



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК Молдовы

№ 16 (5832) 23 апреля 2015 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.

16 апреля 2015 года генеральный директор ГП «Железная дорога Молдовы» Владимир ЧЕБОТАРЬ провел селекторное совещание. В своем докладе Владимир Николаевич, в частности, отметил, что был назначен на должность генерального директора Молдавской железной дороги после работы вице-министром транспорта и дорожной инфраструктуры РМ, поэтому с ситуацией на магистрали хорошо знаком, владеет необходимой информацией.

■ С СЕЛЕКТОРНОГО СОВЕЩАНИЯ

Владимир ЧЕБОТАРЬ:

«Необходимо выйти на новый качественный уровень развития»

Нынешнее финансово-экономическое положение CFM крайне сложное. 2014 год дорога завершила в условиях нехватки финансовых средств и ограниченно объема грузовых и пассажирских перевозок. Эта тенденция сохраняется и в текущем 2015 году — во многом из-за изношенности подвижного состава, слабой инфраструктуры, нехватки кадров. Необходимы срочные, кардинальные меры, способные вывести магистраль на новый, качественный этап технического и технологического развития.

Учитывая высокую трудоемкость железнодорожных перевозок, важнейшей составляющей оптимизации ресурсов CFM, по мнению генерального директора, является повышение производительности и эффективности труда на местах. По его словам, коллектив дороги в состоянии переломить ситуацию. Профессиональный опыт и навыки многотысячного коллектива Молдавской железной дороги помогут осуществить план развития предприятия, разрабатываемый его лучшими специалистами.

Но результативность этих действий будет неполной без инициативы с мест. Намеченные администрацией планы должны быть дополнены идеями и предложениями, исходящими от среднего командного звена CFM при поддержке трудовых коллективов.

В процессе формирования политики развития отраслевого транспорта, как известно, ведутся переговоры с европейскими банковскими структурами, предоставившими CFM долгосрочные кредиты на обновление и модернизацию дорожной инфраструктуры, начиная с подвижного состава и заканчивая путевым развитием, средствами сигнализации и связи, электроснабжения и пр. Суммы — большие, и потрачены они должны быть грамотно, с тщательным рас-



Фото Юрия КОЗЛОВА

четом всех технических и технологических процедур. С учетом оценки результатов работы за 2014 год и начало 2015 года и системных выводов из сложившейся ситуации в качестве первоочередной меры, которая позволит улучшить финансовое положение дороги, следует считать соблюдение намеченных в бюджете параметров.

Также, при максимальном привлечении объемов грузовых и пассажирских перевозок, необходимо заниматься оптимизацией структуры управления, на

основе которой будет улучшена экономика CFM, повышена эффективность управления трудовыми ресурсами и найдены инструменты для повышения мотивации работы коллектива дороги.

На каждом предприятии Молдавской железной дороги необходимо задействовать жесткую программу ресурсосбережения по всем ее составляющим: трудовым, материальным, энергетическим и перевозочным ресурсам. Качество этой работы будет строго контролироваться руководством CFM. В самое ближайшее

время будет разработана функциональная стратегия управления CFM. При этом все начальники структурных подразделений должны творчески осмыслить эти задачи и резервы повышения качества и представить свои предложения генеральному директору.

Успешная реализация совместных усилий станет основой для вывода CFM на требуемый уровень эффективности производства, позволит сделать Молдавскую железную дорогу стабильной по всем основным параметрам — финансовой устойчивости, способности к развитию, рентабельности капитала.

Ирина КРАЕВСКАЯ

НАЗНАЧЕНИЯ

Приказом генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» **Миرون Ульянович Гагауз** переведен на должность заместителя генерального директора по техническому обслуживанию и ремонту.

ИЗ ОФИЦИАЛЬНЫХ ИСТОЧНИКОВ

Итоги работы ГП «Железная дорога Молдовы» за 2014 год

За 2014 год объем работы в приведенных тонно-километрах составил 1436,3 млн тонно-километров, что меньше плана на 6,9 % и меньше факта 2013 года на 8,4 %. Тарифный грузооборот недовыполнен к плану на 3,2 %, а к факту 2013 года на 4,8 %, и составил 1179,4 млн тонно-километров, или 3,2 млн тонно-километров в сутки.

Выполнение пассажирооборота за 2014 год составило 256,9 млн пассажиро-километров, или 78,9 % к плану, а к уровню отчета 2013 года — 77,9 % из-за снижения пассажиропотока в прямом сообщении.

План по отправлению грузов за 2014 год выполнен на 116,0 %, т.е. при плане 1540,0 тыс. тонн выполнение составило 1785,8 тыс. тонн, а в сравнении с отчетом 2013 года выполнение составило 111,6 %. Прием грузеного потока в среднем в сутки при плане 235 вагонов составил 253 вагона, т.е. ежедневно принималось на 18 вагонов больше.

Сдача грузеного потока в среднем в сутки при плане 236 вагонов составила 248 вагонов, т.е. больше плана на 12 вагонов. Доходы от перевозок за 2014 год получены в сумме 947,9 млн леев. Расходы по перевозкам составили 1133,7 млн леев, что на 52,3 млн леев меньше плановых.

По чистому результату за 2014 год получен убыток в сумме 101,6 млн леев, в том числе по перевозкам убыток в сумме 185,8 млн леев, из которых убыток в сумме 261,7 млн леев по пассажирским перевозкам и прибыль в сумме 75,9 млн леев по грузовым перевозкам.

По подсобно-вспомогательной деятельности за 2014 год прибыль составила 104,0 млн леев при плане 76,5 млн леев. По другой операционной деятельности за 2014 год получен убыток в сумме 19,2 млн леев при плановой прибыли 60,1 млн леев по причине отказа в аренде грузовых вагонов из-за экономического спада и другим причинам.

Итоги работы ГП «Железная дорога Молдовы» за 2 месяца 2015 года

За 2 месяца 2015 года объем работы в приведенных тонно-километрах составил 203,9 млн, что больше плана на 2,2 % и на 3,9 % меньше, чем за 2 месяца 2014 года.

Тарифный грузооборот составил 170,9 млн т-км, или 2,9 млн т-км в сутки, т.е. перевыполнен к плану на 5,4 %, а к отчету за 2 месяца 2014 года — на 1,1 %.

Выполнение пассажирооборота за 2 месяца 2015 года к плану составило 88,0 %, т.е. 33,0 млн пассажиро-километров, а к уровню за 2 месяца 2014 года — 76,4 % из-за снижения пассажиропотока в межгосударственном сообщении. План по отправлению грузов за 2 месяца выполнен на 90,0 %. При плане 147,6 тыс. тонн выполнение составляет 132,9 тыс. тонн, а в сравнении с отчетом за 2 месяца 2014 года отправление грузов составило 51,1 %.

Прием грузеного потока за 2 месяца в среднем в сутки при плане 264 вагона составил 244 вагона.

Сдача грузеного потока в среднем в сутки при плане 277 вагонов составила 237 вагонов, что меньше плана на 40 вагонов. Контингент в среднем за 2 ме-

сяца т.г. содержался в количестве 9813 человек, или на 243 человека меньше плана и на 358 человек меньше отчета за 2 месяца 2014 года.

Доходы по перевозкам за 2 месяца т.г. получены в сумме 139,3 млн леев — на 10 187,6 тыс. леев больше плана. В том числе от грузовых перевозок доходы получены в сумме 105,3 млн леев, что на 11 059,1 тыс. леев больше запланированных, а от пассажирских перевозок доход составил 34,0 млн леев, что на 871,5 тыс. леев больше плана.

Расходы по перевозкам составят 177,4 млн леев, что на 9,1 млн леев меньше плановых.

По чистому результату за 2 месяца 2015 года ожидается убыток в сумме 34,8 млн леев при плановом убытке 46,5 млн леев. В том числе по перевозкам ожидается убыток в сумме 38,0 млн леев (по плану — убыток 57,3 млн леев). По подсобно-вспомогательной деятельности прибыль составит 32,3 млн леев при плане 21,0 млн леев; по операционной деятельности ожидается убыток в сумме 9,6 млн леев при плановом убытке 11,2 млн леев.



С ЗАБОТОЙ о пассажирах

В нескольких направлениях отправляются из столицы Молдовы за рубеж скорые и пассажирские поезда, перевозят тысячи и тысячи людей. Вагоны, слов нет, далеко не новые, однако коллектив ДОПа делает все возможное для содержания и технической эксплуатации их в соответствии с требованиями безопасности движения. И, конечно же, плюс столь необходимый комфорт, которым стараются окружить пассажиров в пути следования проводники. Это особая кадровая категория, именно по действиям ее судят прежде всего о качестве предоставляемых услуг. Вызывает удовлетворение тот факт, что она представлена многими замечательными тружениками.

В числе тех, кто отличается добросовестным отношением к выполнению своих служебных обязанностей, можно назвать Наталью Мещерякову и Наталью Санду. У первой трудовая биография на транспорте началась еще в восемнадцатилетнем возрасте, когда после окончания общеобразовательной школы в 1993 году устроилась оператором дорожного ИВЦ. Далее — оператор на «горке» станции Кишинэу-2. В составе бригады Юрия Попа (поезд №47) ездит проводницей восьмой год.

В том же, московском направлении, но в поезде №341 (бригада Дмитрия Тетеля) отправляется в дальние рейсы с 2007 года Наталья Санду — выпускница Бэлцкого технического колледжа железнодорожного транспорта.

По характеру женщины — разные, но объединяет то, что обе — настоящие хозяйки вагонов, поддерживающие чистоту и порядок, вкладывающие частичку души в заботу о находящихся в купе пассажирах.

Сервис в пути следования — это также услуги включаемых в состав поездов вагонов-ресторанов. И здесь немало хо-



1

друга, делить все радости и невзгоды. Это очень облегчает будни в дороге, которые легкими не назовешь.

За рейс приходится обслуживать много пассажиров, и важно совместными усилиями налаживать такое обслуживание, чтобы люди оставались довольны.

На нашей железной дороге еще немало предстоит сделать для дальнейшего улучшения пассажирского сервиса. И наряду с решением проблем технического характера значительную роль в этом деле играет человеческий фактор. Только ощущая настоящую заботу о себе со стороны обслуживающего персонала поездов, массовый пассажир будет пользоваться охотнее при поездках услугами железнодорожного транспорта.

Владимир ОСТАПЕНКО

Фото Юрия КОЗЛОВА

роших работников, заботящихся о том, чтобы пассажиры могли вкусно поесть.

Профессия Тамары Мокану, о которой хотим рассказать, вроде, будничная, ничем не выделяющаяся — официант. Но когда видишь эту женщину, вежливую и внимательную, в молдавской национальной одежде, виртуозно и с доброй улыбкой разносящую блюда среди аккуратных, с чистыми скатертями столиков, то начинаешь понимать, что перед тобой — любящий свое дело человек. Тот человек, которому вовсе не безразлично, что скажут или просто подумают об обслуживании в вагоне-ресторане клиенты. И жизнерадостный импульс исходит из самого сердца, которое искренне открыто навстречу другим. Наверное, этим объясняется то, что и Тамаре, как призналась, везет в жизни на добрых людей.

— До прихода в 1998 году в ДОП я уже успела поработать в сфере ресторанного сервиса, — говорит она. — Однако больше всего понравилось именно на железной дороге. И дело не только в романтике. У нас сплоченный, дружный коллектив, руководимый Надеждой Пушняк. Привыкли поддерживать друг



2

**НА СНИМКАХ: 1. Проводницы Наталья Мещерякова и Наталья Санду
2. Официант вагона-ресторана Тамара Мокану**

ОХРАНА ЗДОРОВЬЯ И БЕЗОПАСНОСТЬ ТРУДА

Подведены итоги конкурса, определены победители

Подведены итоги смотра-конкурса по охране здоровья и безопасности труда на «Лучший филиал железной дороги Молдовы по охране здоровья и безопасности труда» и «Лучший служащий, рабочий по охране здоровья и безопасности труда» за 2014 год.

Среди коллективов с числом работающих свыше 1000 человек победителем признан коллектив ДОПа (и.о. начальника В.Н.Пашкан, председатель профкома Т.И.Вартик) с выплатой премии в размере 3200 леев.

Среди коллективов с числом работающих от 400 до 1000 человек **первая премия не присуждена**, и 2800 леев распределены согласно условиям смотра-конкурса. **Вторая премия** с выплатой 2600 леев присуждена коллективу Басарабьской ПЧ-3 (и.о. начальника дистанции И.И.Ткаченко, председатель профкома Е.П.Котельник). **Третья премия** с выплатой 2400 леев присуждена службе НО (начальник Ю.Ф.Гыска, председатель профкома Н.М.Бужак).

Среди коллективов с числом работающих от 200 до 400 человек места распределены следующим образом: **первое** — ТЧ-4 Бэлць (начальник депо А.М.Ешан, председатель профкома Л.И.Ешан), премия — 2400 леев; **второе** — ШЧ-1 Кишинэу (начальник дистанции А.В.Боженко, председатель профкома Т.Н.

Ермолина), премия — 2200 леев; **третье** — ВЧД-2 Басарабьска (начальник депо А.Н.Димитров, председатель профкома В.А.Драганова), премия — 2000 леев.

Среди коллективов с числом работающих до 200 человек признаны победителями: коллектив ПМС-294 (начальник филиала М.И.Дубчак, председатель профкома Ю.Н.Горина) — **первая премия** в размере 2000 леев; ЭЧ-3 Бэлць (начальник дистанции С.С.Латышев, председатель профкома А.В.Болдеску) — **вторая премия** в размере 1800 леев; коллектив ВЧД-3 Бэлць (начальник депо В.А.Гылка, председатель профкома Р.А.Виеру) — **третья премия** в размере 1600 леев.

За участие в проведении смотра-конкурса и выполнение его условий поощрены коллективы станций Александрень (ДС — Т.М.Тарасова), Рэуцел (ДС — А.Г.Бурлаку), Цыра (ДС — В.М.Баламут), Прут (ДС — П.Г.Чауш) с выплатой премий в размере 550 леев каждому предприятию.

За активное участие в организации проведения смотра-конкурса «Лучший служащий, рабочий по охране здоровья и безопасности труда» объявлена благодарность 44-м работникам с выплатой денежной премии в размере 400 леев каждому.

Думитру ДУРНЕСКУ,
начальник службы защиты
и предупреждения ГП «ЖДМ»

У НАШИХ СОСЕДЕЙ

При ремонте тепловозов часто возникает необходимость в очистке деталей шатунно-поршневой группы дизелей. Эту операцию выполняют в специальных моечных машинах, дополняя ее обычно ручной доочисткой скребками. До недавнего так поступали и в локомотивном депо Брест Белорусской железной дороги, пока на помощь не пришел ультразвуковой модуль с поэтическим названием «Муза-600», позволивший не только облегчить труд мотористов, но и существенно повысить качество очистки поверхности деталей от загрязнений — нагаров и масляных отложений. Преимущество нового способа также в том, что появилась возможность доочищать детали сложной конфигурации.

Технологический процесс выполняется следующим образом. Подлежащие доочистке детали помещают в специальную корзину и опускают в контейнер с водой и моющим раствором (пропорция 1:10), подогретым до +55 градусов по Цельсию. В боковые стенки данной емкости со всех четырех сторон смонтированы ультразвуковые излучатели, которые создают в суспензии пульсирующие ударные волны. Эти волны проникают в пленку загрязнений, разрушая ее. Одновременно возникают мощные вихревые потоки, автоматически смывающие частицы загрязнений с поверхности деталей. Обычно такая мойка длится около десяти минут, но при необходимости время ее можно увеличить.

**«Железнодорожник
Беларуси»**

Аттестация как момент истины

На ГП «Железная дорога Молдовы», согласно приказу ЗН, с периодичностью раз в три года организовывается аттестация работников, связанных с движением. И вот наступил очередной ее срок, явившийся для многих, прямо скажем, моментом истины. Ведь где еще, как не в ходе серьезной проверки можно определить по-настоящему, кто обладает качественными знаниями должностных инструкций и умением действовать в различных ситуациях, а кто, образно говоря, в этом отношении «плавает», подготовившись к важному мероприятию поверхностно.

На Окницком движенческом участке аттестация проводилась с 23 марта по 2 апреля. ДСП и дежурные стрелочных постов станций держали экзамен перед лицом комиссии в составе ДНЧ-5 Сергея Зеленова, старшего электромеханика СЦБ Олега Султанова, и.о. старшего электромеханика СЦБ Вячеслава Кульчиковского и инженера по охране здоровья и безопасности труда узловой станции Окница Сергея Колцацела. Непосредственно на станциях к участию в работе аттестационной комиссии подключались ДС.

Особенность аттестации на участке заключалась в том, что испытания проводились не «кустовым», как это было ранее, охватом работников, а с выездом комиссии на каждую станцию в отдельности. Так можно было лучше проверить не только владение теорией, но и практические навыки в конкретной обстановке.

В целом работники отвечали неплохо. Однако прослеживалась интересная тенденция: самые лучшие знания должностных инструкций в большинстве случаев показали те дежурные, у кого меньший стаж работы за пультом управления. А вот некоторые специалисты с солидным стажем, честно говоря, разочаровали своими невнятными ответами. Чем все объяснить? Успокоенностью? В этом еще предстоит разобраться.

А пока отметим тех, кто были лучшими. Это, в частности, ДСП Татьяна Ожовану и Эмилия Рудяков (Дрокия), Николай Сапожник (Вэлчинец), Наталья Кузьмин (Редуйл Маре), Людмила Колбасюк, Татьяна Чемертан, Виталий Руснак (блок-пост 61-й км, Липкань и Крива), Надежда Мошина и Мария Цуркан (Дондусень), Иван Долган (Тырнова) и т.д.

В свете выявленных пробелов стоит задача более качественного проведения на станциях технической учебы, внезапных дневных и ночных проверок, индивидуальных собеседований. Важно уделять больше внимания заполнению бланков поездной и технической документации. Это относится к служебным обязанностям руководителей станций. А участковый ревизор безопасности движения, в свою очередь, намерен организовать в ближайшее время проведение семинаров-занятий с движенцами, где будут подняты и дополнительно изучены вопросы, касающиеся результатов аттестации. Также намечено провести практические занятия у пультов управления и стрелочных переводов постов электрической централизации, чтобы еще раз отработать правильный порядок действий дежурных.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

ПРИГЛАШАЕМ

**ЛОКОМОТИВНОМУ ДЕПО БЭЛЦЬ
СРОЧНО ТРЕБУЮТСЯ НА РАБОТУ:**

- ✓ начальник склада топлива;
- ✓ бригадир склада топлива.

**Образование — среднее
техническое; необходим опыт
работы в данной сфере**

**СПРАВКИ ПО ТЕЛЕФОНАМ:
8 22 29; 8 22 11**



26 АПРЕЛЯ — ДЕНЬ УЧАСТНИКОВ ЛИКВИДАЦИИ ПОСЛЕДСТВИЙ РАДИОАКТИВНЫХ КАТАСТРОФ И ПАМЯТИ ЖЕРТВ

ГОРЬКАЯ ПАМЯТЬ ЧЕРНОБЫЛЯ

26 апреля 2015 года исполняется 29 лет со дня страшной трагедии — аварии на Чернобыльской АЭС. Тогда в результате полного разрушения четвертого атомного энергоблока произошел мощный выброс в атмосферу большого количества радиоактивных веществ, что создало угрозу для здоровья и жизни многих людей. На ликвидацию тяжелейших последствий направили свыше 600 тысяч человек, среди которых были посланцы Молдовы. Выпало тяжкое и опасное для жизни испытание также на долю Георгия Ефремова — дорожного мастера околота №8 Бэлцкой дистанции пути.

— Столько лет миновало, но и теперь Чернобыль, горькая полынная память земли, переплетается в сознании с ощущением большой беды, — говорит ветеран. — Ведь одно дело было знать о последствиях аварии из средств массовой информации и совсем другое — столкнуться со всем воочию. Нас, группу путейцев, командировали в зараженную зону на следующий после аварии год. Попали в распоряжение Черниговской дистанции пути, чей участок Вильча—Янов—Посудово—Иолча, игравший важную транспортную роль, оказался в зоне с повышенным уровнем радиации. Элементы верхнего строения пути и земляное полотно требовали проведения деактивации, однако смывание радиоак-



тивной пыли водой и дезактивирующими растворами положительного эффекта не дали. Поэтому ставка была сделана на частичное или полное обновление пути.

Назначенный бригадиром Георгий Ефимович вместе с данными ему в под-

чинение монтерами пути снимали зараженные рельсо-шпальные решетки и устанавливали на их место другие. Также срезался слой щебня, подлежащего, как и демонтированные материалы, «захоронению». Приходилось нелегко. Работа — до изнурения. В горле — непри-

ятный комок, во рту — привкус металла.

Работала бригада через день, уезжая вечером после мытья в душе и дезактивации рабочей одежды в Чернигов. И поныне, рассказывают, на туиковом, заросшем бурьянами пути станции Посудово находится старый локомотив, использовавшийся при перевозках людей и грузов на зараженном участке. От заржавевшего железа так «фонит», что о дальнейшей эксплуатации или резке на металлолом не может быть и речи.

Пробыл Георгий Ефремов в опасной для здоровья зоне около двух месяцев. За мужество, проявленное в ликвидации последствий аварии, награжден Почетной грамотой администрации и профкома Черниговской ПЧ, медалями, среди которых — «Чернобыльский крест. Молдова», врученная к 25-летию трагедии.

С 2012 года решением глав стран СНГ 26 апреля считается Днем участников ликвидации последствий радиоактивных катастроф и памяти жертв.

Несколько слов о трудовой биографии ветерана. Георгий Ефимович работает на железнодорожном транспорте с 1974 года, пройдя путь от монтера и бригадира пути до руководителя околота по Кобыльне. Опытный организатор, грамотный специалист, сумевший сплотить вокруг себя настоящих, преданных делу единомышленников. Не случайно околота является одним из лучших в Бэлцкой ПЧ. Несмотря на трудности с обеспечением материалами верхнего строения пути, здесь поддерживается на хорошем уровне балльность. Например, в первом квартале нынешнего года она составила при плане 90 около 16-24 единиц.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

НА СНИМКЕ: дорожный мастер Георгий Ефремов.

Фото автора

РЕЗЕРВЫ ЭКОНОМИИ

Стремительная в начале нынешнего года девальвация молдавского лея по отношению к двум основным мировым валютам спровоцировала очередной виток роста цен на самые значимые для экономики республики энергоресурсы, в числе которых — электрическая энергия. Уже в конце марта операторы электротранспортных сетей поставили перед Национальным агентством по регулированию в энергетике (НАРЭ) вопрос о повышении тарифов почти на 50%. Это не может не затрагивать экономические интересы ГП «Железная дорога Молдовы», так как при усиливающемся давлении на себестоимость перевозок грузов и пассажиров все сложнее обеспечивать конкурентные преимущества на рынке транспортных услуг.

Простым «затягиванием потуже поясов» с целью жесткой экономии вряд ли обойтись. Назрела необходимость более последовательного внедрения в практику современных энергосберегающих технологий, в чем убеждает, например, опыт Бэлцкого ВЧД-3 — одного из передовых предприятий магистрали, где разрабатывали и успешно реализуют эффективную программу рационального расходования электроэнергии.

— За прошлый год в нашем депо прилимите в 457,6 тысячи киловатт-часов электроэнергии потреблено 284,6 тысячи киловатт-часов, то есть достигнута экономия порядка 173 тысяч киловатт-часов, — рассказал экономист Николай Суфрай. — Если сравнить, в 2013 году ее расход был равен 662,1 тысячи киловатт-часов.

Конечно, на показателе в какой-то мере отразилось вынужденное уменьшение объемов капитального ремонта вагонов, однако основная экономия получена за счет введения в действие дополнительных резервов. Для работников стало нормой включать энергоемкое оборудование строго по мере необходимости. Компрессорная станция, обслуживающая не только вагонное, но и локомотивное депо, завод по производству железобетонных шпал, ПТО станции Бэлць-Слобозия, подает на участки сжатый воздух только в определенные часы по за-

Электроэнергия — ресурс дорожающий

явкам пользователей, а в остальное время находится в отключенном состоянии. Удалось приобрести и смонтировать более производительный и экономичный компрессор. А наибольший эффект — от предпринятой в прошлом году массовой установки на предприятии светодиодных ламп освещения, которые в сравнении с обычными лампами накаливания позволяют достигать почти 10-кратного сокращения электропотребления при комфортном уровне освещенности и значительно меньшей плате за свет. Они уже успели доказать свою выгоду при тарифе в 1,57 лея за киловатт электроэнергии (энергетики запрашивают дополнительно 10,5% за технические потери в подводящих кабелях), а с новым удорожанием значение их в деле экономии возрастет еще больше.

На светодиодных лампах типа LED (от английского light emitting diode) — **на снимке**, внедренных в вагонное депо, хотелось бы остановиться подробнее. Это электронные полупроводниковые элементы, которые при прохождении тока излучают свет с определенной длиной волны. Их рыночная стоимость, конечно, во много раз превышает стоимость обычных ламп накаливания, доходя до 150-200 и более леев, однако если имеешь дело не с контрафактной продукцией, затраты окупаются, как показывает практика, в течение семи-двенадцати месяцев. Срок эксплуатации составляет 50-60 тысяч часов, что примерно в восемьдесят раз больше, чем у ламп накаливания, и в десять-пятнадцать раз выше, чем у люминесцентных ламп.

Вот некоторые расчеты энергоэффективности. В типичных условиях светодиодная лампа потребляет в среднем за

час работы 0,003 киловатт-часов, а лампа накаливания — 0,06 киловатт-часов. За сутки это выливается соответственно в 0,07 и 1,44 киловатт-часов, за год — в 25,5 и 525,6 киловатт-часов. Объясняется столь разительная экономия тем, что в лампе накаливания ток преобразуется сначала в тепло, а уже потом в свет. Светодиодная лампа лишена та-



кой промежуточной фазы, что и повышает значительно ее коэффициент полезного действия. Имеются и другие преимущества. Светодиодные лампы не содержат в себе вредных для здоровья человека веществ (ртути, свинца и т.д.), не испускают ультрафиолетовых лучей. Отсутствуют хрупкая стеклянная колба и потенциально ненадежные подвижные детали.

Добавим к этому такие качества, как механическая прочность и устойчивость к вибрациям, выдерживание при эксплуатации широкого диапазона температур окружающей среды.

Бэлцкое вагонное депо уже оснащено светодиодными лампами мощностью от 5 до 9 Вт почти на 80%. Ими освещаются полностью помещения административного корпуса, частично — колесно-роликовый, сборочный и подсобный цеха. На территории предприятия ус-

тановлены лампы мощностью в 25 Вт. До появления фактически новой, принципиально отличающейся от того, что было раньше, генерации освещения здесь пользовались лампами накаливания мощностью от 100 до 500 Вт, потом лампами ДРЛ дроссельного типа мощностью до 250 Вт.

Дальнейшее внедрение светодиодного освещения будет продолжаться по мере удовлетворения заявок на поставку ламп LED центральным снабжением дороги.

Монтажом занимаются под руководством мастера Григория Гыра электрики участка по ремонту электрооборудования. Это Иван Ведмедюк, Валентин Жумига, Александр Влазнев, которые сочетают важную работу с проведением профилактических и текущих ремонтов электрической части эксплуатируемых в вагонном депо станков.

Этим резервы экономии электроэнергии на предприятии не исчерпываются. У специалистов есть немало интересных задумок на будущее. И одна из них касается внедрения электросварочных агрегатов инверторного типа. Правда, при реализации идеи, сулящей немалую экономическую выгоду, не обойтись без вложения того, что в деловом мире называют первоначальным капиталом. Однако электроэнергия — ресурс постоянно дорожающий, а значит нужно делать все возможное, чтобы противостоять вызовам времени.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Фото Юрия КОЗЛОВА

Коллектив станции Кахул скорбит по поводу безвременной кончины товаро-билетного кассира

**ДОНЕЦ
Нины Сергеевны**

и выражает соболезнования родным и близким покойной.
Пусть земля ей будет пухом.



ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Коллектив и профсоюзный комитет Басарабьяской дистанции пути сердечно поздравляют с днем рождения дорожного мастера 3-го околотка **МИКЛЕУШАНУ Сергея Ивановича**, кладовщицу дистанции **МОРАРЬ Ларису Васильевну**, заместителя начальника дистанции **ГНИЛОЗУБА Сергея Григорьевича**, инспектора отдела кадров **АНЕСТЕ Веронику Петровну**, специалиста охраны здоровья и безопасности труда **ЕНИ Михаила Васильевича**, диспетчера дистанции **ЗГЕРЯ Веру Ивановну**, дорожного мастера 12-го околотка **БОРДЯ Евгения Александровича**.

*Желаем радости всегда
И настроенья бодрого,
Не знать печали никогда
И в жизни всего доброго!*

Администрация и профсоюзный комитет Балцкого вагонного депо поздравляют с днем рождения **ДОРОШ Лидию Ивановну** — уборщицу, **ХРАПЧЕНКОВА Сергея Ивановича** — бригадира.

— Желаем здоровья, добра, радости, успехов в труде и счастья в личной жизни!

Коллеги по работе от всего сердца поздравляют заведующую архивом ГП «Железная дорога Молдовы» **КОЛЯДА Наталью Васильевну** с днем рождения.

*Желаем в эту дату здоровья и любви,
Успехов и достатка, заботливой родни,
Добра, благополучия и преданных друзей,
Уверенности в будущем, счастливых долгих дней!*

Коллектив станции Кэлэраш поздравляет с днем рождения билетного кассира **СОЛОДКО М.Н.** и уборщицу **БУТУЧА А.Г.**

— Желаем крепкого здоровья, мирного неба, много радости от своих родных и исполнения всех желаний!

Администрация и профсоюзный комитет Басарабьяского рефрижераторного вагонного депо поздравляют с 65-летием **БОНДАРЕНКО Владимира Ивановича** — слесаря-электрика цеха обслуживания.

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

Коллектив службы внутреннего аудита ГП «Железная дорога Молдовы» поздравляет с днем рождения ревизора **РЫНЖА Юрия Харлампиевича**.

— Желаем Вам крепкого здоровья, семейного благополучия и счастья! Пусть удача сопутствует во всех добрых делах, а в жизни будет множество интересных и восхитительных событий!

Администрация и профком Басарабьяского СМП-740 поздравляют с днем рождения **ВОЛОКИТИНА Василия Николаевича** — бухгалтера, **ВАНЕЕВУ Алену Сергеевну** — бухгалтера.

*Желаем в жизни все успеть
И не стареть, а молодеть,
Здоровье, бодрость сохранить
И много-много лет прожить!*

Коллектив Кишиневской дистанции электроснабжения и профком сердечно поздравляют с днем рождения водителя ЭЧ-1 **ЗАЗЮК Александра Ивановича** и электромонтера РРЦ **ПОПОВА Всеволода Борисовича**.

*Желаем вам безоблачного счастья,
Здоровья и семейного тепла,
И пусть дорога, что зовется жизнью,
Всегда прекрасна будет и светла!*

Письмо в редакцию



Добрые слова тоже лечат

Я проходила курс лечения в железнодорожной больнице станции Кишинэу, в отделении неврологии. К сожалению, в больницы попадаю часто, так что сравнить есть возможность.

Едва попав в это отделение ЦКБ, почувствовала себя так, будто получила уже часть лечения.

В отделении — полная тишина, уютно, чисто. Весь медицинский персонал — и младший, и средний, и старший — беседу с пациентом ведут утешительно, успокаивающе, вызывая желание бесконечно повторять слово «спасибо!».

Моим лечащим врачом был Валерий Демьянович Старыш. С первого дня лечение сопровождалось его добрыми, душевными, поддерживающими, внушающими оптимизм словами.

Я приехала со своими лекарствами,

но их прием врач отложил на время после выписки домой. Все лечение в ЦКБ ст.Кишинэу — бесплатное.

Меня консультировали специалисты различных профилей: окулист, физиотерапевт, были проведены две процедуры рентгеноскопии. А терапевт даже сама пришла ко мне в палату: осмотрела, расспросила, посоветовала. Тоже — милая, душевная, за что я ей благодарна. Жаль, что не знаю ее имени и отчества, чтобы поблагодарить через газету.

Я очень довольна лечением, почувствовала существенное улучшение. А вывод сделала такой: медикаментозному лечению должно всегда сопутствовать соответствующее отношение, поведение врача.

В отделении неврологии ЦКБ ст.Кишинэу во всем следуют клятве Гиппократова, человек здесь на первом месте — тогда и настроение у больного поднимается, а значит улучшается и здоровье.

К большому сожалению, в наше время подобное встречается редко. И... ох, как обидно!

Еще раз хочу поблагодарить лечащего врача В.Д.Старыша. Благодарна всему коллективу медсестер и санитарок отделения неврологии. Такое впечатление, что этот коллектив подобран по конкурсу. Во всем, конечно же, заслуга заведующей отделением Галины Трофимовны Кумурчук. Таких бы побольше — здоровее народ будет!

**С уважением —
Лидия ВОЛОЩУК,
ветеран труда, председатель
Совета ветеранов железнодорожного транспорта станции Басарабьяска**

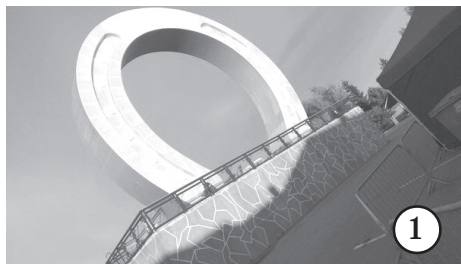
■ ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, ЧТО?..

Самые некрасивые строения и памятники в мире

Лидером рейтинга стало здание Городского совета в Бостоне (американский штат Массачусетс) — строение из серого бетона, напоминающее противоядерный бункер.

На втором месте — башня Монпарнас в Париже, архитектура которой совершенно не вписывается в окружающий пейзаж. У башни есть одно неоспоримое преимущество: ее смотровая площадка — единственное место во французской столице, откуда можно полюбоваться видом на город без этого уродливого строения.

Третье место заняла «Золотая подкова» из города Туури в Финляндии. Выкрашенная в золотой цвет подкова возвышается над вторым по величине финским торговым центром. Однако у гигантской подковы есть преимущество: считается, что она приносит удачу всем посетившим эти места (фото 1).



На четвертом месте — похожий одновременно на летающую тарелку с большим количеством антенн и на перевернутый бокал для мартини Ливерпульский собор.

На пятом месте оказался автовокзал Нью-Йорка. Сооруженный из стекла и прутьев, он напоминает заброшенное недостроенное здание.

Комплекс башен Колумба в Мадриде, которые пользователи Virtual Tourist сравнивают с гигантским набором из солонки и перчатки, заняли шестое место (фото 2).

Музей изобразительных искусств в Лихтенштейне, претендовавший на звание шедевра минимализма, стал седьмым строением в рейтинге архитектурных уродств.

Понятное дело, далеко не каждому сочетание камня, дуба и бамбука, из кото-

рых построено здание парламента Шотландии в Эдинбурге, обеспечили этому строению восьмое место в рейтинге.

Архитектурный ансамбль центральной библиотеки Бирмингема стал девятым в мире по уродливости, а на десятом месте оказалось одно из одиозных творений российского скульптора Зураба Церетели — памятник Петру Первому в Москве.



Архитектурный ансамбль центральной библиотеки Бирмингема стал девятым в мире по уродливости, а на десятом месте оказалось одно из одиозных творений российского скульптора Зураба Церетели — памятник Петру Первому в Москве.

Архитектурный ансамбль центральной библиотеки Бирмингема стал девятым в мире по уродливости, а на десятом месте оказалось одно из одиозных творений российского скульптора Зураба Церетели — памятник Петру Первому в Москве.

ПОПРАВКА
В материале «Южная станция Кульма: здесь обеспечивают пропуск поездов и сохраняют традиции», опубликованном в № 15 нашей газеты, вместо ДСП Федор Ангели следует читать Федор Арсени.

Скандворд

Сажа как народ	"Чертов" аттракцион	Веревка на луке	"... у Васи силен в математике"				Их чеканят на плацу
				Пускать ... в глаза		На ветках - плотные комочки	
Стебель вьющихся растений		"В лесу родилась ..."					
				Один из женихов Дюймовочки		Котлета после супа	
На компасе он вверху		Жена лесного колючки	Коричневая мохнатая ягода				
Куда мasons вхожи?				Операция с участием ОМОНа		"Печать" зубов на груше	
				Кислород+кислород+кислород			
Горы - хозяйка Медной горы	Забота или ... за больными	Вереница в хвосте полка	Вес нетто не учитывает ее вес				
Основное население Ливана				Что такое рокировка?			
				Рваное отверстие			
Она прощипывает, когда режешь лук		Золотая была от Сибири до Крыма				100 лет	
				"Худые" доски			