



# ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК Молдова

№ 36 (5852) 9 сентября 2015 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.



## ПОНЕДЕЛЬНИК — ДЕНЬ КОНТРОЛЯ

**Ю**рий ТОПАЛА, и.о. генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы», провел в понедельник, 7 сентября 2015 г., День контроля.

Начальник службы движения Игорь Мунтяну доложил руководителю CFM о погрузочно-разгрузочной работе, проводившейся в выходные дни на южных, северных и центральных участках магистрали.

По информации Илии Цуркана, начальника службы безопасности движения и ликвидации последствий аварий, произошло одно транспортное происшествие — сход локомотива по станции Басарабяска. Дано указание начальникам локомотив-

ной службы и службы пути провести тщательный разбор случившегося и передать материалы в службу РБ. Сергей Томша, заместитель генерального директора по инфраструктуре и тяговому подвижному составу, поясняя случившееся, задал причастным службам резонный вопрос: почему в течение 2,5 часа о транспортном происшествии не было доложено руководству магистрали? К слову, это не первый подобный случай на данном участке.

Прошедшая неделя обошлась без производственного травматизма. Пострадавший в августе 2015 г. работник ПЧ-3 Георгий Захария переведен для дальнейшего обследования в неврологическое отделение Центральной клинической больницы на станции Кишинэу во избежание осложнений после падения на рельсы.

Вопрос выплаты заработной платы под постоянным контролем руководителя магистрали

Юрия Топала. На Дне контроля был задан вопрос Роману Сырбу, и.о. заместителя генерального директора по финансовой деятельности, о ситуации с выплатой заработной платы железнодорожникам. По словам Романа Сырбу, все денежные поступления аккумулируются на выплату зарплаты.

Прозвучала на Дне контроля информация Мирона Гагауза, заместителя генерального директора CFM по техническому обслуживанию и ремонту, касающаяся эксплуатации модернизированных дизель-поездов на маршрутах Кишинэу—Окница и Кишинэу—Унгень. Сейчас ведется работа по вводу в эксплуатацию очередного модернизированного дизель-поезда. В настоящий момент он нуждается в ликвидации ряда технических неисправностей. В нем отмечена вибрация кузова, выход из строя реле регулятора напряжения. Мирон Ульянович высказал уверенность, что пос-

ле решения всех сопутствующих проблем очередной модернизированный дизель-поезд в ближайшее время выйдет на линию. Предварительно он будет задействован на участке Кишинэу—Бендеры.

Ион Запорожан, председатель Федерации профсоюза железнодорожников Молдовы, рассказал о проводимой разъяснительной работе в коллективах магистральной. 10 сентября состоится заседание созданной на CFM примирительной комиссии по ликвидации задолженности по выплате заработной платы. В ее состав вошли представители трудовых коллективов — председатели крупных узловых профкомов во главе с Петром Чернецким, заместителем председателя Федерации отраслевого профсоюза. От Администрации CFM в комиссии — Мирон Гагауз (председатель комиссии), Сергей Томша, Евгений Аксентьев, Виталие Маноле, Виктор Кэлдаре, Роман Сырбу, Виталие

Фуртуна, Вячеслав Пырлог, Виталие Бужор, Алина Дьяченко. Первое заседание примирительной комиссии состоялось 3 сентября 2015 года.

Ирина КРАЕВСКАЯ

### ОФИЦИАЛЬНО

#### НАЗНАЧЕНИЯ

Приказом и.о. генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» НАЗНАЧЕНЫ:

**СЫРБУ Роман** — и.о. заместителя генерального директора по финансовой деятельности;

**ОБОР Юрие Валериу** — заместителем генерального директора по социальным вопросам и администрированию;

**БРИЧАК Ион** — директором юридического управления;

**СПАТАРЬ Александр** — начальником вокзала Кишинэу.

## На Молдавской магистрали

### В тесном взаимодействии

Обеспечение транзитных перевозок и организация местной грузовой работы — таковы две главные составляющие деятельности железнодорожной станции Джурджулешть. Ее коллектив, состоящий из опытных специалистов, делает все необходимое для выполнения поставленной задачи.

Немалым подспорьем в этом деле является четкое налаженное взаимодействие с коллегами соседних станций Рени и Галаць, администрацией Международного свободного порта, занимающегося перевалкой, в частности, крупнотоннажных морских контейнеров. Важное место в ряду экономических агентов отведено крупной компании «Trans Oil Group», доставляющей железной дорогой зерновые и подсолнечное масло для последующего экспорта водным путем. Находящийся рядом со станцией и портом современный терминал компании способен хранить и перерабатывать до 500 тысяч тонн зерна в год. Все больший интерес к сотрудничеству проявляют экономические агенты из-за реки Прут.

Несмотря на финансовые трудности, руководство ГП «Железная дорога Молдовы» предпринимает усилия по дальнейшему развитию инфраструктуры станции. Созданы условия для быстрого перегруза из вагонов узкой, западноевропейской колеи в вагоны нашей, широкой, и наоборот.

В будущем намечено реализовать несколько других долгосрочных проектов, построить новое здание, в котором разместятся пост ЭЦ, контора передач, остальные службы.

Важное значение придунайской станции для укрепления экономики и повышения доходности магистрали уже успел оценить и.о. генерального директора ГП «ЖДМ» Юрий Топала, побывавший здесь недавно с визитом в сопровождении заместителя по техническому обслуживанию и ремонту Мирона Гагаузом. Руководители встретились с работниками местного железнодорожного узла, посетили зерновой терминал коммерческой структуры «Trans Oil Group». Проведены переговоры с экономическими агентами региона с целью определения оптимальных решений для увеличения грузоперевозок железной дорогой.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

### Чем больше груза, тем лучше

Умело строят деловые отношения с экономическими агентами прилегающей агропромышленной зоны работники грузового цеха станции Чимишлия. И такое сотрудничество приносит свои плоды.

В нынешнем году коммерческие фирмы «Cimislia» и «Albastrele Wines» отправили несколько вагонных партий бутылированного вина в адрес потребителей из Казахстана и Киргизии. Отгружаются зерновые на экспорт в направлении Рени-порт.

Из Российской Федерации прибывают вагоны с минеральными удобрениями, столь необходимыми для повышения урожайности полей.

В грузовом цехе станции — три специалиста. Это старший товарный кас-

сир с 30-летним трудовым стажем на транспорте Елена Юрецкая, старший приемосдатчик Иван Чавдарь (стаж около 43-х лет) и молодой приемосдатчик Ольга Тучкова, принятая на работу недавно, но уже успевшая при поддержке опытных наставников акклиматизироваться в избранном деле.

Работники грамотно оформляют документацию на грузы, взыскивают сборы, предусмотренные за оказание услуг железной дорогой, следят за пра-



Фото Юрия КОЗЛОВА

вильностью погрузки и соблюдением весовых норм.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

## Кварцевый песок — железной дорогой

Раньше грузовая работа станции Вэлчинец сводилась в основном к оказанию услуг по транспортировке сельскохозяйственной продукции, выращиваемой в прилегающем регионе. Нарботанные деловые связи и теперь не сбрасываются со счетов, однако уже на протяжении нескольких лет львиную долю в структуре погрузки занимает кварцевый песок. Его добывает в окрестностях и после удаления примесей грузит в полувагоны коммерческая фирма АО «Tezeu-Lux».

— Данный клиент для нашей станции — настоящая находка, потому что обеспечивает неплохой тоннаж, а значит и доход в дорожный бюджет, — говорит ДС Валентина Забавная. — Песок отправляется регулярно в адрес столичных стекольных предприятий. Стараемся, чтобы не возникало проблем с подачей подготовленных соответствующим



образом полувагонов на погрузочную рампу, оформлением сопроводительной документации.

В первом полугодии на станции вело погрузку зерновых SRL «Agrofloris-Nord», а еще два экономических агента выгружали сжиженный газ, что позволило справиться с плановыми показателями. Коллектив грузового цеха в составе старшего товарного кассира Зинаиды Скрипник, товарных кассиров Галины Рябко и Людмилы Филипчук, приемосдатчика Геннадия Кушнира готов и дальше прилагать усилия, чтобы не допустить ослабления контактов с клиентами. Главный фактор в этом деле — качество предоставляемых услуг.

Еще один ответственный участок работы — обеспечение графика движения пассажирских и грузовых поездов на «стыке» с Юго-Западной железной дорогой.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

НА СНИМКЕ: площадка по загрузке песка.

Фото Юрия КОЗЛОВА



# ВРЕМЯ НЕПРОСТЫХ РЕШЕНИЙ

## На CFM начали ликвидацию задолженностей по заработной плате

**Можно привести десятки примеров того, как работники магистрали, невзирая на серьезные трудности экономического и технического характера, продолжают удерживать ситуацию под контролем, обеспечивая на приемлемом уровне перевозки и безопасность движения. И это не может не восхищать. Однако любой труд, даже осененный преданностью к порученному делу, должен быть достойно и своевременно оплачен. К чести нынешнего руководителя CFM Юрия ТОПАЛА, принявшего дорогу с трехмесячной задолженностью по заработной плате персонала, дальнейшее сползание в долговую яму удалось остановить. Более того, сделан полный расчет за май, частично — за июнь, что, конечно же, вызывает удовлетворение у тружеников, ожидающих дальнейших эффективных шагов в данном направлении. Определенный оптимизм вселяет опубликованное две недели назад в газете «Железнодорожник Молдовы» интервью, в котором и.о. генерального директора магистрали Юрий ТОПАЛА в числе основных приоритетов своей работы называет заботу о людях. Мне удалось побеседовать по этому поводу с группой путейцев северного участка.**

— Если слово нового руководства действительно не будет расходиться с делом, то долги по зарплате исчезнут уже в нынешнем году, — говорили они. — Это очень важно, так как у каждого из нас семьи, которые нужно содержать в условиях непомерно высокого роста цен на продовольствие, коммунальные услуги, прочие жизненно важные потребности.

Того же мнения придерживаются труженики других предприятий и участков Бэлцкого и Окницкого железнодорожных узлов, где довелось побывать. Среди железнодорожников есть те, у кого учатся и, соответственно, нуждаются в постоянной финансовой подпитке со стороны родителей дети. А кто-то взял кредит, за пользование которым нужно своевременно платить проценты.

В беседах люди указывали еще на один момент: ликвидация задолженностей по зарплате позволит снизить текучесть кадров, усугубившуюся за период нестабильности. Это очень актуально. Разуверившись в получении достойного и своевременного вознаграждения за труд, многие, особенно молодежь, все чаще отправляются искать свою жар-птицу в других местах. И это в то время, когда умелые руки нужны в поддержании пути, хозяйства сигнализации и связи, при вождении поездов, проведении ремонтов подвижного состава и т.д. Например, в одной лишь ШЧ-3 ныне не хватает к штату 52 человека. В ТЧ-4 на эксплуатационных и ремонтных работах занято немало специалистов предпенсионного возраста, тогда как молодежь, подготовленная в стенах технического колледжа железнодорожного транспорта, закрепляется на производстве плохо.

Говорили железнодорожники и о том, что важно не только своевременно платить, но и повышать зарплату. Именно в этом многие из них видят ключ к эффективному реформированию магистрали, о котором столько говорится и пишется в последнее время. Ведь сколько бы мы не учитывали в планах

на будущее его технические аспекты, но без формирования на основе достойной оплаты труда осознания каждым тружеником целей и задач многие серьезные планы просто недостижимы. Если работодатель получает юридическое право собственности, что, скорее всего, ожидается на дороге в перспективе, то работник должен иметь в качестве уравновешивающего общий экономический интерес фактора привлекательную работу и позволяющую удовлетворять самые насущные потребности заработка.

Но легко сказать — погашение задолженностей и повышение зарплат! Деньги не берутся из воздуха. Их дорога должна зарабатывать, оказывая услуги по перевозкам, что ныне совсем непросто. И большинство тружеников это тоже понимают, не поддаваясь на дешевые популистские призывы со стороны некоторых политиков. Тенденция следующая. В условиях неблагоприятной рыночной конъюнктуры, общей экономической ситуации, ужесточения конкуренции с другими видами транспорта становится все сложнее обеспечивать экономическое выживание. Не только у нас, но и на других дорогах, включая РЖД, наблюдается спад в перевозках. Нужно вернуть себе высокодоходные грузы, отобранные конкурентами, что, в частности, возможно через существенное расширение спектра сопутствующих услуг, повышение технологической устойчивости. Это требует как времени, так и вложения немалых средств.

Но имеется ряд резервов, которые можно реализовать уже теперь. И на них раскрывает глаза еще одно интервью, данное недавно информационному агентству ИНФОТАГ министром

транспорта и дорожной инфраструктуры РМ Юрием КИРИНЧУКОМ. Он отметил, в частности, что «до сих пор были проблемы с грузоперевозками из-за монополии, созданной тремя-четырьмя компаниями. Теперь мы возвращаемся к равным условиям для перевозчиков и всех отправителей, и наша задача вернуть тех клиентов, которые были потеряны в этот период». Не обойден вниманием и такой важный момент: на дороге приступают к созданию департамента по логистике, который будет отслеживать конъюнктуру рынка, вести продажу ус-

лее, что это является одним из условий получения кредитов на модернизацию, поставленным перед железной дорогой зарубежными банковскими структурами и правительством республики. Однако нет-нет, а дает о себе знать боязнь увольнений. Поэтому разъяснение руководителем магистрали в интервью, что речь вовсе не идет о каких-то массовых сокращениях в коллективах, воспринято положительно. Оптимизация будет осуществляться в основном за счет вакантных должностей, а также тех, кто находится длительный период в отпус-



**Свой хлеб железнодорожники зарабатывают тяжелым трудом**

луг с позиции экономической выгоды для предприятия.

Не менее важный фактор — сокращение необоснованных затрат. Может, не совсем популярно выглядит в глазах населения, как показывают дискуссии на местах, закрытие некоторых маршрутов дизель-поездов, но куда деться, если убытки от неподкрепленных государственной поддержкой внутренних пассажирских перевозок составляют ежегодно около 160 млн леев! Многие зависят от того, как поставлено дело с экономической дороговизной энергоносителей, приобретением материалов по разумным, прозрачным ценам. У железнодорожников имеется немало дельных предложений, которые, ясное дело, необходимо учитывать и помогать в реализации.

Еще один вопрос, волнующий тружеников, касается предстоящей оптимизации на дороге кадрового состава. В том, что она необходима для дальнейшего обеспечения нормальной работы и повышения рентабельности отрасли, мало кто сомневается. Тем бо-

как без оплаты и работает устойчиво за границей. В ведение министерства здравоохранения будет передана ведомственная медицина, что позволит медперсоналу сохранить свои рабочие места. Не останутся не у дел женщины станций, подлежащих закрытию.

Железная дорога переживает нелегкое время. И трудно сказать, сколько еще подводных камней придется преодолеть, чтобы вывести ее из тупика на современный уровень. Но то, что любое промедление на этом пути недопустимо — факт бесспорный. Чтобы добиться успеха, нужно делать ставку не только на решение технических проблем, но и на повышение роли трудового потенциала, носящего психологический и социальный характер. **Последние события, приведшие к образованию задолженностей по зарплате, показали со всей очевидностью, что на людях, как бы ни было трудно, нельзя экономить.**

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Фото Юрия КОЗЛОВА

## ■ СУДЬБЫ ЛЮДСКИЕ



### Устойчивая колея Николая

**Только появится человек на свет, а жизнь уже включает ему свой счетчик времени. И важно не растратить себя попусту. Николаю Михайловичу Кучеру перевалило за шестьдесят. Память хранит и радости, и горе, через которые прошел достойно, с молодости всецело отдавая себя путейскому делу.**

— На железной дороге трудились дедушка — мостовиком, отец — дежурным железнодорожного переезда, — говорит ветеран. — А я после восьмого класса окончил Жмеринское ГПУ и был направлен в Дарницкую ПЧ бригадиром пути. Затем — армия. Служить довелось, кстати, тоже в железнодорожных войсках — строили путевую ветку между Моино и Фрязино в России. Но тянуло в родные места. Так после демобилизации в начале января 1970 года в судьбу вошла навсегда наша магистраль. Сначала — бригадир пути, далее — дорожный мастер в районе станции Колбасна, пока не появилось вакантное место

по той же должности рядом с отчим дедом в Вэлчинце.

Вэлчинский околоток, находящийся ныне в составе Окницкой ПЧ, и стал основной вехой в судьбе. Именно при Николае Михайловиче здесь произошло столько добрых перемен: капитальные ремонты пути, сооружение двухэтажного административно-бытового здания с мастерской и гаражами, значительно улучшившее условия труда и быта. Коллектив околотка заметно подтянулся в работе. А все потому, что руководитель сумел создать микроклимат, основанный на взаимодоверии и в то же время требовательности, принципиальности.

Годы, годы... Вмещают они, прожитые, не только счастливые моменты, но и большую беду, которую пришлось пережить. Несколько лет назад трагически погиб сын, работавший на околотке рядом с отцом. Для Николая Михайловича это — самый страшный удар. И работа является тем единственным, что держит, не дает впасть в отчаяние.

Околоток, в котором много молодежи, признан одним из лучших не только в дистанции пути, но и по всей магистрали, что еще раз подтвердил недавний комиссионный осмотр. А его руководитель пользуется большим уважением в рабочей среде. В глазах тружеников он остается Мастером с большой буквы, с ним советуются, в нем нуждаются. Вот такая устойчивая жизненная колея у Николая Михайловича.

Владимир ОСТАПЕНКО

НА СНИМКЕ: дорожный мастер Николай Кучер.

Фото Юрия КОЗЛОВА



■ ГЛАВНОЕ — БЕЗОПАСНОЕ ДВИЖЕНИЕ

# По шпалам — круглый год

В эксплуатируемом пути при движении поездов часто возникают так называемые скрытые неисправности, которые визуальным контролем не выявишь. И тогда на помощь путейцам приходит чуткая ультразвуковая аппаратура. В Окницкой ПЧ, где участок изобилует множеством кривых, ее обслуживают специалисты во главе с мастером Виктором Мунтяну. Каждый день операторы дефектоскопных тележек отправляются, согласно утвержденному руководителем предприятия графику, на дальние и ближние перегоны, станции для проверки состояния рельсов. Результаты фиксируются в специальном журнале и служат базой данных для принятия неотложных мер.

**Н**а балансе цеха дефектоскопии — два РДМ-2 и столько же РД-22, чего вполне достаточно для охвата два раза в месяц 490 километров главного хода и станционных путей, а также 276 стрелочных переводов. Из трех вверенных направлений труднее всего добираться на чернэуцкое — от 61-го км до станции Липкань и далее, от о.п. Медвежа до о.п. Вартикеуць. Поэтому когда в ту сторону выезжает узловая моторка, дефектоскописты, пользуясь okazjiей, временно объединяют усилия. Отдаленный участок охватывается проверкой с помощью сразу четырех тележек с ультразвуковой аппаратурой, что позволяет справиться с ответственной работой в один и тот же день. Выгода от столь рационального подхода заключается также в снижении затрат, тем более что моторкой пользуются одновременно работники ряда других служб — энергетика, электромеханики СЦБ и связи.

В прошлом году цех удалось оснастить компьютером. Благодаря этому был усовершенствован технологический процесс расшифровки результатов дефектоскопии, фиксируемых на специальных носителях.

В коллективе десять человек. Виктор

Мунтяну, например, например, трудится здесь с 1981 года, исходов немало километров по шпалам в качестве оператора дефектоскопной тележки. Ему знаком не только каждый перегон, но даже пикет, он знает, в каких именно местах можно ожидать больше всего сюрпризов. В должности мастера Виктор Мунтяну — шестой год. Пониманием важности своего труда для обеспечения безопасности движения на пути со многими очагами кустовой гнилости шпал и просроченными капитальными ремонтами проникнуты повседневные заботы операторов Виктора Онофрийчука (работает с 1974 года), Анатолия Яворского (стаж в этой профессии с 1982 года), Александра Киструги, отца и сына Талеров, Владимира Сливчука, Владимира Чанова, других.

Владимир СЕВЕРНЫЙ



Фото Юрия КОЗЛОВА

**НА СНИМКЕ:** начальник службы пути Петру Саракуца (справа) и начальник ПЧ-6 Александр Бродский знакомятся по журналу, предоставленному оператором дефектоскопной тележки Александром Сливчуком, с состоянием рельсов в районе станции Гринэуць.



Фото Юрия КОЗЛОВА

## В ответе за энергобезопасность

**В**незапное обесточивание даже небольшой станции может создать массу непредвиденных проблем в обеспечении безопасности движения. А что уж говорить, если таких станций несколько, причем они имеют важнейшее значение для продвижения транзитных грузов и формирования местного грузопотока! Как, например, на участке от Чадыр-Лунги, Тараклии до Етулии, Джурджулешть, Колибаша, где сложное энергетическое хозяйство обслуживает коллектив Вулкэнештского сетевого района во главе с начальником Виталием Станчу из ЭЧ-2. И если здесь давно не происходит серьезных сбоев в снабжении объектов электроэнергией, то это свидетельство той напряженной работы, которая проводится специалистами в соответствии с требованиями.

На участке своевременно выполняются планово-предупредительные мероприятия с охватом линий электропередачи и трансформаторных подстанций, организовывается чистка трассы от

зарослей, делается многое другое, включая аварийные выезды при необходимости на линию, способствующие повышению энергетической безопасности участка.

Уже во время майского комиссионного объезда было видно, что вулкэнештские энергетики хорошо подготовились к летней поре перевозок. Это положительно сказывается на результативности нынешней работы.

Свой профессионализм показывают в больших и малых делах старший электромеханик Владимир Григорьев, электромеханик Петр Алексейчук, электромонтеры Андрей Кондратенко (бывший моряк рыболовного сейнера, нашедший второе призвание в родных краях), Василий Доброслав, Иван Гыра, Сергей Гроссу, Александра Степанова, контролер Марина Станчу, другие.

Владимир ОСТАПЕНКО

**НА СНИМКЕ:** электромонтер Василий Доброслав перед выездом на линию.

## ■ ПО СТРАНИЦАМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ГАЗЕТ

### Надежность и компактность

Огромный резерв для повышения эффективности и рентабельности перевозок кроется в коренной модернизации устройств СЦБ на основе микропроцессорной электрической централизации. Если бы она была проведена на Молдавской магистрали, то эксплуатационные расходы при высокой надежности оборудования уменьшились бы в несколько раз. Кроме того, отпала бы необходимость в содержании громоздких релейных стеллажей, занимающих на станциях едва ли не целые здания, которые нужно ремонтировать, зимой — обогревать.

Прогресс придет когда-нибудь, вне всякого сомнения, и к нам, а пока расскажем об эксперименте белорусских железнодорожников, взявшихся за реализацию проекта внедрения микропроцессоров типа ESA 11-BC и автоблокировки АВЕ-1-BC на участке Осиповичи—Жлобин.

Работая в тесном взаимодействии, работники сигнализации и путейцы демонтировали на станции Бобруйск старое напольное оборудование — электроприводы, путевые коробки еще 1976 года выпуска. С помощью специально изготовленных макетов и стенда электромеханики «прозвонили» рельсовые цепи, проверили светофоры, другие средства оповещения и организации движения. Параллельно велся монтаж микропроцессорной централизации, при которой все сложные схемы и устройства соединены в один большой организм для программного обеспечения технологического процесса пропуска поездов.

Новое рабочее место ДСП станции оборудовано двумя компьютерами — главным и резервным. На их мониторах в режиме реального времени будут находить отражение план станционных путей, сигналы, возможные сбои и неисправности в функционировании системы. Предусмотрена автоматическая запись всех действий дежурного за пультом.

(Газета «Железнодорожник Белоруссии»)

## В стабильном ключе

Станция Рэуцел, расположенная рядом с промышленной зоной города Бэлць, всегда славилась на северном участке магистрали неплохой грузовой работой. Вот и теперь, несмотря на трудности в экономике республики, позиция остается стабильной.

Как сообщил ДС Анатолий Бурлаку, план семи месяцев по выгрузке выполнен на 115,8 %. Продуктивно поработали и в августе.

— Будем и дальше трудиться в том же ключе, тем более что ясно видим еще не использованные до конца резервы, — заверил руководитель. — Как только улучшится экономическая ситуация, надемся привлечь к сотрудничеству дополнительное количество клиентов в лице коммерческих структур.

С целью экономии топлива в холодный период года специалисты грузового участка станции переведены в помещения первого этажа здания поста элек-

трической централизации. Здесь имеются все необходимые условия для работы с экономическими агентами и оформления документации на грузы, чем занимаются повседневно опытные старший товарный кассир Галина Кишларь, товарные кассиры Дина Бурлаку и Евгения Чибота, приемосдатчики Галина Пушкарь и Андрей Трипадуш.

Влад ПАВЛОВ

**НА СНИМКЕ:** руководитель грузового цеха Андрей Брозицкий, старший товарный кассир Галина Кишларь (слева) и товарный кассир Евгения Чибота.

Фото Юрия КОЗЛОВА





## ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Коллектив службы внутреннего аудита ГП «ЖДМ» поздравляет с днем рождения ревизора **ТИМОШКО Бориса Николаевича**.

*Пусть Книга Жизни открывает Вам  
Лишь самые прекрасные страницы,  
Река Надежды радостно струится,  
Цветы Любви цветут по берегам!*

Администрация и профсоюзный комитет Басарабьеского рефрижераторного вагонного депо поздравляют с 45-летием **ТРИКОЛИЧ Александра Владимировича** — механика резерва; с 55-летием: **ДИМИТРОВА Владимира Дмитриевича** — слесаря котельной, **ДОМУЩУ Юрия Ивановича** — механика резерва, **ХОТИНСКОГО Владимира Борисовича** — токаря подсобного цеха.

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

Коллектив станции Сипотень от всей души поздравляет с днем рождения дежурную по станции **БРАГОЙ Марию Ивановну**.

*Вас с днем рождения приятно нам  
поздравить,  
Слова душевные сказать сочтем  
за честь,  
И не пристало, Вы поверьте, нам  
лукавить —  
Мы очень рады, что Вы рядом с нами есть!*

Администрация, профком, коллектив Кишиневской дистанции электроснабжения от всего сердца поздравляют с днем рождения **ЧЕРЕНЧУКА Виктора Никифоровича** — энергодиспетчера.

*Пусть в этот день все ярче солнце  
светит,  
Цветы под ноги стелются ковром,  
Желаем крепкого здоровья, счастья,  
смеха,  
Всего того, что называется добром!*

Администрация, профком, коллектив Кишиневской дистанции электроснабжения от всего сердца поздравляют **СЕРЕТИНЮ Ивана Дмитриевича** — водителя ЭЧС Бендеры — с ЮБИЛЕЕМ, 60-летием! Иван Дмитриевич работает на дороге более 25 лет, внес огромный вклад в развитие энергетического хозяйства на железнодорожном транспорте, воспитал и передал свой опыт не одному поколению молодых работников.

*Желаем в этот славный юбилей  
Отличного здоровья, доброты,  
Счастливых и благополучных дней,  
Любви родных, сердечной теплоты,  
Вдыхать всей грудью жизни аромат,  
С улыбкой молодой на мир смотреть,  
Пусть не иссякнет бодрости заряд,  
Чтоб никогда душою не стареть!*

Профком Кишиневской дистанции сигнализации и связи поздравляет с ЮБИЛЕЕМ: **БОЖЕНКО Алексея Викторовича**, **ГУЛИК Владислава Олеговича**, **РЕМЕЗ Сергея Павловича**, **ТРИФАН Ефиму**, **ФЕДОРОВУ Татьяну Николаевну**, **ХЕГЕА Юрия**.

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



## НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ МИРА

### ЕС инвестирует в транспорт 13,1 млрд евро

Координационным комитетом фонда развития трансъевропейской инфраструктуры СЕФ одобрен предложенный Еврокомиссией в июне 2015 г. инвестиционный план развития транспортной системы ЕС на сумму 13,1 млрд евро. Это является частью глобального плана инвестирования в европейскую экономику в объеме 315 млрд евро.

Утвержденная сумма в 13,1 млрд является самым крупным вкладом ЕС в развитие транспортной сети. Будут профинансированы 276 наиболее значимых проектов, в том числе по внедрению цифровых технологий и альтернативных видов топлива.

Соглашения о грантах проектов будут подготовлены Агентством инноваций и управления сетями (INEA). Впоследствии Еврокомиссия и INEA будут контролировать ход реализации проектов, начать финансирование которых намечено в IV квартале 2015 г.

До 2020 г. из бюджета ЕС комитету СЕФ планируется выделить для софинансирования проектов TEN-T в странах — членах ЕС 24,05 млрд евро. В том числе 11,305 млрд евро будут доступны государствам с наиболее низким в ЕС уровнем экономического развития.

Деятельность СЕФ должна не только способствовать развитию транспортной системы Европейского союза, но и принести ощутимую выгоду европейской экономике в целом. Ожидается, что создание трансъевропейской транспортной сети может к 2030 г. создать до 10 млн рабочих мест и увеличить ВВП Европейского союза на 1,8 %.

### Начато строительство нового завода Vossloh

В Киле (Германия) начаты работы по сооружению нового локомотивостроительного завода компании Vossloh. Vossloh и девелоперская компания Stargime инвестируют в постройку предприятия 41 млн евро. Завод, площадь производственных помещений которого составит 18 000 м<sup>2</sup>, должен вступить в строй в середине 2016 г. К предприятию будет подведена железнодорожная линия.

### Грузовые перевозки на линии колеи 1520 мм в Польше

Вертикально интегрированная железнодорожная компания PKP LHS эксплуатирует единственную в Польше магистральную линию колеи 1520 мм. Выполняя в основном массовые перевозки руды и угля, она в последние годы устойчиво наращивает грузооборот и вкладывает значительные средства в развитие инфраструктуры и парка подвижного состава.

### Междугородные поезда для Франции

Компании Alstom и Bombardier представили свои технические разработки междугородных поездов, развивающих скорость до 200 км/ч. Эти поезда должны заменить подвижной состав, работающий в настоящее время на междугородных линиях французских железных дорог.

## Заготавливаем овощи на зиму



### КВАШЕНИЕ

На зиму можно квасить капусту, огурцы, перец, баклажаны, помидоры.

Для начала готовится рассол: в кипяченую воду насыпается поваренная соль (на 10 л воды 1 кг соли) и размешивается до полного растворения. Стенки бочки для квашения стоит натереть чесноком, на дно положить листья вишни, черной смородины и хрена. Это поможет предотвратить образование плесени.

Помытые и нарезанные овощи сложите в бочку, залейте рассолом и накройте крышкой. Уберите бочку на хранение в помещение с температурой 18-20 градусов. Через пару дней начнется брожение и через 9-12 суток закончится. Храниться квашенные продукты могут до двух лет при соблюдении соответствующих условий. В процессе брожения и при хранении нужно проверять, нет ли на поверхности пены, и снимать ее.

### КОНСЕРВАЦИЯ

Консервирование — один из самых распространенных способов заготовить овощи на зиму.

Хотя в консервированных овощах сохраняется мало витаминов и микроэлементов, так приятно полакомиться зимой маринованными огурчиками и помидорчиками! Существуют разные рецепты консервации, мы напомним лишь общие принципы.

Для консервирования нужно отобрать спелые (но не переспевшие) овощи, плотные, без вмятин и повреждений. Их моют, при необходимости нарезают и плотно укладывают в простерилизованные банки. Вместе с овощами нередко кладут пряности. Затем в банки заливают горячий рассол или маринад. После этого банки с заготовками желательно повторно простерилизовать. Хранятся консервированные овощи до трех лет, если, конечно, правильно простерилизованы и герметично закупорены.

### ЗАМОРОЗКА

Заморозка овощей на зиму позволяет сохранить в них практически все витамины и микроэлементы. Это быстрый способ, который требует только вместительной морозилки.

Замораживать на зиму лучше всего следующие овощи: сладкий перец, морковь, зеленый горошек, кукурузу, цветную капусту, спаржевую фасоль, щавель, баклажаны. Можно замораживать небольшие помидоры-«сливки», у которых мало мякоти и много семян.

Для заморозки овощи нужно подготовить. Их моют, просушивают и нарезают. У горошка и кукурузы замораживают зерна, цветную капусту разделяют на соцветия. Болгарский перец можно замораживать целиком, предварительно очистив от семян, если вы хотите использовать его для фарширования.

Подготовленные овощи положите на поддоны одним слоем на некотором расстоянии друг от друга и поместите в морозилку. Заморозка займет около 2 часов при температуре -20 градусов. Замороженные плоды пересыпьте в полиэтиленовые пакеты и снова поместите в морозилку.

Учтите, что размороженные овощи нельзя замораживать повторно: они теряют полезные свойства и могут испортиться. Поэтому лучше фасовать овощи небольшими порциями: одна порция на одну готовку. Храниться замороженные овощи могут 8-10 месяцев.

## В минуту досуга

Шкура лимона, стертая в порошок	Как веранда, но не застеклена	Изданные обноска					
				Войско в шлемах и с мечами	Тургенев по отношению к "Муму"	Туда спустился Орфей	
Состояние при испуге	Кувшин с крышкой	"Голод... не ..."					
				Грусть по любимой	Радость для Ивана Грозного		
Скотов сорок голов	Цифра престижа газеты	В паре с терпением всё перетрет					
Первый в мире убийца				Вадор, пустяки, нелепость		Достаток сверх меры	
			Славянский "аул"				
Толстое, плотное сукно	Золотая приманка для аргонатов	В кружке с шапкой пены	"Зверь" с морской кокарды				
			Легковушка с четырьмя кольцами				
Трапеzia при свечах			Хоккейная лига Нового Света				
Пряный ... в бочке	Начало лабиринта					Деньги в кошельке	
				Начало молитвы к Деве Марии			