

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК МОЛДОВЫ



№ 52-54 (5868-70) 30 декабря 2015 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.

Успех приходит только к тому, кто к нему идет



В августе 2015 года Молдавскую железную дорогу возглавил новый генеральный директор — Юрий ТОПАЛА. Давая согласие на назначение, Юрий Константинович знал, что руководить придется проблемной транспортной отраслью. Понимал, что времени на раскачку нет, что необходимы срочные меры, дабы не упустить контроль над ситуацией в отрасли, которую ко всему прочему усугубляли имевшиеся задолженности по заработной плате. И меры были приняты — прежде всего, была возобновлена регулярная выплата многотысячному коллективу денежного вознаграждения за нелегкий труд на железнодорожном транспорте. Параллельно с этим началась ежедневная кропотливая работа новой команды над реанимацией транспортного организма, а по сути — борьба за каждую тонну груза, за каждого пассажира, чтобы доходы от перевозок множились в своем денежном эквиваленте и наполняли дорожную казну средствами, необходимыми для нормальной жизнедеятельности госпредприятия.

До Нового года остаются считанные дни, и уже сегодня можно говорить о том, что удалось сделать из задуманного и запланированного, уточнить планы на будущее. Газета «Железнодорожник Молдовы» попросила Юрия ТОПАЛА, генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы», в традиционном предновогоднем интервью дать оценку работе коллектива магистрали в уходящем 2015 году.



ПОЗДРАВЛЕНИЕ генерального директора СФМ Юрия ТОПАЛА по случаю зимних праздников

**Уважаемые работники
железнодорожной отрасли!
Дорогие коллеги!**

В канун Святых зимних праздников, когда зеленая красавица-елка располагает к сказочной магической атмосфере, с особым удовлетворением хочу обратиться к вам с самыми светлыми пожеланиями.

Желаю, чтобы эти праздники стали венцом ваших стараний, направленных на выполнение целей и планов на наступающий год. Пусть все ваши мечты, которые рождаются в эти сказочные дни, сбываются и пройденная к их достижению дорога принесет в ваши сердца радость, удовлетворение и свет.

Зимние праздники являются поводом, чтобы поблагодарить всех работников железнодорожной отрасли за самоотверженный труд и усилия каждого на протяжении всего года. Успехи и достижения железной дороги Молдовы возможны лишь при вкладе каждого работника.

Благодарю за выдержку и успехи в вашей совсем нелегкой деятельности и желаю здоровья, процветания, оптимизма, изобилия в домах, душевной теплоты, мира в семьях и новых достижений. И, как гласит народная мудрость, да упаси нас Бог от бед и даруй лишь добро! В осуществление последнего и мы обязательно внесем свой вклад!

Счастливого Рождества и самых светлых пожеланий на удачный Новый год!

**С глубоким уважением —
Юрий ТОПАЛА,
генеральный директор ГП
«Железная дорога Молдовы»**





ПОЧЕТНЫЙ ГОСТЬ



В одном из многочисленных интервью СМИ Юрие КИРИНЧУК, действующий министр транспорта и дорожной инфраструктуры РМ, сказал: «Мы будем работать для того, чтобы у жителей Молдовы как можно меньше было нареканий на деятельность дорожно-транспортного комплекса страны». Сегодня, на пороге Нового года, можно с уверенностью сказать, что в минувшем году было для этого сделано немало. Также Юрие КИРИНЧУК отметил, что в 2016 году предстоит решить еще больше сложных и важных задач. От дорожников и железнодорожников, речников, транспортников и авиаторов ждут бесперебойной, надежной и, главное, безопасной работы в любое время года и суток. Подробно об этом действующий министр транспорта и дорожной инфраструктуры РМ Юрие КИРИНЧУК рассказал редакции в праздничном интервью.



Преодолеем трудности вместе

Беседа с министром транспорта и дорожной инфраструктуры Республики Молдова Юрие КИРИНЧУКОМ

Господин министр, не будем нарушать традиций новогоднего интервью и кратко поговорим об итогах уходящего года.

— Согласен. Традиции надо соблюдать, даже если наши повседневные дела не внушают оптимизма и не прибавляют праздничного настроения. 2015-й год был тяжелым для Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры РМ и для Молдовы в целом. И тем не менее за 5 месяцев новая команда министерства не допустила блокирования транспортной отрасли и отрегулировала унаследованную сложную ситуацию в ведомстве. Что я имею в виду? Не хотелось бы, конечно, использовать словосочетание «катастрофическое положение», но именно оно подходит для характеристики доставшихся нам проблем. Убытки компании «Air Moldova» составляли 108 млн леев; тысячи работников Молдавской железной дороги не получали заработную плату более четырех месяцев; финансовые средства ГП «MoldATSA» были заблокированы; на предприятии «Moldaeroservice» задолженность по зарплате превышала 6 месяцев; ГП «Centrul Aeronautic de Instruire» и «Aerogport Catering» были на пороге банкротства. Ко всему сказанному следует добавить и задолженности в размере сотен миллионов леев за работы, выполненные и профинансированные из Дорожного фонда, а также огромные задержки при выполнении реабилитационных работ на национальных трассах, профинансированные из внешних источников.

В такой критической ситуации, вместе с командой профессионалов из министерства, которая была вынуждена сверхурочно трудиться, мы сумели сократить убытки компании «Air Moldova» со 108 до 50 млн леев; возобновили выплату заработной платы на железной дороге; завершили процедуру подписания Соглашения о гранте для реструктуризации CFM. Приступили к реорганизации ГП «MoldATSA»; Национального агентства автомобильного транспорта; ГП «Moldaeroservice» и речного порта в Унгень. Были пущены в эксплуата-

цию модернизированные дизель-поезда по маршруту Кишинев—Унгень и Кишинев—Яссы; начали процесс инвентаризации проблематичных морских судов, зарегистрированных под молдавским флагом. Наряду со всеми этими мерами была проведена и большая законодательная работа: подготовлен ряд важных документов для успешного функционирования всех отраслевых видов транспорта. Для операторов автотранспорта произведен обмен авторизаций на основе двусторонних межправительственных соглашений с 39 государствами, что позволит добиться их увеличения в новом 2016 году. Добавлю в перечень реализованных и множество встреч с коллегами из министерств транспорта других стран, с менеджерами компаний, транспортными операторами, с представителями патронатов и транспортных профсоюзов, а также с представителями районных и местных администраций Яловень, Унгень, Чадыр-Лунги, Тараклии, Сорок, Хынчешть, Чимишлии и др. К сожалению, не удалось сохранить объем Дорожного фонда на 2015 год в сумме 1523 млн леев. При внесении поправок в бюджет этой осенью объем Дорожного фонда уменьшился на 485 млн леев. Надеюсь, я вкратце ответил на ваш вопрос.

Какое из многочисленных достижений последних месяцев 2015 года в работе министерства считаете главным?

— Чувствую себя капитаном, который должен хвалить команду за то, что удалось избежать кораблекрушения. Хотя понимаю, что коллеги мои нуждаются в поддержке наших общих начинаний. Помимо регулярной выплаты зарплаты на железной дороге, считаю важным побыстрее в новом году завершить ликвидацию имеющихся задолженностей на предприятии в соответствии с графиком, установленным решением двусторонней комиссии администрации и профсоюза железной дороги, ряд других важных реформ в транспортной области. Для этого необходима политическая стабильность в государстве. Без нее нельзя будет в 2016 году двигаться по европейскому курсу развития Молдовы.

Что входит в Программу развития транспортной системы в 2016 году?

— Мне думается, что попытка изложить на бумаге все основные наши планы на 2016 год заняла бы несколько газетных полос. Поэтому детально остановлюсь на близкой читателям отраслевой газете теме железнодорожного транспорта. Главной целью развития CFM является восстановление путем жесткой финансовой дисциплины экономического равновесия предприятия. Эти меры призваны обеспечить нормальное финансирование железнодорожного транспорта, поддержание его инфраструктуры и обеспечение бюджетных средств, необходимых для ремонтного процесса. В планах министерства сокращение расходов и повышение эффективности деятельности CFM путем оптимального использования человеческих ресурсов и имеющегося на железной дороге технического оснащения, привлечение частного капитала для содержания и эксплуатации железнодорожной инфраструктуры, повышение доходов от вспомогательных видов деятельности. Планируем структурную реорганизацию предприятия и его филиалов на разных уровнях; продвижение законодательных инициатив для обеспечения нормального функционирования железнодорожного транспорта, связанных с реализацией Соглашения об Ассоциированном членстве Республики Молдова в Евросоюзе. Одновременно с этим, что очень важно, будем выполнять взятые обязательства перед международными финансовыми структурами (BERD, BEI) для реанимирования железнодорожной отрасли.

Как министр транспорта и дорожной инфраструктуры РМ оценивает результативность работы новой команды на Молдавской железной дороге?

— Я высоко ценю усилия господина Юрия Топала и его команды в деле управления CFM. Конечно, на госпредприятии имеются проблемы. Нестабильная политическая ситуация в соседней Украине привела к значительному спаду объемов грузовых и пассажирских перевозок, что повлекло за собой сокра-

щение доходов CFM. Менеджерская команда сумела адаптироваться в этой непростой ситуации и инициировала ряд важных проектов по реформированию железной дороги Молдовы, поддержанию ее технологического потенциала. В частности, хотел бы отметить, что в рекордный срок были возвращены в движение отремонтированные тепловозы. Наши пассажиры были рады в уходящем году модернизированным дизель-поездам. Отдельно хочу отметить долгожданный маршрут Кишинев—Яссы (Сокола). Начат процесс реформирования медицинских учреждений, подведомственных железной дороге. Полным ходом идет реструктуризация предприятия путем оптимизации его финансово-экономической деятельности. Сделано немало, но еще больше предстоит сделать. Начаты реформы, которые должны были быть реализованы как минимум лет 10-15 тому назад. Задача нынешнего руководства CFM продолжить их на благо железнодорожной системы — конечно же, при поддержке в этом важном и нужном для страны деле Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры РМ, наших международных партнеров.

Как железнодорожникам выдержать конкуренцию с авиаторами и, конечно же, с автомобилистами в сфере пассажирских перевозок?

— Железнодорожный транспорт относится к самым надежным средствам передвижения. А еще — он самый доступный для тех, кто пользуется его услугами, всепогодный, не зависящий от капризов природы. Когда другие виды транспорта, к примеру самолеты, стоят на приколе из-за сильного тумана, или автотранспорт замирает в ожидании из-за гололеда, наши поезда отправляются в путь. Мечтаю о том, чтобы по пассажирским поездам Молдавского формирования мы сверяли часы, как это традиционно происходит в Германии. В этом направлении должна двигаться CFM. Нужно перенять у авиаторов комфорт в салонах для наших пассажиров, но с сохранением характерных для железнодорожной отрасли стабильности и дос-



тупных тарифов. В этом направлении есть над чем работать, чтобы быть привлекательными для пассажиров.

Какой вид транспорта Вы, господин министр, как пассажир предпочитаете?

— Можно сказать, что все — в зависимости от времени и расстояния, каждый из них хорош по-своему. Авиация — это скорость и комфорт. Железные дороги — мощь, романтика, располагающий стук колес, под который так хорошо думается. Речной транспорт — изумительные пейзажи. Что же касается автомобильного транспорта, то я им, как и большинство, пользуюсь чаще всего. Он очень практичен, особенно для командировок по Молдове. При выборе средства передвижения на длинные расстояния предпочитаю иметь возможность в пути следования заняться чем-то полезным. К примеру, пользоваться интернетом, читать, работать с документами и т.д. При этом предпочитаю скорость и комфорт. Мне нравится качество обслуживания компании «Air Moldova», на борту которой чувствую себя, как дома, даже если нахожусь за тысячи километров от Молдовы. Кстати, недавняя поездка в модернизированном дизель-поезде по маршруту Кишинев—Яссы (Сокола) заставила меня пересмотреть свое отношение к железнодорожному транспорту. Это было очень приятное, запоминающееся во всех отношениях путешествие в комфортных условиях. Поел в салоне, воспользовался интернетом, насладился спокойной обстановкой, приятным обслуживанием и, честно говоря, проделанный путь меня не утомил. Пришлось даже пообещать своей четырехлетней дочери Дарии Марии покатасть ее на этом красивом современном поезде. Обещание родилось после того, как дочь по телевизору увидела меня в салоне дизель-поезда и взяла с меня слово, что я ее покатаю. Надеюсь еще в следующем году успеть выполнить обещанное, в противном случае мне не сдобровать... (улыбается министр)

Наша беседа проходит накануне зимних праздников. Как, господин министр, принято встречать Новый год в Вашей семье?

— Рад, что мы вспомнили в нашей беседе о приближающейся новогодней ночи. Иначе она рисковала бы превратиться в рабочее совещание в министерстве. Рождество и Новый год всегда — долгожданные праздники в моей семье. Украшение елки — любимое занятие, которое объединяет. В нем участвуют все, а красавица-елка становится общей гордостью семьи Киринчук. Больше всех подаркам под елкой рада Дария Мария, которую в новогоднюю ночь с большим трудом удается убедить заснуть. До Нового года наша семья празднует прекрасное Рождество. Поутру, после Рождественского богослужения, к нам приходят родственники и друзья. Все вместе мы пробуем очень вкусные блюда, искусно приготовленные моей любимой супругой Тамарой. Радость зимних праздников согревает душу, дает нам всем надежды, проливает свет в наши сердца и помыслы, и этого тепла хватает на весь год.

По случаю зимних праздников желаю всем читателям газеты, всему коллективу Молдавской железной дороги, всем жителям прекрасной Молдовы, а также коллективу редакции счастливых зимних праздников и счастливого Нового 2016 года.

LA MULȚI ANI!

Беседовала
Ирина КРАЕВСКАЯ



С Новым Годом!
2016



ПОДАРИЛИ ПРАЗДНИК

Твори добро под Новый год!

Генеральный директор ГП «Железная дорога Молдовы» Юрий ТОПАЛА посетил детей из лицея с преподаванием на румынском языке «Лучиан Блага» в Тирасполе и детей из интерната «Александру чел Бун» в Тигине. Акция была организована по случаю прекрасных зимних праздников. Господина Топала в пути сопровождал щедрый Дед Мороз, который раздал подарки всем ученикам.



Генеральный директор CFM Юрий Топала впервые посетил эти детские учреждения, оценил талант и креативность учеников, отметил национальную одежду, в которую они были одеты, и то тепло, с которым ребята принимали кишиневских гостей.

Студенческий спектакль, порадовали гостей коллиндами, танцами и рождественскими песнями.

Дети и учителя поблагодарили генерального директора Юрия Топала за красивый жест, которым он подтвердил свое участие в социальной жизни страны.

— Мы благодарим Вас за радость, которую Вы доставили нашим ребятишкам. Мы получили удовольствие от прикосновения к традициям молдавского



— Вы — чудесные ученики и заслуживаете самых лучших условий в вашем лицее, здесь, рядом с родительским домом. Я очень ценю, что в среде, в которой стремление и взгляды уходят глубоко корнями в советское прошлое, вы учитесь, любите и продвигаете румынский язык и национальные ценности. Надеемся, что в будущем вы сможете радоваться самым современным классам в лицее, залу для занятий спортом, столовой и т.д. Не в последнюю очередь желаю вам иметь стремление к знаниям, которое, с уверенностью могу сказать, принесет вам хорошие оценки, — подчеркнул генеральный директор CFM.

Ученики, под руководством учителей, подготовили необычный художе-



народу, к его языку и Молдове. Долгих лет и ждем вас в гости в следующем году, — заявил директор лицея «Лучиан Блага» Василе ИОВЧЕВ.

Подарки детям были приобретены с помощью спонсоров и господина Юрия ТОПАЛА. Также господин Топала передал материальную помощь лицее в размере 1 тысячи долларов США для приобретения национальных костюмов.

Цель мероприятия — поощрить учеников в продвижении румынского языка и национальной культуры нашего народа.

По информации
пресс-службы CFM

Фото Юрия КОЗЛОВА

Визит генерального директора Молдавской магистрали Юрия ТОПАЛА в лицей «Лучиан Блага» надолго запомнится его воспитанникам. Как знать, может, после окончания учебного заведения кто-то из ребят захочет получить железнодорожную профессию и влиться в дружную семью, имя которой — CFM.



Господин Запорожан, что сегодня представляет собой профсоюз на Молдавской железной дороге?

— По-прежнему охват профсоюзным членством на CFM остается высоким, что свидетельствует о доверии тружеников железной дороги к нам. 2015 год для отраслевого профсоюза был особенно памятным. Мы отметили юбилейную дату — 110 лет с момента образования. За эти годы неоднократно менялось название нашего профессионального союза, изменялись общественные формации, но он был и остается сплоченной организацией, активно влияющей на улучшение условий труда и производственного быта тружеников Молдавской магистрали, обеспечивающей гарантии

— Жизнь не стоит на месте. В наше время надо идти в ногу с реалиями, которые диктуют нам социально-экономическая ситуация в Республике Молдова и в мире. Преобразования в нашей отрасли, естественно, коснутся и профсоюза. Но основа его останется неизменной. При изменении структуры ГП «Железная дорога Молдовы» руководством Федерации Профсоюза ЖДМ будут предприниматься все меры для сохранения производственно-профессионального принципа нашей организации и достойной защиты членов профсоюза.

Эффективно ли сегодня отстаиваются интересы членов профсоюза?

**ОТКРОВЕННО
О ГЛАВНОМ**



ПРОФСОЮЗ: год изменений и преобразований

Уходящий год для Федерации профсоюза железнодорожников Молдовы был насыщен знаковыми событиями. Во-первых, отраслевую профессиональную организацию возглавил новый председатель. Во-вторых, на фоне нестабильной экономической ситуации в стране и на железной дороге профсоюз продолжает отстаивать интересы тружеников Молдавской магистрали. Это и многое другое редакция обсудила накануне Нового года с председателем Федерации профсоюза **Ионом ЗАПОРОЖАНОМ**.



социальной поддержки работников CFM, ветеранов отрасли и членов их семей. В эти предновогодние дни руководство Федерации профсоюза железнодорожников Молдовы с особой теплотой и уважением обращается к нашим ветеранам профсоюзного движения, стоявшим у истоков зарождения традиций и защищавшим завоеванные социальные гарантии. Выражаем искреннюю признательность нынешнему поколению профсоюзных активистов, которые в нелегких условиях отстаивают интересы трудового коллектива железной дороги Молдовы. Призываем всех членов Федерации профсоюза железнодорожников Молдовы крепить единство наших рядов, поддерживать лучшие традиции профсоюзного движения, повышения авторитета нашего Профсоюза, вписывая новые славные страницы в его историю.

Какое направление в деятельности профсоюза Вы считаете приоритетным?

— Трудно выделить какую-то особенную задачу, деятельность профсоюза многогранна. Работа ведется в области оплаты труда, безопасности движения, охраны труда, правовой защиты. Большое внимание уделяется развитию культуры и спорта, молодежной политике. В условиях продолжающихся реформ на железнодорожном транспорте, падения объемов перевозок мы принимаем меры для предоставления работникам в полном объеме социальных гарантий, сохранения высококвалифицированных кадров. Основным направлением Программы деятельности Федерации Профсоюза железнодорожников Молдовы на период 2016–2020 гг. является совершенствование, укрепление и развитие отраслевого профсоюза и его деятельности в соответствии с международно-правовыми стандартами демократии... Но приоритетным, с учетом реальной обстановки на дороге, я бы назвал обеспечение занятости работников дороги, повышение жизненного уровня членов профсоюза, достижение достойного уровня оплаты труда и своевременной ее выплаты.

Ждут ли профсоюз в 2016 году какие-либо изменения?

— Мы для этого делаем все. В данном вопросе важно соблюсти баланс интересов коллектива в целом и производственного процесса на железнодорожном транспорте.

Результаты во многом зависят от позиции председателя профкома. Если его в коллективе знают и уважают, если он умеет грамотно и мотивированно представить позицию работника руководителю, а работникам четко рассказать о мотивах принимаемых администрацией решений, тогда морально-психологический климат в коллективе будет здоровым.

Поэтому мы стараемся как можно чаще проводить обучение председателей профкомов, повышать их правовую и экономическую грамотность, общий культурный уровень.

Еще хочу добавить, что с учетом возможностей, отраслевого профсоюза и администрации дороги, на уровне социального партнерства делается все для преодоления той нелегкой ситуации, в которой сейчас находится железная дорога. Непросто наверстать упущенные возможности, которые необходимы были дороге на протяжении последних 5 лет и скорректировать допущенные серьезные ошибки в администрировании ГП «Железная дорога Молдовы».

Накануне нового 2016 года был подписан Коллективный трудовой договор. Сохранены ли традиционные гарантии и льготы, предоставляемые работникам и неработающим пенсионерам, согласно принятому документу?

— Сохранены. Работа в рамках комиссии по социальному диалогу «работодатель–работники» основывалась на принципах социального партнерства, предусмотренных законодательством Республики Молдова.

Это был очень ответственный и значимый период в работе отраслевого профсоюза. Перед нами стояла задача путем выражения мотивированного и юридически обоснованного мнения, защищать индивидуальные и коллективные социально-трудовые и экономические права и интересы членов профсоюза во взаимоотношениях с работодателем, в том числе касаю-

щихся установления системы оплаты труда, рабочего времени и времени отдыха, трудового распорядка, охраны здоровья и безопасности труда, сокращения численности и штата работников и др.

В основном, по моему мнению, профсоюз справился со своей задачей и смог в новом Коллективном трудовом договоре на 2016–2020 гг. сохранить и даже улучшить традиционные гарантии и льготы для работников и неработающих пенсионеров нашей отрасли.

В этой связи хотел бы с удовлетворением отметить и социальную направленность нынешнего руководства Молдавской железной дороги во главе с генеральным директором Юрием Топалом.



Какие насущные проблемы сегодня стоят острее всего перед руководством отраслевого профсоюза?

— На самом деле проблем, сегодня стоящих перед руководством отраслевого профсоюза, не так уж и мало, и выделить, какие из них наиболее острые, невозможно, так как в работе профсоюза мелочей не бывает. Мы реагируем на все проблемы, возникающие во взаимоотношениях между работодателем и работниками.

Как Вы оцениваете работу профсоюзных лидеров на местах в уходящем году?

— Положительно. Всех достойных лидеров Федерации профсоюза железнодорожников Молдовы невозможно в рамках интервью перечислить, но не могу не отметить плодотворную и активную работу на местах таких профсоюзных лидеров, как Константин Долошкан, Татьяна Вартик, Валентина Драганова, Николай Николаев, Андрей Цыбырник, Анна Миронюк, Галина Прока, Василий Каражелясков, Сергей Мартазин, Николай Бужак, Анатолий Дима, Дмитрий Фисюк, Елена Котельник. К сожалению, среди наших активистов пока мало молодежи. Надеюсь, это временный факт. В 2016 году будем активнее работать в этом направлении.

Ваши пожелания труженикам магистрали?

— Рад возможности через нашу отраслевую газету накануне прекрасных зимних праздников обратиться с искренними поздравлениями к коллективу железной дороги Молдовы, к нашим членам профсоюза. Хочу пожелать коллегам любви и мира в семьях, тепла в доме и, конечно, успехов в работе. Непременно здоровья, счастья, благополучия, стабильности. Новый год традиционно считается семейным праздником, а профсоюз — своего рода большая семья, которая заботится о каждом из своих членов. И я желаю нашей большой дружной семье в новом году быть еще сплоченнее. Тогда мы преодолеем все трудности.

Ирина КРАЕВСКАЯ

Фото Юрия КОЗЛОВА

Эти дети живут в ожидании чуда

Новый год для обездоленных ребятишек — праздник неоднозначный. С одной стороны, как и другие дети, они ждут подарков и чудес. С другой — еще острее ощущают свою печальную особенность: кто-то сиротство, кто-то — физическую немощь.

Накануне Нового года, 30 декабря 2015, генеральный директор ГП «Железная дорога Молдовы» Юрий ТОПАЛА подарил волшебные минуты счастья детям из трех специализированных детских заведений муниципалитета Кишинев — Центра для детей со слуховыми проблемами (Centru pentru copii cu deficiente auditive), Ассоциации по реабилитации и интеграции слабовидящих детей «PROARIS» (Asociația de reabilitare și integrare «PROARIS»), Дома малютки. Для них руководство Молдавской железной дороги подготовило подарки — настоящие новогодние чудеса: сладости, веселье и сюрпризы от Деда Мороза. Ребята были в восторге.

Такие праздники обязательно укрепят веру малышей в то, что их мечта о хорошем будущем осуществится и что рядом с ними в трудную минуту будут взрослые — попечители из CFM.

В благотворительной поездке также приняли участие представители администрации CFM.

Подробности о новогоднем визите генерального директора Юрия ТОПАЛА в Кишиневские детские учреждения читайте в следующем номере нашей газеты.





Успех приходит только к тому, кто к нему идет

Плюсы и минусы уходящего года глазами генерального директора CFM Юрия ТОПАЛА

Юрий Константинович, накануне Нового года Вы отметили первые 100 дней в статусе генерального директора Молдавской железной дороги. Каковы впечатления после знакомства с новой сферой деятельности?

— Для такого большого многопрофильного предприятия, как CFM, 100 дней — это слишком мало для того, чтобы, детально разобравшись в имеющихся на предприятии проблемах, добиться коренного улучшения ситуации. Вместе с тем, этого времени было достаточно, чтобы выделить основные цели и направить усилия команды на их поэтапное осуществление. Чувствую большую ответственность, понимаю: за мной огромный коллектив, который необходимо вести созидательным курсом, создавать условия для эффективного функционирования железнодорожного транспорта Молдовы. Я очень горд, что мне выпала возможность руководить железной дорогой Молдовы. Для меня важно, что на дороге есть сильная профессиональная команда, которая помогает достигать намеченных целей. CFM — стратегическое предприятие для нашей страны. Я буду делать все возможное, чтобы оно оставалось государственным. Железнодорожная отрасль — гордость Молдовы, должна приносить доход, работая во благо людей и государства. Понятно, что у нас большие проблемы, но они есть везде, не только на железной дороге. Будем их решать, чтобы идти вперед в ногу со временем.

Расскажите, пожалуйста, о расстановке своих приоритетов в новой должности?

— Главной заботой на железнодорожном транспорте всегда будет обеспечение безопасности движения, безопасности грузовых и пассажирских перевозок. Вторым приоритетом, с учетом условий, в которых мы живем, является существенное увеличение эффективности работы железнодорожной отрасли.

Уверен, нынешний кризисный этап можно с честью преодолеть. В новом году обязательно появятся результаты, которые избавят железную дорогу Молдовы от ежемесячных потерь.

Господин генеральный директор, как Вы оцениваете работу CFM в уходящем году?

— Как и для всей страны, 2015 год для CFM выдался очень непростым. Наверное, в истории вообще не бывает простых лет, когда все идет как по маслу. Многие из того, что планировалось осуществить, не получились в силу ряда объективных причин. Отрицательно сказались на нашей деятельности и проблемы в соседней Украине, нестабильная ситуация в стране, кризис в национальной экономике. В результате значительно снижен объем грузовых перевозок. Упал и пассажиропоток. В новом году будем намерены вернуть позиции.

Какими, на Ваш взгляд, главными достижениями отмечен 2015 год в работе железной дороги?

— С удовлетворением отмечу возобновление эксплуатации в нашем пассажирском пригородном сегменте модернизированных дизель-поездов. Идет активная работа над проектами, финансируемыми европейскими финансовыми структурами (BERD и BEI). Речь идет о покупке новых магистральных тепловозов и реабилитации инфраструктуры дороги. Другое важное для CFM направление — восстановление пункта пограничного перехода между Украиной и Молдовой Басарабьяска—Березино. После серьезных ремонтных работ в экс-



НОВОГОДНЕЕ ИНТЕРВЬЮ

плуатацию были возвращены два тепловоза. На подходе еще 4 единицы техники, так необходимой сегодня транспортному полигону Молдавской железной дороги. Приобретены 10 вагонов шпала отличного качества из Белоруссии, которые давно не покупались на дороге для путейских нужд. Считаю, что в уходящем году были сделаны важные шаги на пути к стабильности и в социальной сфере. Накануне Нового года, несмотря на непростую экономическую ситуацию, был подписан совместно с Федерацией профсоюза железнодорожников Молдовы Коллективный трудовой договор на период 2016-2020 гг., в котором сохранены все социальные льготы предыдущих лет. Считаю это большим делом для дороги и ее работников, которое необходимо подкрепить в 2016 году эффективной работой и согласованными действиями всего коллектива. Только при таких условиях мы сможем продолжать брать на себя социальные обязательства, заботиться о наших ветеранах, помогать молодым железнодорожникам, обеспечивать всех работников предприятия достойной заработной платой.

Какая из рабочих поездок на международные железнодорожные форумы в уходящем году Вас особенно впечатлила и почему?

— Мне пришлось побывать на многих форумах. Это были результативные поездки, позволяющие выстраивать более тесное взаимодействие с зарубежными коллегами и партнерами, решать важные для нашей дороги задачи. К примеру, в Ташкенте, на 63-м Совете по железнодорожному транспорту госу-

дарств-участников Содружества, удалось добиться в результате переговоров с ОАО «РЖД» возобновления остановки наших пассажирских поездов маршрута Кишинев—Москва в Брянске и Калуге. Дороге это даст немалую сумму доходов. Недавно вернулся из Бухареста, где общался с нашими румынскими коллегами. Обсуждали организацию транзита через Молдову продукции завода в румынском городе Питешть, которая по железной дороге будет транспортироваться в Тольятти. Для CFM станет возможным заработать дополнительно 4-6 млн леев в месяц. Это еще один наш успех.

Определился ли у генерального директора путь, по которому следует направить CFM в 2016 году?

— Конечно. Останавливаться в своем развитии недопустимо даже во время кризиса, особенно если речь идет о безопасности движения, о повышении эффективности перевозок. Находить для этого средства необходимо при любых обстоятельствах. Кроме того, не стоит списывать все на кризис. Прежде всего, в новом году будем продолжать сокращать наши расходы, приводить их в соответствие с доходами. Начало этому положено в 2015 году. Нельзя тратить больше, чем ты зарабатываешь. Эта истина актуальна в любом бизнесе. За последние месяцы уходящего года удалось снизить до 90 млн леев. И это не предел.

Основное направление нашего движения в 2016 году — чтобы предприятие функционировало в нормальном режиме, чтобы мы были привлекатель-

ными для экономических агентов Молдовы и зарубежья, чтобы граждане с удовольствием пользовались услугами CFM. Надо будет решать и другие проблемы, которые оставил в «наследство» 2015 год. Например, изыскивать возможности для увеличения объемов грузовых перевозок, повышать надежность инфраструктуры. В общем, обычная, привычная работа, с учетом кризисных явлений в нашей экономике.

Как Вы считаете, каким вопросам, какому транспортному сегменту генеральный директор должен уделять в новом году больше внимания?

— Уделять внимание в равной мере буду всем хозяйствам и постоянно думать, где заработать деньги для госпредприятия. Но нельзя делать бизнес ради денег — это ошибка. Верно, без денег бизнеса не бывает, но деньги — это лишь инструмент для воплощения идей в жизнь, в реальные производственные технологии, транспортные услуги, которые нужны людям и востребованы обществом. А денежные средства нам есть куда тратить. Прежде всего, они остро необходимы путевому хозяйству и для поддержания в рабочем состоянии подвижного состава. На постоянном контроле будет выплата заработной платы железнодорожникам и погашение имеющихся задолженностей. Знаю, что зарплата на предприятии маленькая, но хочу быть понятым в этом вопросе. Сегодня нет возможности решить этот вопрос. Деньги из ниоткуда не берутся. Их надо заработать в достаточном количестве. Как только это произойдет — с большим удовольствием подпишу приказ о повышении заработной платы коллективу Молдавской магистрали.

Какие новогодние традиции существуют в Вашей семье?

— Новый год всегда был и остается для меня семейным праздником. Этот день я предпочитаю проводить с близкими мне людьми, и, наверное, именно этим он мне и запоминается — тем, что я могу провести время со своей семьей.

Каким будет главное желание генерального директора CFM в новогоднюю ночь?

— С двенадцатым ударом часов каждый из нас, по традиции, загадает самые сокровенные свои желания, настроится на лучшее в наступающем году. В канун Нового года всегда хочется предугадать, каким будет грядущий год. Наверное, это во многом зависит от нас с вами. Станет ли он для всех нас благополучным, удачным, ярким и интересным? А желаний у меня будет много. В первую очередь, пожелаю своим родным и близким быть здоровыми и благополучными в новом году. Всем сотрудникам нашего предприятия пожелаю насладиться хорошим годом, быть здоровыми, удачливыми. Непременно под бой часов пожелаю железной дороге Молдовы больших объемов в сфере грузовых и пассажирских перевозок. Чтобы эти объемы мы еле-еле успевали перевозить. Подумаю и о том, чтобы наши путейцы получили для своих нужд столько шпала и рельсов, сколько необходимо. Чтобы на перроне столичного вокзала в 2016 году мы все вместе встречали новые локомотивы и вагоны. Мечтая обо всем этом, хочу отметить, что нет ничего невозможного. Для этого в наступающем году нам предстоит воплотить в жизнь много планов и проектов, которым необходимы наша энергия, целеустремленность и преданность делу.

С НОВЫМ ГОДОМ, КОЛЛЕГИ!

Ирина КРАЕВСКАЯ



Давайте помечтаем...

Уходящий 2015 год для Молдавской магистрали был непростым, насыщенным поиском пути решения накопившихся в отрасли проблем. В канун Нового года хочется заглянуть в будущее.

Ответить на вопрос, каким будет для CFM 2016 год помогли руководители дороги, к которым редакция обратилась с вопросами:

1. Какие ожидания в сфере Вашей профессиональной ответственности связываете с наступающим годом?
2. Какой подарок, по вашему мнению, стал бы лучшим для Молдавской железной дороги в 2016 году?

Будем двигаться вперед

Сергей ТОМША,
заместитель генерального директора
CFM по инфраструктуре и тяговому
подвижному составу:

1. Мои ожидания от наступающего 2016 года связаны прежде всего с продолжением начатой работы по реализации инвестиционных проектов, финансируемых Европейским банком реконструкции и развития (BERD) и Европейским инвестиционным банком (EIB).

2016 год станет решающим этапом в осуществлении намеченных задач. Уже готов технический план по приобретению локомотивов и реабилитации инфраструктуры для проведения тендеров в первой половине будущего года, в результате которых к августу 2016 года мы надеемся заключить договор на покупку этих локомотивов. Если все пройдет, как задумано, то через год уже должен будет появиться первый из них.

Завершение данного проекта запланировано на 2020 год. Что же касается плана по реструктуризации инфраструктуры, его планируется завершить к августу 2021 года.

По предварительным сведениям, предоставленным специалистами, мощность новых локомотивов более чем в два раза превысит мощность имеющихся в наличии тепловозов. Их современные технические параметры увеличат эффективность перевозок, что будет способствовать сокращению затрат железной дороги. Только за счет снижения потребления дизтоплива ожидаемая экономия составит 30-40%. Обновление верхнего строения пути позволит повысить скорость движения на проблемных участках Молдавской железной дороги и улучшить его безопасность.

К сожалению, тяжелое экономическое положение магистрали не позволит нам в новом году направить достаточную сумму денежных средств на проведение капитального ремонта пути.

В 2015 году капитально было отремонтировано всего лишь 2,3 км, и по 5-6 км — средним и подъемным видами ремонта. Основные усилия были направлены на текущее содержание пути, на поддержание путевого хозяйства в рабочем состоянии, дабы не допустить ухудшения ситуации в обеспечении безопасности грузовых и пассажирских перевозок.

На путевые капитальные работы в 2016 году выделено лишь 35 миллионов леев. На эту небольшую, я бы даже сказал мизерную, в рамках общего необходимого бюджета, сумму удастся обновить капитальным ремонтом всего 6 км.



Так говорю потому, что на сегодняшний день общая протяженность пути с просроченным капитальным ремонтом составляет 350 км. Ситуация критическая, и наша задача держать ее под контролем.

Также хотелось бы в новом году решить и кадровую проблему в подведомственных подразделениях магистрали. Не секрет, что низкая заработная плата не позволяет пока изменить ситуацию в лучшую сторону, чтобы привлечь молодежь на предприятия.

Считаю справедливым отметить, что железная дорога работает стабильно только тогда, когда эффективно функционирует экономика страны, активно развиваются предприятия и производят продукцию, нуждающуюся в железнодорожных перевозках. Однако на данный момент с этим в стране значительные проблемы.

Тем не менее, я все же хочу надеяться, что в наступающем году произойдет долгожданный перелом в сторону стабилизации экономического и политического положения в республике.

2. Если наша страна в новом 2016 году направит все усилия на укрепление внутреннего экономического потенциала, на развитие и процветание инфраструктуры, то для Молдавской железной дороги это станет самым желанным подарком. Тогда у железнодорожников появятся более значительные объемы перевозок и нам, наконец, удастся привести в порядок свое хозяйство. Сможем купить все необходимое не только за счет иностранных инвестиций, но и за свои деньги, заработанные тяжелым и кропотливым трудом, которых при грамотном расчете хватит на капитальный ремонт имеющихся пассажирских и грузовых вагонов, приобретение новых, да и, в общем, на решение всех стратегических вопросов. В том числе — и на повышение заработной платы железнодорожникам.

С Новым годом, дорогие друзья!

Смотрю с надеждой в будущее

Мирон ГАГАУЗ,
заместитель генерального
директора CFM по техническому
обслуживанию и ремонту:

1. Положение ГП «Железная дорога Молдовы» напоминает мне ее состояние, как сейчас говорят, в лихие девяностые. Инфраструктура и подвижной состав изношены, финансовая ситуация — критическая. По предварительным оценкам, убыток железной дороги от пассажирской деятельности может дойти без малого до 250 млн леев, а в целом дорога завершит свою деятельность в 2015 году с убытком более 100 млн леев.

Безусловно, возникает вопрос: почему это произошло?

Совершенно очевидно, что такая ситуация сложилась в силу целого ряда объективных и субъективных причин. Кроме того, наличие экономического кризиса у нас в стране и в ближайшем регионе никто не может отрицать. Если экономика не работает, железной дороге Молдовы нечего возить, и это в равной степени касается всех видов перевозок — экспорта, импорта, транзита и местного сообщения, пассажирских перевозок. А работающих на госпредприятии — около десяти тысяч человек.

Долг дороги экономическим агентам, коммерческим банкам и по заработной плате составляет около 600 млн леев (заработная плата — 80 млн леев).

Что дальше?

Прежде всего, нужно в срочном порядке в 2016 году разработать такие механизмы, которые были бы эффективны. Убежден, что в кратчайшие сроки следует разработать новую организационную структуру ГП «Железная дорога Молдовы», которая обеспечит четкое и внятное взаимодействие всех его структур. Руководителям подразделений необходимо изменить сложившиеся в последние годы подходы по управлению имуществом и людскими ресурсами. Во главу угла необходимо поставить вопросы жесткой экономии средств и достижения высокого уровня дисциплины.

Следует знать, что ожидаемый доход дороги в 2015 году составит около 1 млрд леев, а расход как минимум на 100 млн леев больше, и при этом нужно помнить, что средств на капитальный ремонт объектов инфраструктуры и подвижного состава выделялось крайне не достаточно.

В нормальной ситуации на эти цели должно быть направлено не менее 300-400 млн леев.

Таким образом, мы должны изыскать возможность заработать эти деньги для того, чтобы в ближайшие годы хоть как-то стабилизировать ситуацию.

Что касается коренного изменения ситуации, то на первый план выходит вопрос смены юридического и правового статуса ГП «Железная дорога Молдовы» в АО «Молдавская железная дорога». По мнению специалистов, превращение ГП «Железная дорога Молдовы» в АО «Молдавская железная дорога» откроет широкие возможности для привлечения финансовых средств, что позволит обновить в первую очередь путевое хозяйство, приобрести новые тепловозы и — при необходимости — грузовые и пассажирские вагоны. Однако это требует времени и, самое главное, терпения и настойчивости.

В любом случае мы находимся в начальном переходном периоде. Это са-



мый сложный момент для ГП «Железная дорога Молдовы». Именно сейчас железнодорожники должны поддержать усилия руководства дороги, направленные на восстановление управляемости предприятия, и поддержать его усилия по рациональному использованию финансовых и материальных ресурсов.

Было бы желательно, чтобы в новом году от руководителей подразделений дороги исходила инициатива по корректировке численности работающих и внедрению энергосберегающих и иных технологий, позволяющих повысить эффективность работы железной дороги. Именно они должны рассматривать ежедневно свою работу через получение ответа на вопрос: сколько мы сегодня заработали? Сколько мы сэкономили? И так каждый день! Необходимо создать в коллективах такую обстановку, чтобы эти вопросы задавал себе каждый железнодорожник.

Подписание генеральным директором CFM Ю.К.Топала нового Коллективного трудового договора, который содержит значительно больше социальных гарантий для железнодорожников, чем прежний, свидетельствует о том, что начальник дороги верит и доверяет коллективу. Вместе с тем это призыв: «Давайте все вместе, сообща, будем выводить ГП «Железная дорога Молдовы» на новый современный уровень».

2. Убежден, что железнодорожники оценят этот жест и сделают все для возрождения Железной дороги Молдовы, начало которому будет положено в 2016 году.

Пользуясь случаем, поздравляю Вас, уважаемые коллеги, с наступающим Новым годом!

Желаю вам и вашим близким в 2016 году здоровья, и пусть всем нам сопутствует удача.

Ожидаю роста объемов перевозок

Григоре КОНДУРАКЕ,
и.о. заместителя
генерального директора CFM
по коммерческой деятельности:

1. Уходящий 2015 год был трудным для железной дороги Молдовы. Уверен, это почувствовали все. От нового 2016 года в первую очередь ожидаю роста объемов перевозок, как грузовых, так и пассажирских. Сегодня мы изучаем и прорабатываем новые маршруты грузовых перевозок. Уже прошел пилотный проект по перевозке леса из Украины в Румынию. С начала 2016 года объемы этих перевозок составят 1000 тонн в месяц. Согласована поставка в Молдову керамической плитки поездом ком-





бинированного типа «Викинг». На стадии заключения договоров находятся перевозки контейнерным поездом «Зубр». Это все новые виды перевозок.

Активно ведем переговоры и с нашими постоянными партнерами. Уверен, мы добьемся поставленной цели. Кроме того, в новом году ожидаем начала опытной эксплуатации интегрированной системы электронного документооборота. Внедрение данной системы даст нам возможность создать «единое окно» оказания услуг, увеличить скорость формирования документов и обработки информации, создать механизм контроля за перевозочным процессом, снизить затраты человеческого труда и т.д. Так что у нас есть хорошие идеи и видение того, как воплотить их в жизнь для решения поставленных руководством министерства и дороги задач.

2. Думаю, что самым лучшим подарком для железной дороги Молдовы в 2016 году было бы приобретение новых локомотивов. Это вывело бы экономику предприятия на новый уровень.

Хочу поздравить всех сотрудников Молдавской железной дороги с наступающим Новым годом и пожелать всем счастья, здоровья, уверенности в себе и в своих силах, любви, семейного счастья! И чтобы все загаданные в новогоднюю ночь желания обязательно сбылись.

Пусть год будет обильным!

Роман СЫРБУ,
заместитель генерального
директора CFM по финансовой
деятельности:

1. Я надеюсь, что 2016-й станет годом начала обновленного предприятия CFM — современного, эффективного и динамичного. Хотел бы, чтобы слоган «Создаем новое, а не бежим за прошлым» стал кредо каждого сотрудника Железной дороги Молдовы.

2. Самый лучший подарок — это поддержка и понимание всех партнеров по бизнесу, сотрудников CFM, а также государственных организаций в продвижении реформ на железной дороге Молдовы.

Желаю всем, чтобы наступающий год был добрым, наполненным счастливыми моментами в каждой семье и в нашем коллективе. La Multi Ani!

Безопасность прежде всего

Валерий ОХЛАДЧУК,
заместитель генерального директора
CFM по безопасности:

1. Во-первых, хочу поздравить всех работников Молдавской железной дороги с зимними праздниками, пожелать доброго здоровья, успехов, неиссякаемой энергии и удовлетворения от выполняемой работы. Что касается ожиданий от 2016 года: они такие же, как и те, что были в уходящем году, исходя из специфики подведомственных мне служб — службы внутренней безопасности и службы военизированной охраны CFM. Будем обеспечивать безопасность движения поездов, безопасность пассажирских перевозок, сохранность перевозимых грузов и железнодорожных объектов. Очень хочется, чтобы в 2016 году CFM преодолела финансово-экономический кризис и увеличила объемы грузовых и пассажирских перевозок. Не в последнюю очередь надеюсь, что именно в 2016 году CFM станет серьезным конкурентом для других видов транспорта в республике.

2. Я бы пожелал в качестве подарка для Молдавской железной дороги в новом году почувствовать положительные тенденции в финансово-экономической деятельности; увидеть обновленными подвижной состав и инфраструктуру предприятия, улучшить качество предоставляемых услуг в сфере грузовых и пассажирских перевозок. Если удастся реализовать намеченные руководством дороги задачи, железная дорога станет более привлекательной в глазах граждан страны. Все большее количество



Григоре КОНДУРАКЕ



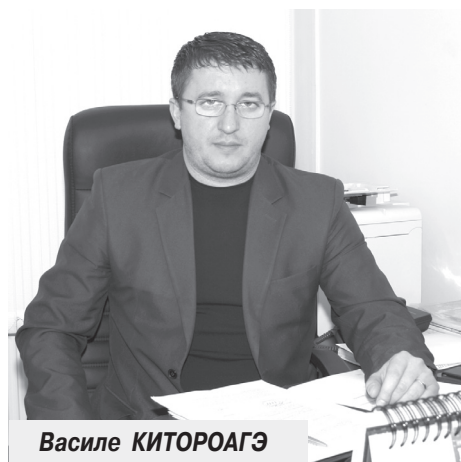
Роман СЫРБУ



Валерий ОХЛАДЧУК



Юрий ОБОР



Василе КИТОРОАГЭ



Ион КАЛАНЧА



Виталие БУЖОР

пассажиров будет отдавать предпочтение именно этому виду транспорта, так как он по-прежнему является самым надежным средством передвижения.

Будем в новом году здоровы!

Юрий ОБОР,
заместитель генерального директора
CFM по социальным вопросам
и администрированию:

1. 2015 год был нелегким годом, полным хороших и не очень хороших событий для Молдовы в целом и для ГП «Железная дорога Молдовы». Но поскольку он нас покидает, все мы надеемся, что вместе с ним исчезнут и проблемы, с которыми сталкивалось общество и каждый из нас. Надеюсь, что наступающий 2016 год непременно будет лучше, принесет много радостных моментов каждому, добрых событий, душевное спокойствие. Желаю мира и здоровья каждому работнику CFM. Сейчас, в канун прекрасных зимних праздников, хочется побольше положительных эмоций, изобилия на новогодних столах. Будучи по специальности врачом, конечно же, желаю, чтобы все наши граждане были здоровы, а в медицинских учреждениях в новом году обращалось меньше пациентов за помощью. В том числе это касается отраслевой медицины, которой хочется пожелать в 2016 году преодолеть все имеющиеся трудности и процветать на благо тружеников магистралей.

2. Самым лучшим подарком для железной дороги Молдовы в 2016 году было бы избавиться от задолженности по заработной плате, обновить локомотивы и инфраструктуру. **А всем сотрудникам CFM и руководству Молдавской магистрали желаю счастливых праздников и самого лучшего Нового года!**

Еще столько предстоит сделать!

Василе КИТОРОАГЭ,
помощник генерального директора
CFM по экономическим вопросам:

1. Прежде всего, от нового 2016 года жду доброго здоровья, политической стабильности в Молдове, которая способствовала бы успешному завершению начатых на железной дороге проектов. Конечно же, всем нам потребуются настойчивость, терпение, силы, работоспособность для всего, что наметили в плане развития железнодорожного транспорта. Лично себе я бы пожелал более продолжительного рабочего дня, чтобы все успеть — ведь предстоит еще столько сделать!

2. Самым удачным подарком для железной дороги Молдовы в 2016 году была бы сама железная дорога — благополучная и успешная. А если серьезно — улыбки и благодарность тех, кто пользуется услугами CFM. Нынешняя администрация железной дороги намерена придать европейскую окраску ее будущему развитию.

Лучше понимать друг друга

Ион КАЛАНЧА,
помощник генерального
директора CFM по общим вопросам:

1. Прежде всего, хочется в 2016 году увидеть эффективное развитие и реальные результаты в текущем процессе организационной реструктуризации предприятия, как одном из директив в реализации инвестиционных проектов Европейского Союза. Необходимо будет осмысленное изменение мышления у ответственных лиц, работающих на CFM, анализ и принятие решений, способствующих выполнению намеченных задач и планов, определение приоритетов в деле повышения доходности предприятия, общие усилия в максимальном снижении расходов, и не декларативно, а конкретно. На благо предприятия в 2016 году будет и конструктивное сотрудничество руководства дороги и Федерации отраслевого профсоюза в совместных усилиях по выходу CFM из кризиса и дальнейшему развитию железнодорожной отрасли.

2. Самый удачный подарок для железной дороги Молдовы вижу в волшебстве Деда Мороза, который бы своим магическим посохом помог всем нам, независимо от национальности, лучше понимать друг друга; укрепил политическую

ситуацию в стране. Это бы способствовало дальнейшему экономическому развитию Молдовы и CFM. А железнодорожники бы получили возможность трудиться в благоприятных условиях и получать достойную заработную плату.

Не стоит бояться перемен

Виталие БУЖОР,
помощник генерального
директора CFM по режиму:

1. Для CFM уходящий год был сложным по многим позициям. Однако общими усилиями удалось справиться с испытаниями. Грядущий год, думаю, будет ничуть не легче своего предшественника и все же хочется надеяться, что он станет поворотным годом. Удается приостановить спад и кризис, которые сдерживают превращение CFM в процветающее предприятие. Всем нам понадобятся терпение и мужество, чтобы внедрить некоторые — может, и болезненные, но абсолютно необходимые меры. Они помогут превратить железнодорожный транспорт в конкурентоспособный вид передвижения. Не стоит бояться изменений. Лучше подставим плечо, приложим максимум усилий и превратим CFM в доходную компанию.

2. Именно процветающая железная дорога, материально обеспеченный ее коллектив — будут самыми лучшими подарками в 2016 году для CFM. **Желаю всему коллективу дороги уверенности в завтрашнем дне, счастливых праздников в кругу близких и любимых. Пусть новый год будет усыпан добрыми делами. Успехов, здоровья и везения!**

Подготовила
Ирина КРАЕВСКАЯ

Фото Юрия КОЗЛОВА



С Новым Годом!



Дину КАРП,
начальник железнодорожного
узла Кишинэу:

— Железнодорожный узел Кишинэу — флагман Молдавской магистрали — является самым большим по численности работающих и по количеству филиалов. Он насчитывает 10 структурных подразделений, трудовые коллективы которых самоотверженно поработали в уходящем году. Они успешно ежедневно, ежеминутно обеспечивали безопасность движения поездов, бесперебойную работу всех устройств СЦБ и связи, аппаратов электроснабжения, сохранность грузов, а главное — комфорт и культурное обслуживание пассажиров. **Кишиневский железнодорожный вокзал** является визитной карточкой не только столицы Молдовы, но и Молдавской магистрали. Здесь трудится большое количество профессионалов. Главная задача в работе всего коллектива вокзала заключается в качественном и своевременном обслуживании пассажиров, создании комфортных условий пассажиру и оказания самого широкого спектра услуг. Всем этим требованиям вокзал старается соответствовать.

В период финансово-экономического кризиса на вокзале Кишинэу постоянно проводится работа по сокращению эксплуатационных расходов, улучшению всех финансово-экономических показателей. Руководство вокзала рассматривает занятость каждого работника с целью уплотнения функциональных обязанностей: по итогам проведенного анализа часть работников будут переведены на сокращенный режим работы исходя из ее объема с условием выполнения всех поставленных перед коллективом задач. Работникам предоставляются отпуска без сохранения заработной платы.

Приобретая в кассах вокзалов билет, пассажир садится в поезд. Уже на посадке его гостеприимно встречают проводники. В вагонах царят чистота и уют. **Коллектив ДОПа** — один из самых больших предприятий столичного железнодорожного узла — верен своим традициям и всегда обеспечивает высокое качество обслуживания.

От столичного вокзала пассажирские железнодорожные составы отправляются по стальным магистралям. Днем и ночью, в любое время года о состоянии пути заботятся специалисты **Кишиневской дистанции пути**. Коллектив ПЧ-1 успешно выполнил «Программу усиления безопасности движения поездов» и «Организационно-технические мероприятия на 2015 год». Несмотря на трудности, специалисты дистанции стараются



Дину КАРП

обеспечить бесперебойное и безопасное движение поездов с установленной скоростью. С этой целью самоотверженно трудятся над улучшением технического состояния пути, повышением средней скорости движения подвижного состава, увеличением количества околотов, содержащих путь с оценкой «отлично», уменьшением количества неудовлетворительных километров с ограниченной скоростью, а также снижением количества негодных деревянных шпал. Ценой больших усилий — физических и моральных — столичным путевцам удается обеспечивать безопасное движение поездов на протяжении всего участка, закрепленного за ПЧ-1.

Над качественным ремонтом пассажирских вагонов успешно трудились в уходящем году коллектив **пассажирского вагонного депо Кишинэу (ВЧД-1)**. Вся его производственная деятельность в 2015 году была направлена на сохранение и поддержание в исправном и комфортном состоянии всего подвижного пассажирского парка. Так, например, в уходящем году был отремонтирован плановыми видами ремонта 221 пассажирский вагон. 2016 год для пассажирского вагонного депо будет одним из сложных, так как необходимо за короткие сроки освоить и внедрить капитально-восстановительный ремонт (КВР) с продлением срока службы на 15 лет. Это позволит обеспечить бесперебойное пассажирское движение в международном сообщении.

Сердечные поздравления всем железнодорожникам столичного узла с праздниками Рождества Христова и Новым, 2016-м, годом! Здоровья, успехов в нелегком труде, света и благоденствия в семьях. Ведь железнодорожники — особые люди — мужественные. Хорошие профессионалы, стойкие физически и морально. В этом я убедился, проработав более 5 лет начальником столичного вокзала. И несмотря на то что уходил помощником министра транспорта и дорожной инфраструктуры, вернулся 7 ноября т.г.

Какой оставил



Федор НЕГРУ,
начальник железнодорожного
узла Басарабьяска:

— Уходящий год для работников **железнодорожного узла Басарабьяска**, как и для всех молдавских железнодорожников и жителей РМ, был тяжелым. Хотя никто не желает себе трудностей — они существуют. И именно в подобной ситуации и происходит мобилизация собственных сил, ресурсов и переоценка происходящего. Только пройдя этот тяжелый период, можно дать правильную оценку своим действиям и спланировать дальнейшую стратегию развития и жизнедеятельности железной дороги. Именно такой след оставляет год уходящий. Именно таким он и запомнится работникам железнодорожного узла Басарабьяска. А главное, год уходящий запомнится огромной проделанной работой **коллектива ПЧ-3** для поддержания в исправном состоянии путей; количеством перевезенных грузов **работниками ТЧ-3 и ДС Басарабьяска**, которых, увы, было меньше, чем нам бы хотелось; ремонтными работами, производимыми в **ВЧД-2 и ВЧД-4** при минимальных поставках запчастей устаревшими механизмами и с экономией энергоресурсов; работой коллективов ШЧ-2 и ЭЧ-2, которые обеспечивали безопасность движения поездов своими силами, знаниями, находчивостью и изобретательностью в процессе ремонта. Хочу особо подчеркнуть, что коллектив железнодорожного узла Басарабьяска — это высококвалифицированные специалисты, знающие в совершенстве свою работу и самое главное — любящие ее. Уверен, что без преувеличения можно говорить о грандиозных, даже амбициозных перспективах развития узла и о предстоящих планах его модернизации, ведь это — выход к Дунаю, к Румынии, которая является членом ЕС, находится на стыке трех государств.

В новом году будем концентрировать усилия на наиболее перспективных направлениях и вовлечении в международные проекты контейнерных перевозок, которые дают возможность наращивать объемы перевозок грузов, а также участия в транзитных грузопотоках. Особое внимание будем уделять инфраструктуре железнодорожного узла и ее модернизации.

В своей трудовой деятельности я прошел путь от рабочего до руководителя различных предприятий, в том числе государственных и местной публичной администрации. Накопленный опыт помогает мне в работе, а знания — в решении по-



Федор НЕГРУ



Как встретить 2016 год огненной обезьяны?

Наступающий 2016 год это год обезьяны, которая обожает движение и игры. Поэтому новый год нужно встречать энергично и весело. Добавьте в праздничную программу танцы, розыгрыши, не забудьте традиционный хоро-

Встречаем Новый год — Огненной обезьяны!

2016 год по китайскому календарю — это год красной огненной обезьяны. Сами китайцы считают год обезьяны временем открытых возможностей, энергии и перемен. И главная задача 2016 года — суметь использовать это море энергии в мирных целях. За примерами далеко ходить не надо. В год огненной обезьяны впервые в мире в 1896 году был передан радиосигнал, в 1824 году для первой в мире железной дороги были построены первые в мире 3 паровоза, в 1776 году основаны США. Так что чем грандиознее у вас планы, тем больше энергии даст вам огненная обезьяна. В 2016 году вы сможете достичь очень многого.

вод вокруг елки. Заранее заготовьте несложные смешные фанты с заданиями: к примеру, одной рукой очистить мандарин; без рук съесть яблоко, подвешенное на веревку; спеть песенку про елочку; проговорить скороговорку, фантазируйте! Главное, чтобы всем было весело.

Что подарить на новый 2016 год?

Обезьяна очень любит технику: от простого смартфона до автомобиля. Флешки, фотоаппараты, пылесосы, кухонные комбайны, список техники огромный, выбирайте. Отличный подарок —

любые изделия из металла: от ювелирных украшений до витой решетки для камина на даче. Любые огненные и светыющиеся подарки также подходят для года красной обезьяны: фонарики, свечи с подсвечниками, грили и мангалы. До нового года осталось совсем немного, пора уже составлять списки одариваемых и ехать по магазинам.

В чем встретить 2016 год

Обезьяна обожает яркие цвета и блеск украшений. Алый, оранжевый, солнечный желтый, насыщенный изумрудный — идеальные цвета для новогоднего наряда. Ткань и фасон особого значения не имеют, обезьянки одобряют любую одежду. А вот украшения придется поменять: в год козы удачу приносили деревянные бусы на нитке, обезьяна же предпочтет металлические цепочки и яркие камни: гранат, рубин, опал. Добавьте в прическу интересные блестящие заколки, или просто накиньте на плечи «боа» из мишуры, — и новогодний наряд готов!

С НОВЫМ ГОДОМ!



СЛЕД ГОД УХОДЯЩИЙ?..

ставленных задач. На железной дороге я новичок, но успел полюбить ее. С уверенностью смотрю в ее будущее.

Пользуясь случаем, хочу поздравить всех железнодорожников с наступающим 2016 годом и пожелать крепкого здоровья вам и вашим семьям, крепкого железнодорожного полотна, увеличения грузопассажирских перевозок и, как говорится, зеленого света! А главное — не падать духом! Вместе мы все преодолеем!

Виктор КОЖОКАРУ,
начальник Окницкого
железнодорожного узла:

— Приказом генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» я был назначен начальником самого северного на магистрали железнодорожного узла около двух с половиной месяцев назад. Время пребывания в ответственной должности вроде небольшое, тем не менее уже успел окунуться в жизнь местного коллектива. И пришел к пониманию, что на всех участках, какого профиля бы они ни были, работают не просто умелые и добросовестные, но прежде всего стойкие к трудностям и преданные делу люди. Уходящий год оказался непростым во многих отношениях. Недостаточно стабильный грузопоток в связи с событиями в соседней Украине и кризисными явлениями в экономике, сложная ситуация с финансированием и материально-техническим снабжением привели к дополнительным сложностям в работе. Однако они преодолеваются, в чем во многом выручают комплексный подход и согласованность действий. **Оборотное локомотивное депо** предоставляет без задержек тепловозы под поезд и выполнение маневрового процесса, работники **ПКТО** осуществляют качественные технические осмотры ходовых частей вагонов, давая гарантию их дальнейшего безопасного движения, **дежурные за пультом** грамотно организуют движение. Поставлен заслон коммерческим и техническим бракам на нашу дорогу со стороны соседей. С этой целью на «стыковую» украинскую станцию Могилев-Подольский из Окниц регулярно выезжает группа в составе агента конторы передач, осмотрщика вагонов и сотрудника военизированной охраны. Ведется поиск резервов улучшения местной грузовой работы. На участке успешно функционировали технологические цепочки: экономическим агентам в лице столичных стекольных предприятий и Бэлцкого СМС «Кнауф» из карьеров Вэлчинца и Кривы доставлялись вагонными партиями кварцевый песок и известковый щебень, используемые в качестве сырья. Следует отметить **путейцев**, которые при остром дефиците шпал поддерживают на приемлемом для безопас-



Виктор КОЖОКАРУ

ного движения поездов уровне балльности пути, располагающегося в сложнейшей по рельефу местности. Несмотря на свою малочисленность, большую



С Новым годом и Счастливого Рождества!

помощь в подготовке объектов к зиме оказала комплексная бригада строителей прорабского участка НГЧ. Добрых слов заслуживает труд других специалистов. С новым годом связываем новые надежды на улучшение ситуации с

Владимир МЕЛЕКА,
начальник Бендерского
железнодорожного узла:

— Вступая в октябре уходящего года в новую должность — начальника Бендерского железнодорожного узла, воспринял новое назначение с энтузиазмом. Моя задача — обеспечить эффективную, стабильную работу узла. Первое впечатление: убедился, что железнодорожники — народ сплоченный, не привыкший пасовать перед трудностями. Все филиалы узла: **станция Бендеры (Магальяс В.И.), Мостостроительный поезд № 1 (Северин С.С.), дистанция пути (Ломов В.Н.), локомотивное депо (Марчуков С.А.), а также участки: ШЧУ (Гребиненко И.Г.), ЭЧС (Григорьев В.А.), команда службы ВОХР (Телешко И.М.), вокзал (Колева Т.И.)** вносят свою лепту в экономическое развитие и жизнедеятельность железной дороги страны. Но в целом ситуация сложная. Хотя трудятся здесь люди, преданные железной дороге — специалисты, начиная от руководителя до рабочих. Хочется шагать в ногу со временем, с применением прогрессивных техно-

логий, облегчить тяжелый труд рабочего, обеспечить качество работ.

Столкнулся и с жалобами на задержку и низкую заработную плату, из-за чего контингент Бендерского узла — в возрасте, а молодежь не идет к нам работать. В результате — нехватка кадров.

Из бесед с руководителями филиалов и встреч с работниками узла могу отметить особый вклад в обеспечение безопасности движения поездов, содержание пути в исправном состоянии, несмотря на дефицит материалов, который вносят работники дистанции пути — дорожного мастера 7-го околота по ст.Кэушень Панькина В.А., бригадира пути 3-го околота по ст.Мерень Нигаи И.К. Добросовестно относятся к исполнению своих обязанностей работники Мостостроительного поезда №1 — оператор РБУ Булгарь Г.К., водитель Казаков И.; слесарь по ремонту тепловозов Грицюк Л.Г., машинист тепловоза ТЧ-2 Армаш И.Ф. Старослужащие, высококвалифицированные специалисты передают свой опыт молодому поколению. На станции Бендеры трудится молодая железнодорожница Боднарчук Татьяна — дежурная вспомогательного поста 1501 км. Она производит прием-отправление-пропуск поездов, деятельна, исполни-

перевозками, которое, несомненно, придаст дополнительный импульс действиям. А ныне усилия направлены на то, чтобы осиливались реально сложившиеся объемы, снижались непроизводительные затраты, экономились ресурсы. **И в заключение хотел бы поздравить тружеников узла с новогодними праздниками. Хорошего настроения, здоровья, благополучия, которого мы обязательно достигнем своим трудом!**

Андрей СЕМЕНЮК,
начальник железнодорожного
узла Унгень:

— Одним из ярких и запоминающихся событий уходящего года для тружеников нашего узла и многих жителей прилегающего региона стало, вне всякого сомнения, продление маршрута отечественного модернизированного дизель-поезда от Унгень к Яссам (Сокола). Создав дополнительные удобства для следования в данном направлении, Молдавская магистраль сделала не просто важный шаг в повышении доходности пассажирских перевозок, но прежде всего открыла «зеленую улицу» дальнейшему развитию торговых и культурных связей между обоими берегами Прута. А пограничная станция укрепила в еще большей степени свой международный статус, причем не где-нибудь, а на границе с Евросоюзом.

них функции. Не меньшее значение имеет нацеленность коллективов пунктов перестановки и технического осмотра вагонов, оборотного локомотивного депо, путейских околотов, других на то, чтобы работа выполнялась с меньшими затратами средств и материалов. Только так можно добиваться снижения себестоимости перевозок, что является особенно актуальным именно теперь. Узел вошел в зиму подготовленным должным образом.

Природный газ и твердое топливо, используемые на обогрев зданий, расходуются строго в зависимости от температуры окружающей среды.

Координирующая роль принадлежит **узловому Совету**, в составе которого —



Андрей СЕМЕНЮК

руководители производственных участков, включая станцию. Встречаясь, мы согласовываем план действий, что позволяет вырабатывать комплексный подход в решении возникающих проблем. Должен заметить, на узле сложилось сильное, опытное и выверенное временем командное звено.

Несмотря на занятость, труженики узла находили время для досуга. В уходящем году была продолжена добрая традиция организации спортивных состязаний по мини-футболу, волейболу, шашкам, шахматам и метанию дартса. В середине осени одно из таких соревнований состоялось по инициативе узлового руководства и профкома на спортивном комплексе местной таможни, с которой поддерживаем тесные контакты. Победителям были вручены призы.

Упадет несколько листков календаря — и мы вступим в новый год. Впереди нас ждет еще немало серьезных испытаний, но унгенские железнодорожники готовы, как и прежде, противостоять им.

От всей души поздравляю коллег с Новым годом и Рождеством, желаю крепкого здоровья, благополучия в семьях и, конечно же, веры в лучший завтрашний день, который непременно придет благодаря нашим совместным усилиям.



Владимир МЕЛЕКА

тельна. Узел не может обойтись и без специалистов ШЧ-1. Радиомеханик Ватаманюк Борис, к примеру, обслуживает радиостанции, установленные на локомотивах и у дежурных по станции, без проблем обслуживает устройство связи и кабельной магистрали. Ценим работу электромонтеров ЭЧ-1 Евдокимова А.П., Осадчий В.Ф., которые обслуживают

линии электропередачи и обеспечивают безопасное движение поездов. С кем наши пассажиры часто встречаются — это билетные кассиры вокзала. Одна из них — Галенко Валентина Алексеевна. Она всегда поможет, разъяснит, если у посетителей возникают вопросы. Нельзя обойти вниманием и коллектив участка ВОХР. Специалисты этого подразделения следят за порядком на грузовом дворе, станциях, относящихся к узлу, обслуживают противопожарную технику. Добрых слов заслуживают Вакуловский В.Г. — мастер-моторист пожарного поезда, Паскарь А.И. — старший стрелок команды. Он охраняет грузы парка, станций и сопровождает их в пути следования поездов.

Должен заметить, что оптимизм не оставляет людей. У них сохраняется надежда на лучшее. И у меня только расширяется спектр задач для обеспечения производственно-эксплуатационной деятельности подразделений узла.

В канун Нового года желаю всем здоровья, успехов в делах, семейного благо и мира!

Материалы подготовили:
Лилиана НИКИФОРОВА,
Владимир ДОБРЯНСКИЙ



Названы лучшими за 2015



Несмотря на все трудности уходящего года, коллектив Молдавской железной дороги плодотворно трудился на своих рабочих местах, выполняя задания руководства магистрали. В праздничном выпуске газеты редакция называет имена лучших работников по итогам 2015 года. Жаль, что газетная площадь не позволяет назвать имена всех достойных железнодорожников, которых на CFM очень много.

Лучший вагонник

В юности **Виталий ВЕТРИНЮК** мечтал стать движением. Но судьба распорядилась так, что попал работать в Бэлцкое вагонное депо, где трудовая заплата началась с одного из самых сложных на предприятии участков — сборочного цеха. Еще больший простор для проявления творческой активности появился, когда Виталия Николаевича, окончившего к тому времени заочное отделение АТИКа, назначают заместителем начальника вагонного депо по ремонту.

Забот хватает, с утра до вечера приходится решать массу вопросов, касающихся жизнеобеспечения доверенного участка. Выручают грамотность, умение организовать дело, принципиальность, а еще то, что есть на кого опираться в повседневных буднях. Ведь на предприятии давно сложился коллектив единомышленников, надежных, преданных делу специалистов.

Родному депо уже отдано в общей сложности почти четверть века. За добросовестный труд и высокое чувство ответственности, в подтверждение значимости работы, которую выполняет вместе с коллегами, Виталий Николаевич награжден в 2013 году знаком «Почетный железнодорожник».

Лучший движенец

Нельзя не заметить, что после назначения в июне 2010 года **Игоря МАДАНА** начальником узловой станции Бэлць-Слобозия порядка здесь стало намного больше, чем раньше, повысилась исполнительская дисципли-

на специалистов, занятых организацией движения в трех важных направлениях. И достигнуто это в первую очередь не какими-то жесткими административными мерами, а умением убеждать, спланировать вокруг себя единомышленников, в чем многое значит личный пример.

Игорь Иванович отдается делу сполна. В шесть, а то и в четыре часа утра он уже обычно на работе. Обходя участки или принимая работников в своем кабинете, старается во все вникать, советует, как лучше организовать технологический процесс. В случае необходимости обязательно поддержит, защитит подчиненного и в то же время не забывает о требовательности к себе и другим.

Награжден знаком «Почетный железнодорожник».

Лучший энергетик

Иван БУТНАРЬ — электромонтер Унгенского энергоучастка Кишиневской дистанции электроснабжения — трудится в ЭЧ-1 29 лет. Опытный специалист имеет высший уровень квалификации.

Увлеченный в школьные годы физикой, Ванюша не стал раздумывать при выборе про-



Иван БУТНАРЬ

фессии. Он мечтал о покорении такой мощной силы, как электричество. И пошел на курсы электромонтеров. Закончил. Отслужил срочную службу. И с выбором места работы у него не было проблем: железная дорога! Да разве могло быть иначе, если его отец всю свою жизнь проработал на железной дороге Молдовы!

18-летний Иван Бутнарь устроился электромонтером в Кишиневскую дистанцию электроснабжения, в Унгенский сетевой район.

Шло время, парень овладевал профессией, накапливал опыт. А через 4 года он был переведен электромонтером-верхолазом. Стал отличным специалистом в области производства кабельных работ, которые совмещает со своими основными обязанностями. Иван Феодосьевич — трудолюбивый и инициативный человек, свою работу выполняет качественно. В коллективе пользуется заслуженным авторитетом.

Лучший медик

Валериу КУШНИР — врач-офтальмолог, заведующий офтальмологическим отделением ЦКБ ст.Кишинэу, доктор хабилитат, профессор Государственного университета медицины и фармации им.Николае Тестемичану, ученый — награжден орденом «Gloria muncii», золотыми медалями AGEPI «Infoinvent» и «National Inventions Institute»; двумя серебряными медалями AGEPI «Infoinvent» и «EURO-INVENT».

За более чем 10-летний период работы в железнодорож-

ной медицине врач и видный ученый в области офтальмологии Валериу Кушнир вернул зрение очень многим железнодорожникам, которые с чувством глубокой благодарности произносили: «Я вас вижу, доктор!» Подобные операции стали возможны благодаря его вкладу в оснащение ЦКБ диагностическим и хирургическим оборудованием. Такое же оснащение получили и многие столичные офтальмологические клиники и районные больницы. Два года тому назад известнейший врач-офтальмолог Валериу Кушнир сделал первую в Республике Молдова операцию по трансплантации.

Безмерного уважения заслуживает человек, избавляющий пациентов от трагедии жить в кромешной тьме.



Виталий ВЕТРИНЮК



Валериу КУШНИР



Михаил МИСАИЛ

Лучший путеец

Степан РОШКА — дорожный мастер 2-го околота Кишиневской дистанции пути, награжденный знаком «Почетный железнодорожник», именными часами — трудится на железнодорожном транспорте 43 года, из них 40 лет в ПЧ-1.

Тонкости профессии железнодорожника, а точнее — специальности путеяца, Степан Рошка начал познавать в 1972 году, когда стал работать монтером пути Юго-Западной железной дороги Украины, отслужив срочную службу во внутренних войсках. В течение трех лет он набирался опыта, закаливался и физически, и морально. Однако сын земли молдавской, на которой оставались три его брата и пять сестер, не мог выдержать разлуку. Забрав жену и трехлетнюю дочурку, Степан вернулся в Молдову.

Ровно четыре десятилетия тому назад Степан Рошка связал свою судьбу с Кишиневской дистанцией пути. Первые 15 лет

работал монтером пути, периодически повышая разряд. Следующее пятилетие для него было отмечено профессиональным ростом — стал бригадиром пути 2-го околота. А последние 20 лет Степан Михайлович трудится дорожным мастером 2-го околота ПЧ-1.

Лучший ВОХРовец

Работа в службе военизированной охраны Молдавской магистрали требует большой ответственности и честности, принципиальности и оперативности. Именно такие качества своего характера продемонстрировал **Ливию СКУРТУ** за годы работы в ВОХРе.



Игорь МАДАН



Степан РОШКА



Александр ТОВБАЗ

Ливию Михайлович трудится в ВОХРе 17 лет. Начинать стрелковой командой №5 ст.Кишинэу, затем перевелся в стрелковую команду №6 ст.Унгень. Через год получил повышение — стал работать старшим стрелком в той же команде.

Ответственность и добросовестность, дисциплинированность Ливиу Скурту не остались незамеченными руководством службы военизированной охраны. Пять лет тому назад он был назначен помощником начальника отделения той же стрелковой команды №6 ст.Унгень, а затем — начальником отделения СК-6.

Лучший связист

Михаил МИСАИЛ — старший электромеханик Басарабьской дистанции сигнализации и связи, награжденный в этом году знаком «Почетный железнодорожник», трудится на транспорте 30 лет, и все — в ШЧ-2.

Среди лучших участков дистанции, работающих без отказов, выполняющих все пункты «Программы усиления безопасности движения поездов» по надежности и капитальному ремонту, руководство ШЧ-2 определяет первенство участка Хаджимус—Кэинарь под руководством Михаила Васильевича Мисаила. На этом участке, благодаря тому, что в ШЧ начали практиковать своего рода индустриальный метод обслуживания устройств СЦБ, за 11 месяцев т.г. по вине работников дистанции не допущено ни одного отказа.

...19-летним пареньком, после окончания Кишиневского технического училища №6, пришел Михаил Мисаил в Басарабьскую дистанцию сигнализации и связи. Начал работать электромонтером. Затем был призван в армию. Отслужив, Михаил возвращается в родной коллектив. Целое десятилетие трудится электромехаником СЦБ. Затем руководство ШЧ-2 назначает его старшим электромехаником СЦБ. В этой должности он и трудится последние 26 лет. За добросовестный труд М.В.Мисаил в этом году, в канун профессионального праздника, был награжден знаком «Почетный железнодорожник».

Таким мужем и отцом, как Михаил Васильевич Мисаил, по праву могут гордиться жена Мария Николаевна, которая работает дежурной в бригадном доме ст.Кэинарь, и их дети — дочь Татьяна и сыновья Анатолий и Василий.

Лучший локомотивщик

Александр ТОВБАЗ — машинист-инструктор локомотивных бригад Бендерского локомотивного депо, трудится на Молдавской магистрали 44 года. На протяжении всех этих лет он остается верным своему выбору, своему коллективу депо.

Еще в школьные годы Саша Товбаз увлекся техникой, серьезно изучал физику и мечтал о дальних странствиях. А чтобы гармонично сочетались точные науки и романтические, увлекательные путешествия, решил избрать профессию железнодорожника, а точнее — стать машинистом и водить поезда по бескрайним просторам.

Свою трудовую деятельность начал в должности помощника машиниста тепловоза локомотивного депо ст.Басарабьска Одесско-Кишиневской железной дороги. Через три года был переведен в более крупное локомотивное депо — Бендерское. Здесь прошел путь от помощника машиниста тепловоза, машиниста тепловоза, до машиниста 1-го класса и машиниста-инструктора локомотивных бригад. А с тех пор, как стал машинистом-инструктором, он щедро передает накопленный богатый опыт молодым машинистам депо.

Материалы подготовили
Лилиана НИКИФОРОВА
и **Владимир ДОБРЯНСКИЙ**





Новый год — на работе!



Эдуард ОСТАПЕНКО

Оставляя позади светящиеся новогодними елками и разноцветными гирляндами города и села южной степи Молдовы, к ее столице мчится пассажирский поезд №6820 по маршруту Басарабьска—Кишинев. В кабине тепловоза, за контроллером — машинист 1-го класса **Эдуард ОСТАПЕНКО**. Для него новогодняя трудовая вахта — далеко не первая за 30 лет работы в локомотивном депо ст.Басарабьска. Эдуард стал продолжателем семейной династии Остапенко. Его отец Виктор Андреевич, к сожалению, ушедший в мир иной, всю жизнь проработал в восстановительном поезде, мать Галина Георгиевна также долго работала на станции Басарабьска.

Свою трудовую деятельность Эдуард Остапенко начал в ТЧ-3 слесарем, помощником машиниста тепловоза, последние четверть века работает машинистом тепловоза грузового и пассажирского движения. В прошлом году ему был присвоен 1-й класс квалификации. С успехом замещает машинистов-инструкторов во время их отпусков. Технически грамотный специалист пользуется заслуженным авторитетом в коллективе депо.

Эдуард Викторович вместе с женой Аленой Валентиновной, которая трудится воспитателем-музработником в железнодорожном детсаду, вырастили и воспитали сына Станислава, который работает в ВЧД-2, а три года назад порадовал родителей внуком Кириллом.



Ирина ШУРЫГИНА

Для **Ирины ШУРЫГИНОЙ** — дежурной по ст.Кишинэу — нынешняя новогодняя трудовая вахта станет пятой по счету за 12 лет работы на CFM. Впрочем, для нее дежурство в праздничные дни — обычное явление. Ведь и ее отец Михаил Константинович Палка, и дядя Андрей Константинович Палка — машинисты тепловоза грузового и пассажирского движения столичного локомотивного депо — нередко отправляются в рейс и в новогоднюю ночь. В ТЧ-1 ее отец работает уже более 30 лет, а его брат — более 20 лет. Здесь же, в столичном локомотивном депо, более 30 лет трудится машинистом мостового крана ее мама Евгения Андреевна Палка.

15 лет проработал движенцем на Молдавской магистрали и муж Ирины Михайловны — Иван Владимирович. Вместе они воспитывают чудесную дочь — 8-летнюю Анастасию.

...Пульт ДСП Ирины Шурыгиной будет выглядеть в новогоднюю ночь так же строго и официально, как и в обычные дни, несмотря на украшенное снежинками и маленькой елочкой помещение. И.М.Шурыгина будет точно, четко, квалифицированно выполнять свои служебные обязанности, уделяя большое внимание безопасности движения поездов, ибо праздничная новогодняя ночь может преподнести и неприятные «сюрпризы».



Валериу АДАМ

Приемом-отправлением поездов, организацией производственно-маневровой работы на станции, обеспечением безопасности движения поездов — дежурный по ст.Кишинэу **Валериу АДАМ** будет так же, как и на протяжении 26-ти лет работы, заниматься в нынешнюю новогоднюю ночь. Разве что подобное дежурство требует повышенной ответственности, удвоенного внимания и бдительности к обеспечению безопасного движения поездов. В новогоднюю ночь 2015-2016 не придется дежурить его супруге — поездному диспетчеру Ларисе Петровне. А ведь были годы, когда супруги Адам встречали Новый год на рабочих местах. Их взрослые теперь уже дочери Анна и Валерия вспоминают, какой безграничной была радость, когда по утрам наступившего Нового года их родители возвращались с подарками.

В столичный цех движения Валериу Адам пришел после армии, предвительно закончив среднее специальное училище в г.Кэлэраш. На ст.Кишинэу свою трудовую деятельность начал помощником составителя поездов, затем — составителем поездов, помощником ДСП, дежурным по станции.

За 26 лет работы в столичном цехе движения Валериу Адам зарекомендовал себя исполнительным, ответственным работником. Подтверждением тому были опубликованные о нем, а также о его супруге Ларисе Петровне, материалы в нашей газете.



Варвара МАКОВИЙЧУК

За 30 лет работы проводником пассажирских вагонов **Варваре МАКОВИЙЧУК** довелось 15 смен отработать на стыке лет. Последние 22 года Варвара Дмитриевна трудится в одной бригаде, в одном вагоне со своим супругом Иваном. Наступающий 2016 год супруги Маковийчук — проводники скорого поезда №48/47 Кишинев—Москва — встретят на своих рабочих местах. Хотя рейс в новогоднюю ночь — необычный, для проводников работа — обычная. Разве что требует больше внимания, бдительности, ответственности за безопасность движения и безопасность пассажиров. Поскольку новогодняя ночь — сказочная, Варвара Дмитриевна вспомнила, какие «сюрпризы» преподнесла она. Однажды из Москвы выехала беременная женщина с дочерью-дошкольницей. Ее муж лишь проводил их. Выехали они в Фэлешть. Однако, через 1,5-2 часа езды у пассажирки начались роды. Супруги Маковийчук не растерялись: вызвали «скорую помощь», машинист был вынужден применить экстренное торможение, роженицу ссадили. Спустя время женщина позвонила, поблагодарила проводников и сказала, что сына своего назвала в честь Ивана Семеновича. Или другой случай: Варвара Дмитриевна еще работала в паре с Софией Николаевной Мазур, с ними в «СВ» из Москвы до Киева ехали Ирина Алферова и Лев Дуров. Проводницы узнали их, пообщались. Они до сих пор помнят увлекательные байки звезд кино о приключениях на съемках, которые пересказали дочери Марии — ныне студентке 3-го курса Медицинского университета.

Лилиана НИКИФОРОВА

Фото Юрия КОЗЛОВА



Дина ФЛОРИА

Дина ФЛОРИА, Кишинев:

1. У меня была возможность путешествовать по железной дороге много раз и в разных направлениях. Осталось много приятных впечатлений, это надежный транспорт, что касается безопасности пассажиров. Очень удобно путешествовать на дальние расстояния, есть возможность отдохнуть, пользоваться рестораном, туалетом. Цена доступная в сравнении с другими видами транспорта. Последний раз пользовалась услугами железнодорожного транспорта 3 месяца назад, маршрут Кишинев—Москва. Осталась довольна.

2. Я бы хотела, чтобы в 2016 году открылись новые железнодорожные направления в страны Европы. Например, направление Молдова—Чехия.

Ольга ДАВИДЧУК, Бухарест:

1. Очень рада, что на Молдавской железной дороге появились современные дизель-поезда. Вот бы в таких же ком-

МНЕНИЕ ПАССАЖИРОВ

Быстро, удобно и недорого — так обычно говорят о железнодорожном транспорте. Но мало кто задумывается о том, какую колоссальную работу приходится ежедневно выполнять работникам этой сферы, чтобы пассажиры смогли насладиться поездкой и чувствовали себя комфортно и безопасно. Накануне Нового года мы поинтересовались у наших граждан:

1. Когда в последний раз вы пользовались услугами железной дороги и остались ли ими довольны?
2. Открытия каких железнодорожных маршрутов вы ждете с нетерпением в 2016 году?



Ольга ДАВИДЧУК

фортных поездах можно было ездить из Бухареста в Кишинев. Пользуясь этим маршрутом, хотелось, чтобы постельное белье было более новым. И были купе отдельно для мужчин и женщин, как в Европе.

2. Если будет такая возможность в новом году, открыть маршрут на Галац.

Михаил КОНДУР, Кишинев:

1. В июле этого года по работе был в командировке в Белоруссии. Это мое первое путешествие на поезде на такое далекое расстояние. Очень удивило, что в вагоне был кондиционер. Проводник был очень любезен на всем протя-

жении пути. Что меня восхищает в железнодорожном транспорте — это пунктуальность. Связан по работе с информационными технологиями, поэтому очень бы хотелось, чтобы в купе была возможность подключиться к интернету. На тот момент такой возможности не было, но в общем я остался очень доволен качеством услуг Молдавской железной дороги.

2. Мне бы очень хотелось, чтобы открылось новое национальное направление Кишинев—Леова, так как Леова — мой родной город, и международное направление Кишинев—Афины.



Михаил КОНДУР



Дорин КОЖОКАРУ

Дорин КОЖОКАРУ, Кишинев:

1. В студенческие годы обучения в Румынии часто пользовался услугами железной дороги, путешествовал на поезде Кишинев—Бухарест. Маршрут хорошо организован и сам поезд на уровне. Так что у меня самые положительные воспоминания о железнодорожном транспорте.

2. Хотелось бы, чтобы открылось новое национальное направление Кишинев—Штефан Водэ, так как я родился в селе Попьяска, район Штефан Водэ, и международное направление Кишинев—Сучава.



Елена КОНЦЕСКУ

Елена КОНЦЕСКУ, Кишинев:

1. Недавно ездила в Яссы на поезде Кишинев—Бухарест. По моему мнению, железнодорожный транспорт является самым безопасным видом транспорта в мире и самым дешевым. Наша железная дорога могла бы стать связующим звеном с Европой в связи с перспективой вступления Молдовы в Евросоюз. Я считаю необходимым возрождение Молдавской железной дороги, способной предоставлять соответствующие услуги пассажирам, а также создавать новые современные рабочие места, что позволит ей стать фактором возрождения молдавской экономики.

2. Жду открытия железнодорожных направлений, которые будут связывать юг Молдовы с севером, а запад с востоком, и чтобы скорость движения была более высокой.

Мнением пассажиров интересовалась Ирина КРАЕВСКАЯ



С Новым Годом!

Говорят, под Новый год, что ни пожелается...

О чем накануне Нового года мечтает молодежь CFM — железнодорожники рассказали редакции

содержания пути и улучшения материально-технического обеспечения. Всем желаю счастливого Нового года и Рождества Христова.

Юрий ПРЕГУЗА,
главный инженер
локомотивного депо Кишинэу:

— Я, как главный инженер локомотивного депо Кишинэу, мечтаю в канун Нового года о том, чтобы в новом году железную дорогу Молдовы перестало лихорадить, чтобы норма-

и плодотворной работы в 2016 году, а также чтобы сбылись в новом году все наши желания и мечты.

Татьяна БОДНАРЧУК,
дежурная вспомогательного поста 1501 км:

— На железной дороге я работаю четвертый год, после окончания Бэлцкого технического колледжа. И все — на одном месте, в одной должности — дежурной вспомогательного поста 1501 км, что возле гру-

Алена Лигоцкая



Алена ЛИГОЦКАЯ,
начальник станции Катранык:

— Еще дедушка, отец и дядя, работавшие в свое время на железной дороге, говорили: где «железка», там стабильность. За пять лет труда в качестве дежурной за пультом после окончания Бэлцкого технического колледжа железнодорожного транспорта таким же убеждением прониклась и я, видя, сколько пользы стране приносит перевозка грузов и пассажиров рельсовой колеи. Слов нет, нынче, в условиях кризиса, всем нам трудно. Однако, стоя на пороге нового года, я уверена, что недалек тот день, когда дела на магистрали пойдут вновь в гору, а благосостояние железнодорожников повысится.

Татьяна ЖУРАК,
ДСП станции Наславча:

— Оставшись рано без родителей, я воспитывалась в детском доме. И, честно говоря, не знаю, как сложилась бы дальнейшая судьба, не повстречай я на жизненном пути добрых, отзывчивых людей. У меня крепкая семья, вместе с мужем растим дочурку Ксению, которой уже три годика. Повезло с работой, потому что, когда устроилась в мае 2013 года на станцию Наславча, попала в дружный, сплоченный коллектив, который помог мне в профессиональном становлении. Заглядывая в день завтрашний, искренне хочу, чтобы в отноше-

Татьяна Журак



ниях между людьми царили взаимопонимание, мир и счастье, а дети в семьях были окружены любовью. Именно ради этого стоит жить и работать.

Игорь МАНГОС,
электромеханик СЦБ ШЧ-3:

— Устроившись после железнодорожного колледжа в Бэлц-

Игорь МАНГОС



у ШЧ, я прошел хорошую практическую обкатку сначала в «летучке связи», потом, участвуя во внедрении ЭЦ станции Флорешть. Теперь обслуживаю на данном участке два ЭЦ с прилегающими перегонами. Выполняемая работа хотя и нелегкая, но интересная. Вот и мечтаю, чтобы с улучшением финансового положения железной дороги решению этих проблем было уделено самое пристальное внимание.

Подготовили
Лилиана НИКИФОРОВА,
Владимир ДОБРЯСКИЙ



Виктор Подгурский

Виктор ПОДГУРСКИЙ,
начальник Басарабесской
дистанции пути:

— В канун Нового, 2016-го, года хочу от себя лично и от коллектива ПЧ-3 всем работникам железной дороги Молдовы пожелать здоровья, благополучия, счастья и особенно — терпения. В новом году хотелось бы улучшения и увеличения всех видов ремонтов по нашей дистанции пути, что улучшит общее состояние безопасности движения поездов. Также есть пожелание обновить парк путевых машин для текущего



Юрий ПРЕГУЗА

лизовался производственный процесс, чтобы работа принесла радость и удовлетворение. Также хотелось бы, чтобы уменьшилось число отказов в работе подвижного состава, чтобы была обновлена старая техника (подвижной состав, станочное оборудование, станды). Омоложение коллектива также играет немалую роль в трудовом процессе. Хотелось бы по больше здоровья родным и близким. В канун Нового года хочу поздравить весь коллектив Молдавской магистрали, пожелать здоровья, любви, счастья



Татьяна БОДНАРЧУК

завого двора станции Бендеры. Очень люблю свою профессию, хотя работа и сменная, выпадают дежурства и на праздничные дни, как, например, первое января прошлого года. И ничего — отдежурила, как и в обычные дни.

Сегодня дорога переживает не лучшее время, и поэтому я мечтаю о стабильности, о большем объеме работы для нашей станции Бендеры (Варница), благополучия для себя и моей пятнадцатилетней дочурки Владиславы и желаю здоровья всем труженикам Молдавской магистрали.



БУДЕМ ЗДОРОВЫ!

Добро пожаловать в Оздоровительный центр!

В

ходящем в историю 2015 году в нашем Оздоровительном центре, который пользуется большой популярностью не только у работников ГП «Железная дорога Молдовы», но и у жителей республики, поправили свое здоровье 393 пациента. Среди них — железнодорожники и ветераны Молдавской магистрали, жители РМ.

Санаторное лечение проводится по четырем профилям: заболевания органов дыхания, заболевания желудочно-кишечного тракта, заболевания нервной системы, заболевания опорно-двигательного аппарата. Для этого Оздоровительный центр располагает всем необходимым оборудованием. Высококвалифицированные специалисты Центра и ЦКБ проводят медицинское обследование, всевозможные качественные про-

цедуры, дают необходимые консультации.

Осуществляем несколько видов реабилитации пациентов: бальнеотерапию — ванны с экстрактами лечебных трав и морской солью, подводный душ-массаж, кинетотерапию, аэроионотерапию, грязелечение, фитотерапию, лечебный массаж, дозированное вытяжение позвоночника и вибрационный массаж, парафино-озокеритные аппликации, спелеотерапию.

К услугам пациентов — номера люкс, двухместные номера, оснащенные санузлами с душевыми, есть в палатах и телевизоры, подключенные к кабельной сети. То есть созданы все необходимые условия для полноценного лечения и отдыха. Кроме того, имеются бильярд, бар, функционируют бассейн, сауна. Питание — пятиразовое. Можно принять Кавказские минеральные воды (Архыз, Нарзан, Ессентуки), кислородный коктейль.

Разнообразные виды процедур предоставляет физиотерапевтическое отде-

ление ЦКБ: ингаляции, магнитотерапию, фототерапию (лазеротерапию, ультрафиолетовое облучение), термотерапию и др.

Рекомендуем всем железнодорожникам, ветеранам железнодорожного транспорта, жителям РМ, которые хотят сохранить свое здоровье и здоровье своих близких:

— систематическое закаливание организма (спорт, туризм, плавание, солнечные и воздушные ванны);

— соблюдение здорового образа жизни, правильное питание (исключение алкоголя, курения, злоупотребления специями, пикантными продуктами и т.д.);

— избегание стрессов и психоэмоционального напряжения, отрицательных эмоций;

— физиотерапевтическое и бальнеосанаторное лечение каждые 6 месяцев. Ждем Вас в новом, 2016-м, году в Оздоровительном центре, где вы сможете применить на практике предложенные рекомендации.

Желаем в 2016 году процветания, новых свершений, голубого, мирного неба и обязательно прийти в Оздоровительный центр, чтобы попробовать испеченный нами торт под названием «Здоровье».

Василе МИТИТЮК,
главный врач
Оздоровительного центра

