Пусть все, кто дорог, счастливо живут,
Ведь счастье близких очень много
значит,
Пусть в жизни встречи радостные ждут,
Любви, здоровья и большой удачи!*

Администрация и профком пассажирского вагонного депо Кишинэу сердечно поздравляют с днем рождения **СИМИОН Веру** — маляра, **КОРЖАНА Александра**, **ФЛЮРИКА Сергея** и **КОМИНЧАНА Василия** — слесарей-электриков, **ЧЕБАНА Василия** — слесаря, **ПОЛОЗ Людмилу** — маляр-рабочую, **КРЕЦУ Лидию** — курьера, **СМЫЧЕК Оксану** — мастера, **СЕКРИЕРУ Аелиту** — экономиста.

*Желаем вам с большой любовью
Успехов, радости, тепла,
Здоровья и опять здоровья,
Чтоб жизнь счастливою была.
Чтоб все хорошее сбывалось,
И новый день добро дарил,
Чтоб никогда не убывало
В душе у вас незримых сил!*

Администрация и профсоюзный комитет Басарабьяского рефрижераторно-

го вагонного депо поздравляют с 60-летием: **ПАПУШОЙ Константина Николаевича** — слесаря по ремонту подвижного состава, **ТАНУРКОВА Дмитрия Петровича** — главного механика; с 55-летием: **КАТРУКА Виктора Петровича** — механика рефрижераторного поезда, **СЛАВА Дмитрия Васильевича** — токаря; с 40-летием: **ЕРЕМИНА Сергея Ивановича** — электрогазосварщика.

*Желаем здоровья, любви и тепла,
Чтоб жизнь интересной и долгой была,
Чтоб в доме уют был, любовь да совет,
Чтоб дом защищен был от горя и бед.*

Администрация и профсоюзный комитет Бэлцского вагонного депо поздравляют с днем рождения **САДОВИЧ Андрея Ильича** — стропальщика, **СОРМУЛАШОВ Екатерину Антоновну** — уборщицу служебных помещений.

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

Профком Кишиневской дистанции сигнализации и связи поздравляет с ЮБИЛЕЕМ **ГАВРИЛИЦУ Владимира Викторовича**, **ЛИПКАНА Ивана Георгиевича**, **МИКУЛЕНКО Валентина Ивановича**, **СОЛКУЦАН Тамару Алексеевну.**

*Желаем солнечного света,
Гостей за праздничным столом,
Пусть будет ваша жизнь согрета
Любовью, радостью, теплом!
Пусть время будет добрым врач —
Желаем крепкого здоровья,
Улыбок, счастья и удачи!*

Коллектив вокзала станции Окница поздравляет работницу вокзала **ГОНЧАР В.П.** с днем рождения.

*У нас — отличный коллектив,
И ты в нем — просто цветик.
Тебя без всяких директив
Сегодня мы приветим.
Поздравим с самым лучшим днем
И пожелаем дружно:
Любви — так пламенной, с огнем,
А денег — сколько нужно!*

Профком и коллектив станции Кишинэу поздравляют с ЮБИЛЕЕМ приемо-сдатчицу груза и багажа станции Кишинэу **ВАХОВСКУЮ Марию.**

*Будь самой веселой и самой счастливой,
Внимательной, нежной и самой любимой,
И доброй, и строгой, и слабой, и сильной,
Пусть беды уходят с дороги в бессилье,
Пусть сбудется все, что ты хочешь сама.
Любви тебе, веры, надежды, добра!*

Администрация и профсоюзный комитет станции Бендеры поздравляют с днем рождения оператора СТЦ **КАЗАК Александра Антоновича.**

— От всей души желаем счастья, крепкого здоровья, благополучия, хорошего настроения.

Как показывает путевый опыт некоторых других железных дорог, временная нехватка работников на тех или иных околотов может восполняться за счет использования вахтового метода. Выездные бригады формируют в регионах с избытком рабочей силы.

Пока трудно сказать, применимо ли это в условиях подверженных текучести кадров дистанций пути нашей магистрали, но, например, работа на отдаленных участках специалистов МП-1 организована именно по такому принципу. Путевцы больше используют групповой метод, объединяя для реализации объемных мероприятий усилия нескольких околотов.

Затрагивая проблему кадров, нельзя обойти вниманием тот факт, что она серьезно затронула не только путевскую среду, но и некоторые другие предприятия. Речь идет, в частности, о дистанциях сигнализации и связи, электроснабжения, локомотивных депо. Здесь свои специфические причины. Например, текучесть кадров среди машинистов и помощников машинистов объясняется плохим состоянием морально и физически устаревшей техники, утомительным режимом работы в рейсах, труд слесарей отягощен ростом количества заходов тепловозов с истощенным заводским ресурсом на внеплановые ремонты. Молодые электромеханики СЦБ и энергетики, проработав определенный

период и набравшись мастерства, увольняются, чтобы реализовывать свои знания и опыт на стороне, их часто переманивают различные фирмы.

А общая причина недостаточного закрепления молодых специалистов кроется, как показывают опросы, в неудовлетворенности уровнем заработной платы. Это обстоятельство требует серьезного пересмотра в рамках ГП «Железная дорога Молдовы» действующей системы мотивации, всецело увязанной с трудовым стажем работника. Слов нет, при этом те, кто проработал немало лет, отдавая свои силы и здоровье железнодорожному делу, не должны оказаться ущемленными. Для материального поощрения молодых специалистов необходима своя, индивидуальная система оценки трудового вклада по шкале профессиональных и творческих способностей, чтобы они, хорошо освоив специальность и справляясь с должностными обязанностями, также могли претендовать на достойное вознаграждение. А что же получается на практике? Трудятся рядом люди разных возрастов, выполняют одни и те же объемы работы, а в квитанциях по оплате суммы денег существенно отличаются, что, конечно же, снижает настрой молодежи.

Словом, в решении кадровой проблемы на магистрали еще многое предстоит сделать.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ



ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, ЧТО?..

Самый полезный завтрак



Американские ученые пришли к выводу, что не существует завтрака лучше, чем яичница. Такой вывод они сделали на основе анализа пользы и питательности куриных яиц.

Регулярное включение в рацион яиц помогает укреплять здоровье, поддерживать отличную физическую форму и работу мозга. Этот продукт содержит рекордное количество витаминов и микроэлементов, ежедневно необходимых человеку. Яйца являются источником протеинов, витаминов D и B₁₂, селена и холина. Они также богаты аминокислотами и антиоксидантами. А вот на лишней вес яйца не влияют, даже напротив — снижают аппетит.

Получается, человек, выбравший на завтрак яичницу, получает все необходимое, чтобы его день был активным и плодотворным, а самочувствие прекрасным. А еще... яйца так просто готовить!

Сладкое: вред или польза?

Один из самых популярных мифов о сахаре заключается в том, что полезно вообще перестать употреблять сахар. Но (к великой радости сладкоежек) это совершенно глупое утверждение.

Согласно нормам потребления продуктов, разработанным ВОЗ, соотношение белков, жиров и углеводов в раци-

оне должно быть как 1:1:4. И около 10% углеводов может поступать в виде сахара или меда. То есть человек должен есть сладкое, в том числе сахар, каждый день. Взрослый человек должен съедать около 70 г сахара в день.

Следующий миф часто высказывался нашими мамами и бабушками: от сладкого возникают прыщи. И снова не совсем верно! Проблема прыщей связана исключительно с проблемами эндокринной системы. Есть, правда, нюанс для девушек: если надпочечники вырабатывают в женском организме повышенное количество мужских половых гормонов, то сальные железы начинают работать в усиленном режиме и нарушается углеводный обмен. Вот чтобы его восстановить, может потребоваться отказ от сахара. Только по этой причине, а не потому, что сладкое вызывает угри.

Знакомый всем девушкам миф: чтобы похудеть, нужно отказаться от сладкого, ведь сладкое — самая калорийная часть пищи. Давайте разберемся. Самая калорийная часть нашего рациона — жиры. При расщеплении 1 г углеводов образуется 4 калории, а от 1 г жиров — целых 9, да еще с хвостиком! Поэтому, если вы ставите себе цель похудеть, в первую очередь потребляйте меньше жиров, а отказываясь от сахара, вы можете вызвать другие проблемы — начиная от депрессии и сонливости и заканчивая нарушением гормонального фона.

Так что ешьте десерты и не отказывайте себе в сладком чае, просто знайте меру во всем!



Скандворд

Умелец, как сказочная Марья								
Игра с мячом через сетку	Под боком у ферзя		Моток на поясе ковбоя		Гордиева завязка	Круг для штанги	Головной убор шута	
"Строительство" птиц гнезда								
					Мягкое принуждение		Волчий разговор	
Матч за первое место	"... для безопасного" бритва		Заколосившееся поле					
"Глаз да глаз" за объектом	Песчаный холм							
				Афанасий Никитин - ... за три моря		Мысль доклада в трех строках		Клыкастый любитель желудей
	Без дела жить, только ... коптить		Песня на гребне славы				"Через ... через расстоянья"	
	Самолет делает ... на посадку		Альфа - начало алфавита, а конец?					
					Запасник в птичьей пищеводе			
	Базар		"Проглоченное" огорчение					
					Николай II - ... Александра III			

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

1. Аукцион будет проводиться 29 января 2015 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). Басарабьясская дистанция электроснабжения. *Начальная цена — 28 000 леев;*

лот № 2 — грузовой автомобиль ЗИЛ 5301АО LPAD796, 2000 г. Басарабьясская дистанция пути. *Начальная цена — 18 700 леев;*

лот № 3 — легковая автомашинка «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. Басарабьясская 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 — легковой автомобиль GAZ 31029, BSAA 279, 1993 г. Басарабьяска, материальный склад. *Начальная цена — 13 100 леев;*

лот № 8 — легковой автомобиль GAZ 31029, BLAC 600, 1993 г. Бэлць, материальный склад. *Начальная цена — 14 300 леев;*

лот № 9 — трактор Т40М, BLA 164, 1990 г. Бэлць, материальный склад. *Начальная цена — 27 200 леев;*

лот № 10 — прицеп 2PTS 4, BLRT 084, 1978 г. Бэлць, материальный склад. *Начальная цена — 9300 леев;*

лот № 11 — грузовой автомобиль GAZ 5201, FLAC 536, 1989 г. Бэлць (Рэуцел), путевая машинная станция (ПМС-294). *Начальная цена — 16 400 леев;*

лот № 12 — легковой автомобиль GAZ 31029, BSAA404, 1993 г. Басарабьяска, строительно-монтажный поезд № 740. *Начальная цена — 15 100 леев;*

лот № 13 — грузовой автомобиль ZIL 4502, BSAA 593, 1991 г. Басарабьяска, строительно-монтажный поезд № 740. *Начальная цена — 21 900 леев;*

лот № 14 — бульдозер DZ-42P, f/nr., 1986 г. Басарабьяска, строительно-монтажный поезд № 740. *Начальная цена — 33 000 леев;*

лот № 15 — грузовой автомобиль GAZ 3307, BSAD464, 1992 г. Басарабьяска, Путевая машинная станция № 130. *Начальная цена — 31 100 леев;*

лот № 16 — бульдозер DZ29, ANA 869, 1971 г. Бендеры (ст.Варница), мостопоезд № 1. *Начальная цена — 27 700 леев;*

лот № 17 — грузовой автомобиль GAZ 51A, B LAN 389, 1972 г. Бэлць, локомотивное депо. *Начальная цена — 11 800 леев;*

лот № 18 — грузовой автомобиль GAZ 5204, LPAG 331, 1985 г. Басарабьяска, вагонное депо. *Начальная цена — 15 000 леев;*

лот № 19 — грузовой автомобиль GAZ 3507, BSAD 421, 1990 г. Басарабьяска, вагонное депо. *Начальная цена — 35 000 леев;*

лот № 20 — погрузчик PEA-1.0A, LPA 870, 1995 г. Басарабьяска, вагонное депо. *Начальная цена — 77 300 леев;*

лот № 21 — легковой автомобиль GAZ 2411, BLBL 190, 1990 г. Бэлць, вагонное депо. *Начальная цена — 14 500 леев;*

лот № 22 — легковой автомобиль GAZ 3102, UNAR610, 1993 г. Бэлць (Пырлица), вагонное депо. *Начальная цена — 12 400 леев;*

лот № 23 — легковой автомобиль «Таврия» ZAZ 1102, UNAP 532, 1988 г. Берешть, пункт технического обслуживания. *Начальная цена — 6200 леев;*

лот № 24 — грузовой автомобиль GAZ 52-05, CAV 853, 1988 г. Берешть, пункт технического обслуживания. *Начальная цена — 16 100 леев;*

лот № 25 — 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 BC «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: 28.01.2015 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

КИШИНЕВСКОЙ ДИСТАНЦИИ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ ТРЕБУЮТСЯ:

✓ экономист; ✓ специалист по кадрам; ✓ инженер по ОЗ и БД;
✓ электромеханик; ✓ электромонтеры.

Справки по тел.: 022 83-40-59

Коллективы станций Наславца и Гырбово скорбят по поводу безвременной кончины мостового мастера Окницкой ПЧ-6, Почетного железнодорожника

БРОДСКОГО Павла Борисовича

и выражают искренние соболезнования родным и близким покойного.