

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК МОЛДОВА



N 48 (5864) 2 декабря 2015 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.



транспортного коридора ГУАМ, создания условий для ведения бизнеса и новых возможностей для развития транспортного коридора.

Выводы и рекомендации, выработанные во время конференции, лягут в основу создания новых проектов и программ сотрудничества в сфере транспорта в форматах ГУАМ и ГУАМ+, а также будут обсуждены во время очередного заседания Рабочей группы ГУАМ по транспорту.

Содружество ГУАМ набирает обороты

В Киеве состоялась специализированная конференция «ГУАМ-Транзит-2» с участием представителей ведомств государств-членов ГУАМ. Цель конференции — совершенствование нормативно-правовой базы о тарифной политике, направленной на привлечение транзитных грузопотоков по международным транспортным коридорам, проходящим по территории стран ГУАМ — Грузии, Украины, Азербайджана и Молдовы. В работе конференции также приняли участие представители Международного Союза Автомобильного Транспорта (IRU) в Евразии.

Республику Молдова на конференции представляли Валентин ТОНКОГЛАЗ, начальник железнодорожного департамента Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры РМ и Наталья МОСТОВАЯ, ведущий инженер службы международных связей и протокола Дирекции стратегий и международных связей ГП «Железная дорога Молдовы».

В процессе работы конференции Секретариатом ГУАМ была представлена презентация на тему: «Транспортный коридор ГУАМ: возможности и проблемы. Транспортная политика ГУАМ». Были заслушаны выступления присутствующих делегатов. Следует отметить, что ГП «Железная дорога Молдовы» заинтересована в развитии контейнерных и контейнерных перевозок на базе Международного свободного порта Джурджулешть (МСПД), в увеличении объема перевозок грузов в сообщении Европа—Азия с задействованием 12-го транспортного коридора ОСЖД.

Участники конференции обсудили вопросы программы и определили, что основную конкуренцию в доставке грузов по маршруту Азия—Европа—Азия по территориям государств ГУАМ составляет Северный маршрут, который проходит через страны Таможенного Союза: Достык (КЗХ) — Илецк—Канисай (РЖД) — Красное—Осиновка (БЧ) — Брест—Гамбург. Движение по такому маршруту из Китая в Европу занимает около 9 суток.

В процессе сессии «Концепция развития транспортного коридора ГУАМ» украинской стороной была представлена презентация на тему: «Организация перевозок грузов в контейнерах в составе контейнерных поездов в направлении из Китая в страны ЕС через Украину».

Был представлен альтернативный существующему маршрут контейнерного поезда из Китая в страны Европы по маршруту Достык—Актау-порт—Алят (Казахстан)—Беюк—Кясик (Азербайджан)—Батуми (Грузия)—Ильичевск-паромная—Изюв/Ужгород/Чоп (Украина). Ориентировочное время в пути данного поезда 11,2 суток.

Данный маршрут может быть конкурентным по сравнению с традиционным сухопутным маршрутом при условии согласования технологии организации контейнерного поезда и определения операторов поезда, сокращения времени в пути следования, оптимизации стоимости перевозок.

Участники конференции рекомендовали украинской стороне принять участие в следующем заседании Транскаспийского Международного Транспортного Маршрута (ТМТМ), в рамках которого необходимо способствовать созданию конкурентоспособных тарифов в направлении Азия—Европа—Азия. Молдавской стороне рекомендовано принять участие в следующем заседании ТМТМ с целью последующего присоединения к данному маршруту.



Участники конференции обсудили информацию относительно транспортной политики государств-членов ГУАМ, концепции дальнейшего развития

Дальнейшее развитие транспортного коридора ГУАМ будет способствовать повышению эффективности внешнеэкономических перевозок и обеспечению гарантии их осуществления на основе международных соглашений и договоренностей, укрепляющих экономическую безопасность стран-участниц, а также привлечению на отечественные транспортные полигоны транзитных перевозок третьих стран и получению за счет этого дополнительных доходов.

Ирина КРАЕВСКАЯ

■ СООБЩАЕМ ПОДРОБНОСТИ

Некомпетентность или Равнодушие?

По вине неудовлетворительного менеджмента Бэлцкая железнодорожная больница оказалась не готова к зимним холодам. Задолженность за отопление перед местным SA «CET-NORD» привела к критической ситуации: в неотапливаемых больничных кабинетах стало невозможно далее оказывать медицинские услуги пациентам.



Позтому неудивительно, что, когда в железнодорожную больницу станции Бэлць-Слобозия поступил приказ из Администрации ГП «Железная дорога Молдовы» с распоряжением приостановить со 2 ноября 2015 года прием больных в стационарное отделение, занятые здесь специалисты заволновались о своей дальнейшей судьбе.

Для выяснения ситуации в Бэлць 24 ноября 2015 года приехали заместитель генерального директора магистрали по социальным вопросам Юрий ОБОР, помощник генерального директора CFM по экономическим вопросам Василе КИТОРОАГЭ и начальник Центра медицины труда Александр БАРКАРЬ.

Выступив перед медперсоналом, они рассказали о тяжелейшем финансовом положении дороги, которое не позволяет далее содержать в прежних объемах инфраструктуру, и в том числе медицину, а потому приходится идти на непопулярные меры. Тем не менее, несмотря на закрытие стационара, принято решение сохранить его медперсонал. На холодный период года он переводится в здание поликлиники.

На собрании был поднят и другой, не менее важный вопрос. Из-за отсутствия опыта или плохого менеджмента железнодорожная больница накопила задолженность за тепло перед местной SA «CET-NORD» 482 тысячи леев. Это привело, как уже известно, к отклю-

чению ее от централизованного отопления.

Главному врачу больницы Леониду Бозу дано задание провести переговоры с руководством теплоснабжающего предприятия о поэтапном погашении долга, чтобы возобновить теплоснабжение немедленно. Пока переговоры проходят туго, однако шанс положительного решения наболелшего вопроса все же есть.

ДЛЯ СПРАВКИ. На содержание железнодорожной больницы ежегодно расходуется около 4,6 млн леев, из которых всего 1,2–1,3 млн она зарабатывает самостоятельно, оказывая платные медицинские услуги. Сумма частичной самоокупаемости могла бы быть

выше, если бы, по мнению начальника Центра медицины труда Александра Баркаря, в соответствии с требованиями оформлялись случаи, оговоренные в условиях страховой медицины. Он уверен, что навестать упущенное не поздно. И если администрация местной больницы заключит на 2016 год договор с Национальной медицинской страховой компанией, то вполне возможно, что стационар будет открыт вновь.

В свое время перспективами совместного сотрудничества интересовались инвесторы из Израиля и Голландии. Они проявили готовность вложить деньги в ремонт и переоснащение больницы, а также лечить железнодорожников бесплатно, если будет соблюдено условие долгосрочной аренды зданий. Однако в силу ряда причин взаимопонимание так и не было достигнуто.

НАШ КОРР.

Фото Юрия КОЗЛОВА



Железная дорога на современном этапе — один из самых экологичных видов транспорта

■ ПОД ЭГИДОЙ МЕЖДУНАРОДНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ — UIC

В рамках подготовки к конференции ООН по изменению климата Международный союз железных дорог (Union Internationale des Chemins de Fer) провел кампанию «Поезд в Париж-2015».

«Поезд в Париж» — организованная сеть поездов, которые привезли делегатов из Азии и Европы (в том числе из России, Китая и Монголии). Авторы этой кампании хотели донести до общества мысль о важной роли этого экологичного вида транспорта в борьбе с изменением климата.

Поезда встретились в Париже 28 ноября 2015 года, в выходной — канун на-

чала переговоров в формате COP-21. По замыслу организаторов, поездка на специализированных поездах должна вдохновить лидеров разных стран на разработку долгосрочных программ поддержки железнодорожного транспорта.

Ведь, как известно, транспорт несет ответственность за 30 % мировых выбросов CO₂. Но из них только 2 % приходится на железную дорогу (данные по

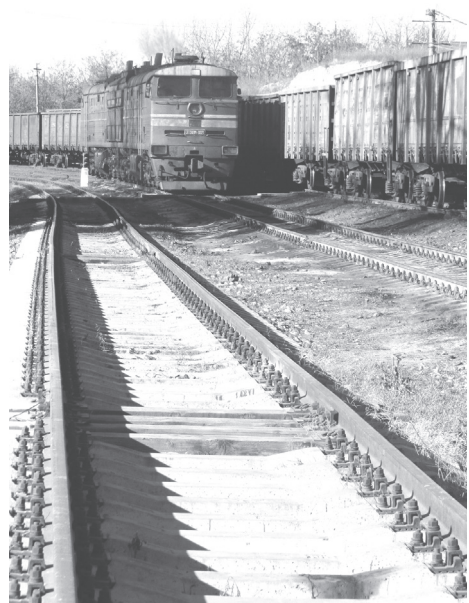
Европе). В среднем выбросы от одной поездки поездом содержат в 3-10 раз меньше CO₂, чем от одной поездки авиа или автотранспортом.

Полную информацию о кампании «Train to Paris» можно найти по ссылке: <https://www.youtube.com/watch?v=AuqQvAzpui8&feature=youtu.be>

По материалам пресс-службы CFM

■ ВЗГЛЯД НА ПРОБЛЕМУ

Концентрировать усилия на важных направлениях



Любой предприниматель, имеющий намерение перевезти на дальнее или ближнее расстояние свою продукцию, товары или сырье, скрупулезно подсчитывает в каждом конкретном случае, во что это ему обойдется. Во внимание, естественно, берутся преимущества и недостатки предлагаемых разными операторами транспортно-логистических услуг. И лишь потом следует окончательный выбор наиболее приемлемого варианта. Чтобы максимально соответствовать предъявляемым требованиям, Государственному предприятию «Железная дорога Молдовы» — одному из основных перевозчиков республики — сегодня, как никогда ранее, важно повышать уровень клиентской предпочтительности.

Задача, прямо скажем, непростая. Несмотря на занимаемое дорогой выгодное географическое положение, на привлечении к сотрудничеству новых клиентов негативно сказываются мировой финансово-экономический кризис, приведший к ослаблению производственно-торговых связей, и нестабильная политическая ситуация в связи с событиями на Украине. Еще один неблагоприятный фактор — усилившаяся конкуренция со стороны автомобилистов, которые, в отличие от железнодорожников, фактически избавлены от необходимости вкладывать средства в содержание затратной, ложащейся на себестоимость перевозок дорожной инфраструктуры. Тем не менее, все эти обстоятельства не умаляют шансов на укрепление конкурентных позиций. Лишь нужно научиться концентрировать усилия на наиболее перспективных направлениях.

Хорошие возможности для наращивания перевозок грузов сохраняются на многих участках, и особенно — на юге, где находятся Джурджулештский пограничный ход и Международный свободный порт. Именно здесь, у выхода к «реке народов» Дунаю и морю, на стыке трех государств, одно из которых — член ЕС, наблюдается оживление торговых связей, а соответственно и важных транзитных грузопотоков, сулящих значительную экономическую выгоду.

Следует заметить, дорогой уже сделано немало для налаживания более

тесного сотрудничества с действующими в данном регионе экономическими агентами. Среди мер, направленных на повышение привлекательности транспортных услуг, можно выделить подведение совмещенной железнодорожной колеи к нефтяному и грузовому портовым терминалам, что ускоряет перегруз. Прокладка ветки со стороны Кахула открыла возможность избежать излишних таможенных накруток в сравнении с тем, если бы груз перевозился обычным маршрутом через украинскую станцию Рени. Благодаря улучшению деловых связей с оператором Международного свободного порта Danube Logistics, дорога вовлечена в международные проекты железнодорожных контейнерных поездов «Зубр» и «Викинг», а также в аналогичный проект местного значения «Прут».

* * *

Важная составная часть логистики перевозок — оперативное оформление сопроводительной документации на грузы. На станции Джурджулешт по желанию клиентов формируют единый пакет экспедиторских услуг. Это избавляет от необходимости терять время на беготню по различным инстанциям, гарантируется сохранность груза, в том числе и при пересечении проблемного Приднестровья. Не в меньшей степени делу способствуют стабилизация тарифных условий для основного номенклатурного набора грузов и действующие скидки на транспортировку, в частности,

угля, кокса, солей, удобрений, черных металлов, контейнеров, нефтепродуктов, а также уменьшение налоговой нагрузки со стороны государства, введение таможенниками электронных деклараций. **Новый импульс придала недавняя встреча генерального директора магистральной Юрия Топала с представителями местных деловых кругов, в ходе которой обсуждались назревшие проблемы во взаимоотношениях.**

По мнению многих, железная дорога обладает немалым потенциалом дальнейшего серьезного наращивания транзита, погрузки и разгрузки в регионе. Его раскрытие зависит от еще большего укрепления связей с экономическими агентами не только Молдовы, но и юга соседней Румынии, реализации проекта расширения зернового терминала компанией Trans Oil. Увеличит мощности по перевалке через порт темных нефтепродуктов ЗСП «Валканеш», входящее структурно в компанию Industrial Invest. Еще один резерв для перевозок — экспорт-импорт органической сельхозпродукции, складские помещения для хранения которой сооружает молдо-датское предприятие. Упал на 42% объем перевалки контейнеров, однако, судя по всему, явление это — временное. Оптимизм вселяет договор порта с китайским оператором контейнерных перевозок, открывающий доступ к участию в международном проекте «Шелкового пути». Разрабатывается ряд инвестиционных проектов, расширяю-

щих участие предпринимателей в организации экспорта алкогольной продукции наливом танкерами или по железной дороге, импорта удобрений из России морским путем с последующим заводом в отечественные сельскохозяйственные зоны железнодорожными вагонами.

Необходимость дальнейшего совершенствования железнодорожных транспортно-логистических услуг в приднестровском регионе приобретает особую актуальность и по той причине, что магистрали, образно говоря, дышат в затылок конкуренты в лице автоперевозчиков. Аналитики предсказывают новое усиление и без того жесткой борьбы за транзитные потоки с окончанием реализации автомобильной дороги Кахул—Джурджулешт. В качестве ответной меры важно продолжить работу по повышению надежности железнодорожной ветки кахульского направления, особенно участка Прут—Яргара, что позволило бы снять действующие весовые ограничения для поездов, повысить их скорость. Многие в этом деле, как и вообще в повышении пропускной способности железной дороги, увязываются с быстрым поступлением и освоением кредитных ресурсов от западно-европейских банковских структур.

Как бы там ни было, но, чтобы укрепить свое экономическое и финансовое положение, железная дорога должна больше перевозить. Что означает только одно: пришла пора еще решительней включаться в борьбу буквально за каждый вагон груза. На основе индивидуального подхода, проявления большей гибкости в деловых отношениях с клиентурой. Необходим механизм гарантированного доступа всех пользователей на рынок железнодорожных перевозок. Это предполагает создание информационно-торговых площадок, которые помогут любому экономическому агенту оперативно получать вагоны в свое распоряжение. Можно назвать очень своевременным решение руководства магистральной о создании департамента логистики, в обязанность которого вменены изучение конъюнктуры рынка, продажа и покупка услуг, исходя из экономической выгоды предприятия. Столь прагматичный подход позволит повысить потенциал привлечения клиентуры, ускорит внедрение прогрессивных транспортных технологий, улучшит обслуживание, что в конечном счете будет способствовать лучшему позиционированию железной дороги на рынке транспортных услуг, укреплению ее конкурентоспособности.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Фото Юрия КОЗЛОВА



■ ЗНАТЬ И СОБЛЮДАТЬ НОРМЫ И ПРАВИЛА

ЖИВИ И РАБОТАЙ БЕЗОПАСНО

На ГП «Железная дорога Молдовы» проходит обучение в области охраны здоровья и безопасности труда руководителей рабочих мест, специалистов и представителей работников филиалов.

Опыт показывает, что в любой сфере человеческой деятельности, а тем более на производстве и транспорте, не исключается вероятность возникновения травматизма, приводящего к инвалидности и даже смерти. Но очевидно и следу-

на Бэлцком железнодорожном узле. — Главный выигрыш — в более качественном, с учетом специфики именно железнодорожного транспорта, изложении учебного материала. Это, уверен, еще лучше будет способствовать сохранению жизни и здоровья наших труженников, сокращению финансовых затрат и материальных потерь, сопутствующих несчастным случаям.

Подавляющая часть слушателей с разных участков северного

Хорошей посещаемости в немалой степени способствовала сама методика преподавания. Члены дорожной комиссии по обучению — ведущий инженер службы защиты и предупреждения Владимир Райко и инженер первой категории Штефан Буга — умеют строить учебный процесс на интерактивном, далеком от формализма уровне. Рассматриваемые темы затронули законодательство республики и систему управления охраной здоровья и безопасностью труда на железной дороге, положение о рас-

Неизгладимое впечатление у многих оставили, в частности, видеофильмы «О роли спецодежды» и «Стажер». В первом случае было показано, как надежная экипировка спасла жизнь трех работников, а во втором — наглядно продемонстрирована цепочка нарушений со стороны составителя поездов и дежурного станции, приведших к трагической гибели молодого практиканта — без пяти минут выпускника железнодорожного высшего учебного заведения.

Раскрывая природу несчастных случаев, Владимир Михайлович вспомнил, что за шестнадцать лет работы в службе защиты и предупреждения ни разу не сталкивался с их идентичностью. Тем не менее, несмотря на различие в обстоятельствах, все они были пронизаны отнюдь не чистой случайностью, а имели общую закономерность возникновения. Как показывают расследования, на первой стадии происходит накопление противоречий, состоящее в систематическом нарушении правил безопасности. А потом за сравнительно короткий отрезок времени наступает страшная развязка, оборачивающаяся непоправимой бедой. Чем раньше работник осознает и распознает назревающую опасность, тем больше шансов ее предотвратить. В

дусмотренные штрафы столь велики, что заставляют серьезно задуматься.

Рассмотрены особенности периодического обучения работников, организуемого раз в тридцать дней. После его проведения в заполняемых личных карточках желательнее избегать сокращенных записей. При наступлении несчастного случая такие записи могут затруднить ход расследования. Обязательны ссылки на номера должностных инструкций. На расследование в состоянии повлиять даже отметка о допуске к работе. Нужно писать не просто «допустить», а «допустить к самостоятельной работе». Само периодическое обучение проводится в одиннадцати случаях. Причем ошибки с его просрочкой допускаются чаще всего, когда работник отсутствует по тем или иным причинам больше периода, предусмотренного отпуском.

На железной дороге введено также текущее (целевое) обучение, которое руководители рабочих мест проводят ежедневно, перед началом каждой смены. Его важность трудно переоценить, потому что при таком подходе обращается внимание подчиненных на конкретные опасные факторы.

На железной дороге действуют стандарты безопасного труда. Речь идет о нормативных документах, которые устанавливают характеристики и правила безопасного осуществления тех или иных процессов. Недавняя проверка со стороны внешнего аудита показала их полное соответствие европейской практике.

После завершения обучения слушателям раздали билеты с вопросами, на которые нужно было ответить правильно. Оценки — разные, но экзамен выдержали все. Аттестация является важным фактором не только в закреплении знаний, но и при возможном появлении юридических казусов. Если руководитель рабочего места окажется не аттестованным, то за возникший несчастный случай даже при прямой вине потерпевших ответственность понесут он и железная дорога.

До Бэлць аналогичное обучение было проведено на Басарабском и Окицком железнодорожных узлах. Его умелая организация укрепляет в мысли, что если на дороге будет уделяться максимум внимания предупредительным мерам в области охраны здоровья и безопасности труда, то несчастных случаев удастся избежать. За технику безопасности платишь все-таки дорожке тогда, когда пытаешься обойтись без нее.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

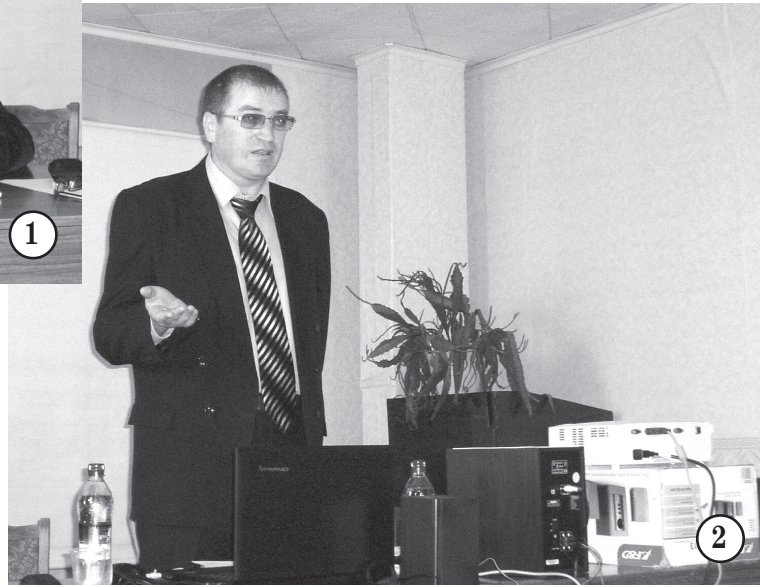
НА СНИМКАХ:

1. Ведущий инженер службы защиты и предупреждения Владимир Райко.

2. Инженер первой категории Штефан Буга.

3. В зале равнодушных лиц не было.

Фото автора



ещее: такие риски можно свести к минимуму или вообще на нет, если предпринимать соответствующие предупредительные меры, обладая, разумеется, необходимыми знаниями в этом деле. Одним из приоритетных направлений работы по предотвращению несчастных случаев является обучение руководителей рабочих мест, специалистов и представителей работников, которое проводится, согласно Закону РМ об охране здоровья и безопасности труда №186, раз в три года. Для нашей дороги особенность его состоит в том, что, в отличие от многих других предприятий различной формы собственности, данное мероприятие, как в 2012 году, так и теперь, организует не Государственная инспекция труда, а собственная служба защиты и предупреждения. С учетом количественного охвата контингента, обучающегося таким способом нынешней осенью (при оказании услуги сторонними специалистами за каждого слушателя пришлось бы оплатить по 600 леев!), это позволит сэкономить для дорожного бюджета более 150 тысяч леев.

— Сумма немалая, но, если брать по большому счету, дело не только в подобной экономии, — сказал ведущий инженер службы защиты и предупреждения Владимир Райко, с которым довелось встретиться во время проведения обучения

железнодорожного узла уже проходила такое обучение три года назад. Однако, судя по тому, как заполнялся едва ли не до отказа в течение нескольких дней отведенный для этой цели актовый зал местной дистанции пути, это нисколько не умалило интерес к мероприятию.

следовании несчастных случаев, электрическую безопасность, оказание первой медицинской помощи потерпевшим. И всякий раз велся живой разговор о важности соблюдения правил безопасности, сопровождавшийся конкретными примерами и удачно подобранными видеофильмами.

охране здоровья и безопасности труда мелочей не бывает, многие правила и инструкции написаны кровью.

Ознакомились слушатели с административной и уголовной ответственностью руководителей рабочих мест за допущенную халатность в предупреждении несчастных случаев. Пре-

Порядок в депо начинается с чистых спецовок

Не возникает проблем с химической чисткой и стиркой рабочей спецодежды у специалистов Бэлцкого локомотивного депо. В случаях загрязнения слесари ремонтного цеха, машинисты и помощники машинистов приносят ее в стоящее особняком на территории предприятия здание, оснащенное внутри соответствующим оборудованием.

Предназначенная для осуществления процесса химчистки машина КХ-020, слов нет, старая, позволяет загружать за один раз не более тридцати килограммов грязной одежды, но содержится в исправном состоянии. За эксплуатацией следит аппаратчица со стажем Людмила Балага.

— Процесс во многом зависит от технического пара,

подаваемого из узловой котельной, — объяснила она. — Если пар по своим параметрам хороший, то спустя 2,5 часа все готово, да и само качество чистки лучше.

Рядом, через стенку, — прачечная. И у оператора стиральной машины Валентины Клименко хватает забот, потому что в прачечную доставляют для стирки не только спецодежду, но и постельное белье из бригадных домов основного и двух оборотных локомотивных депо. Здесь же выполняются глажка, подшивки.

Специалисты предприятия довольно работой добросовестных и умелых труженниц.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Фото автора



Настоящие хозяйки в стирке и химчистке спецодежды Людмила Балага и Валентина Клименко



ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Руководство Государственного предприятия «Железная дорога Молдовы» поздравляет с днем рождения **Иона ВАСИЛАКИ**, начальника службы тяги CFM.

— Желаем имениннику крепкого здоровья, семейного благополучия, успехов в профессиональной деятельности на благо Молдавской магистрали.

* * *

Администрация и профсоюзный комитет Басарабьейской дистанции пути сердечно поздравляют с днем рождения дорожного мастера 4-го оклоотка **ПАНАИД Вячеслава Николаевича** и с ЮБИЛЕЕМ — инженера по снабжению **СТОЯНИ Николая Петровича**.

Желаем счастья много-много,
Здоровья, долгих-долгих лет.
По жизни легкой дорогой
Вести с собой всегда успех.

* * *

Коллектив Кишиневской дистанции сигнализации и связи поздравляет с ЮБИЛЕЕМ председателя профкома ШЧ-1 **ЕРМОЛИНУ Татьяну Николаевну**.

С юбилеем поздравляем,
Всяких благ мы Вам желаем,
Быть любимой и любить
И до сотни лет дожить.
Не терять красу и форму,
Быть все время молодой,
Обаятельной и в норму
Быть веселой, озорной!

■ ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, ЧТО...

Сколько жен в самый раз?

А знаете ли вы, что самая многочисленная семья в мире живет в Индии в деревушке Бактваг, состоит из 181 человека и ее численность постоянно растет? У 67-летнего Чана Чана 39 жен, 94 ребенка, 33 внука и 14 невесток. Семья живет в 4-этажном 100-комнатном доме, причем отдельная комната есть только у главы семьи, остальные размещаются в огромных залах. В доме есть своя школа, мастерские, хлев, рисовые поля и сад. Чан гордится тем, что не получает никакой поддержки государства. Все мужчины в семье работают плотниками, так что на еду и одежду денег хватает.

ПДД для слонов и другие трудности

А знаете ли вы, что корова — не единственное священное животное в Индии? Священны там и верблюды (символ любви), и слоны (символ процветания), и даже крысы! Весь этот зоопарк создает немалые трудности движению по улицам. Коровы, например, свободно бродят по самым занятым улицам Дели, пользуясь тем, что их преимущество перед любым транспортным средством зафиксировано в местных правилах дорожного движения. А в Бомбейском аэропорту используют запись рычания тигра, чтобы разогнать коров со взлетной полосы — ведь ни один индеец не рискнет тронуть этот рогатый символ плодородия.



■ ХОРОШИЕ НОВОСТИ

Дети из Молдовы вошли в пятерку победителей

Сообщество железных дорог и инфраструктурных компаний в Европе (CER) организовало ежегодный конкурс рисунка на рождественскую тему для детей до 12 лет — «Белое рождество и поезда» («White Christmas & Trains»). Об этом наша газета сообщала читателям в №44 от 4 ноября с.г.

В конкурсе принимали участие дети, проживающие в одном из 28 государств — членов Европейского Союза, а также из Албании, Боснии, Герцеговины, Грузии, Македо-

нии, Молдовы, Черногории, Норвегии, Сербии, Швейцарии и Турции.

Конкурсная комиссия подвела итоги. В пятерку победителей вошли две девочки из нашей республики — **Николета Пана, 7 лет**, и **Ева Тимбровски, 11 лет**. По условиям конкурса рисунки-призеры украсят рождественские открытки CER.

Поздравляем победителей и предлагаем вниманию читателей их рисунки.



Рисунок Николеты Пана



Рисунок Евы Тимбровски

КАЛЕЙДОСКОП

Железнодорожные литераторы

В начале XX века существовало **артистическое и литературное общество Французских железных дорог**. Основанное компанией, которая обслуживала линию Париж—Лион—Средиземное море, оно ежегодно устраивало выставки работ своих членов, в ряды которых на третьем году стали принимать и иностранцев. Общество издавало буклет и небольшой литературно-художественный журнал, выходивший раз в два месяца.

Собрали по косточкам

Медицинская 3D-печать открывает новые возможности для реконструкции частей тела человека.

22-летней девушке из Нидерландов заменили верхнюю часть черепной коробки на пластиковый «шлем». Пациентка страдала болезнью Пеждела — хроническим заболеванием, при котором кости черепа увеличиваются внутрь. На момент операции их толщина составляла 5 см вместо 1,5 см. Это сказывалось на мимике, вызывало нарушения зрения и мигрени и в конце концов могло закончиться смертью.

Имплантат из прочного полупрозрачного пластика, повторяющий форму костей черепа больной, по заказу голландских хирургов изготовили на 3D-принтере в Австралии. Операция, которую проводила группа хирургов и нейрохирургов в Университетском медицинском центре Утрехта, длилась 23 часа. После операции к девушке вернулось зрение, прекратились головные боли, ее жизнь теперь вне опасности.

Специалисты и раньше печатали на 3D-принтере фрагменты костей черепа, но пересадить столь крупный имплантат удалось впервые.

Антипригарное покрытие — не значит безопасное

Сегодня сковородки совсем не те, какими пользовались хозяйки на кухнях тысячелетней давности.

Поначалу люди делали сковороды из камня, а потом научились лепить из глины. Такая посуда была непрочной и впитывала запахи, поэтому с появлением чугуна ею перестали пользоваться. Однако в Грузии, к примеру, глиняная ско-

вородка для приготовления лепешек и сейчас очень востребована.

Алюминиевые сковороды были очень популярны в прошлом веке. Сейчас сторонников чистого алюминия уже не встретишь: еда подгорает, а металл может вступать в нежелательную для здоровья реакцию с продуктами, особенно кислыми.

В 1938 году придумали тефлон, и вскоре появились сковородки с антипригарным покрытием. Это была первая посуда, на которой можно было жарить без масла. Однако уже в XXI веке выяснилось, что при сильном нагревании тефлон выделяет опасное вещество, которое может вызывать онкологические заболевания или генетические изменения. Поэтому с 2010 года в Европе такая посуда под запретом.

Но прогресс не стоит на месте, и для опасающихся за свое здоровье граждан на рынке появилось множество покрытий нового поколения. Например, сегодня можно купить сковородки с керамическим, титановым, гранитным или даже алмазным напылением. Они существенно дороже тефлона и его производных, но не боятся прикосновений металлических лопаток или вилок и безразличны к нагреву до 450 градусов.

Среди новинок последних лет — сковороды с дисплеем на ручке, показывающим не только текущую температуру дна, но и идеальный уровень темпера-



туры для приготовления некоторых блюд.

Воск и лоск

В основе многих инноваций в области косметики лежат изобретения наших далеких предков.

Прародителями косметики считаются древнеегипетские врачеватели Имхотеп и Прахотеп. Первые их кремы готовились с помощью растительных масел и животных жиров, к которым, в зависимости от назначения продукта, добавлялись ценные масла, настои трав и цветов, порошки из драгоценных камней. Богатые египтянки отбеливали ими кожу, боролись с морщинами и лишними волосами на лице и теле.



Античный римский медик Клавдий Гален совершил настоящую революцию, впервые смешав воск, воду, масло миндаля и спермацет. Это средство отлично смягчало и питало кожу.

К слову, Клавдий Гален был ярким противником губной помады. Все дело в том, что первая губная помада состояла из опасных красящихся компонентов, которые становились причиной смерти древних модниц. Такая история произошла и в XVIII веке во Франции, когда жертвами губной помады стали сотни парижанок. Все они отравились хиномом, повышенная доза которого содержалась в красителе.

В XVIII веке косметика производилась в небольших мастерских, а рецепты передавались от отца к сыну. Для приготовления помад и лосьонов активно использовались тальк, воск, настойки ароматических растений. Воск и сегодня продолжает оставаться одним из главных компонентов помад и бальзамов для губ.

ПРИГЛАШАЕТ ЛОКОМОТИВНОЕ ДЕПО КИШИНЭУ

Восстановительному поезду №1 станции Кишинэу срочно требуются на постоянную работу: **машинист тягача, водитель автомобиля.**

Образование — среднее или среднее специальное.

Тел.: (022) 83-22-29