

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК МОЛДОВА



N 22 (5892) 30 июня 2016 г.

Газета выходит
с 1 мая 1941 г.

ГП «Железная дорога Молдовы» переживает трудный финансовый период по причине резкого спада грузовых перевозок. Минуту уже 10 месяцев с момента, когда руководство государственным предприятием было доверено новому менеджеру.

О шансах развития CFM, о достижениях и изменениях на протяжении данного мандата, о планах на будущее, а также о решениях, принятых нынешней командой, — в интервью с генеральным директором CFM Юрием ТОПАЛА.

Господин Топала, Вы стали руководителем предприятия в августе 2015 года. Естественно, финансовое положение железной дороги Молдовы в то время не могло отличаться от состояния дел в экономике Республики Молдова, в целом — очень бедной, на которую оказывали влияние внутренние и внешние факторы. Если сделать рентгенооскопию состояния дел на железнодорожном транспорте на данный момент, какой бы она была?

— Естественно, социально-политический, экономический кризис, через которые проходим, а также геополитическая ситуация в регионе оставили свой отпечаток и на ситуации в ГП «Железная дорога Молдовы». Сегодня эффективность основной деятельности предприятия снизилась на 30 процентов, если говорить всего лишь об одной из позиций, минимальной, но есть и позиции, в которых спад составляет 40—50 процентов.

В первую очередь, мы во многом зависим от соседней Украины. Около 50 процентов деятельности нашего предприятия основано на транзите грузов, а остальные 50 — составляют экспорт, импорт и внутренние грузовые перевозки. Взаимоотношения между Украиной и Россией оставляют желать лучшего, транзит через Украину упал на 50-60 процентов.

Другим важным фактором является падение курса украинской гривны относительно доллара, ведь железнодорожные тарифы остались в гривнах. Естественно, что для украинской стороны выгоднее переадресовать грузы на другие транспортные пути, к примеру, морские. Здесь имею в виду грузы, которые идут в Румынию, либо другие страны через Ренийский порт. К сожалению, никто не может решить проблемы, связанные с взаимоотношениями между Украиной и РФ. Надеемся, что ситуация стабилизируется в ближайшем будущем.

Не менее важным фактором является железнодорожный участок, проходящий по левому берегу Днестра. Приднестровцы не соблюдают стабильные тарифы: в одном месяце снижают, в другом — значительно их повышают. Это настоящая проблема, потому что мы не можем делать конкретные выгодные предложения нашим экономическим агентам, хотя бы на период до 6 месяцев или 1 года. С начала 2016 года приднестровская сторона меняла тарифы уже пять раз. В настоящее время мы ищем внутренние решения этого вопроса. Были организованы встречи с представителями Приднестровья, в которых участвовал и я, и мои заместители с целью достичь компромисса и установить единые тарифы. В нормальной легальной ситуации любые объемы грузов, которые перемещаются по железной дороге Приднестровья, должны согласовываться с дирекцией CFM. Этот участок не может быть пересечен без нашего на то согласия. Это

■ АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ



Юрий ТОПАЛА:

«Единственная политика, проводимая на CFM: своевременная выплата зарплаты, ликвидация исторических задолженностей и модернизация железной дороги Молдовы»

подтверждают и международные законы и регламенты.

Естественно, другой причиной нашего сложного положения является наличие исторических долгов.

Вы упомянули о долгах. Общественность все чаще обсуждает ситуацию, что работники CFM не получают зарплаты. Какова политика оплаты труда на предприятии на данный момент?

— Как я уже отмечал, наше предприятие переживает сложный период. Во-первых, хочу подчеркнуть, что с момента, когда я получил мандат генерального директора, точнее с августа 2015 года, зарплаты выплачиваются ежемесячно, без задержек, более того, и в июне нынешнего года были сделаны выплаты. Что касается задолженностей, необходимо отметить, что они являются историческими. Вопреки всему, администрация прилагает огромные усилия для улучшения ситуации в данном вопросе. Если на момент моего вступления в должность у предприятия были очень большие задолженности по зарплате, то сегодня мы сумели ликвидировать почти половину из них.

Мы заключили соглашение в рамках примирительной комиссии между профсоюзом и работодателем. Изначально срок погашения задолженности был обозначен 1 июля 2016 года, однако, по причинам, абсолютно обоснованным, мы пришли к консенсусу с профсоюзом и продлили этот период.

Как, по Вашему мнению, может быть преодолен кризис на CFM?

— Существуют разные способы. Один из них, как я и отмечал, удержание стабильных тарифов. Только так мы могли бы привлечь больше грузов. Также у нас есть соглашения в этой области. 24 июня 2016 года состоялось заседание тарифной комиссии, на котором мы решили предоставлять экономическим агентам скидки для транспортировки некоторых типов грузов, чтобы их мотивировать пользоваться услугами железной дороги. По сравнению с прошлым годом, на данный момент мы в минусе на миллион тонн по причинам, изложенным выше. Надеемся, что благодаря нашим усилиям до конца 2016 года сумеем восстановить эту цифру.

На настоящий момент мы все же сумели привлечь некоторые грузы, которые ранее были перенаправлены по другим путям следования. Принята совершенно новая политика в этой области. Снижены тарифы, чтобы стать более привлекательными для наших экономических агентов. Тарифы были установлены таким образом, чтобы они не превышали расценок, действующих на автотранспорте. Так что теперь, следует заметить, мы более выгодны нашим экономическим агентам.

Хорошо известен тот факт, что в последнее время Вы часто участвовали в совещаниях за пределами страны. Каковы результаты данных командировок?

— Все командировки, которые я совершил до сих пор, а также те, которые предстоит совершить, преследуют единственную цель: привлечение грузов, которые шли бы транзитом через Республику Молдова. Лишь таким образом железная дорога Молдовы сможет удержать свои перевозочные позиции. В результате ряда переговоров нам удалось вернуть на железнодорожную колею часть железной руды, часть угля, который идет к Ренийскому порту. Мы ведем постоянные переговоры, ибо только таким путем сотрудничества и активных бесед с экономическими агентами, а также железнодорожными администрациями других стран возможно развивать нашу транспортную отрасль. В на-



CFM-Казахстан: партнерство крепнет

Наша газета уже сообщала о посещении в марте 2016 г. генеральным директором ГП «Железная дорога Молдовы» Юрием Топала компании ТОО «Проммашкомплект» из Республики Казахстан. Предоставив для ознакомления образцы выпускаемой продукции, казахские коллеги проявили интерес к предстоящей модернизации путевой инфраструктуры нашей магистрали, финансируемой Европейским банком реконструкции и развития, и выразили готовность к сотрудничеству. И вот сделан первый шаг к реализации намерений. В весеннем комиссионном осмотре, проведенном на северном и южном участках, принял участие прибывший по приглашению Юрия ТОПАЛА заместитель генерального директора ТОО «Проммашкомплект» по инновациям Арман БУБИКАНОВ. Согласившись ответить на ряд вопросов, он сказал, в частности:

— Мы готовы поставлять на Молдавскую магистраль необходимые путевым станциям новые стрелочные переводы и рельсовые скрепления. Поэтому цель моего визита заключается в ознакомлении с состоянием местной путевой инфраструктуры. Если именно нам поручат выполнение заказа, то это позволит производить запрашиваемые элементы верхнего строения пути применительно к конкретным условиям эксплуатации, что будет способствовать повышению их надежности и продлению срока службы.

— Проехав вместе с комиссией сотни километров, Вы успели увидеть многое, и, наверное, уже сложилось впечатление об особенностях железнодорожного путевого хозяйства Молдовы? — спросил я.

— В Казахстане, где я живу и работаю, железнодорожный путь на большинстве участков — прямой. А здесь — сложный рельеф местности, много кривых малого радиуса, что, создавая дополнительную нагрузку на элементы верхнего строения пути, предъявляет определенные отличительные требова-

ния к ним. При производстве постараемся учесть это.

Арман Бубиканов положительно отзывался о молдавских путевых станциях: это очень трудолюбивые люди, которые, несмотря на трудности, выполняют с достоинством свой профессиональный долг, обеспечивая безопасность движения.

Казахская компания ТОО «Проммашкомплект» находится в городе Экибастуз. Входящий в ее состав завод освоил технологическую схему полного цикла. Помимо стрелочных переводов, в цехах производят стрелочный преднапряженный брус, а также скрепления для соединения этих элементов. Стрелочная продукция изготавливается на современном автоматизированном оборудовании в соответствии с европейскими требованиями качества и безопасности. Всего выпускается 10 типов стрелочных переводов. В ассортименте также продукция, которая может заинтересовать локомотивщиков и вагонников: 6 типоразмеров железнодорожных колес, тепловозные бандажи, тележки грузовых вагонов.

Несколько слов о прогрессивных конструктивных и технологических реше-



Сергей Томша и Арман Бубиканов

Фото Юрия КОЗЛОВА

ниях в изготовлении стрелочной продукции, внедренных на заводе:

— применение остряка из хромистой стали и рельсов объемной закалки, увеличивающее срок службы стрелочных переводов;

— изготовление подкладок с высокими ребрами, обеспечивающее стабильность ширины колеи;

— установка в узлах рамного рельса с остряком и рельса крестовины с контррельсом упругих скреплений с плоской клеммой, уменьшающая износ рельсовых деталей.

Благодаря этим и некоторым другим конструктивным особенностям снижается дополнительное динамическое воздействие колес подвижного состава на элементы стрелочного перевода, возникающее вследствие непогашенных вертикальных и горизонтальных ускорений. Стрелочный перевод становится более прочным, устойчивым, обеспечивается плавность и безопасность движения по нему поездов с максимальной скоростью.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ



Станция Брэтушень

Не совсем удачно складывается в настоящее время грузовая работа на станции Брэтушень. Показатели погрузки и выгрузки значительно меньше тех, которые достигались в прошлые периоды. На снижение повлияли два фактора: перенос экономическими агентами выгрузки доставляемого железнодорожным транспортом из Украины щебня для реконструкции автомобильных дорог на пограничную станцию Вэлчинец и переключение части клиентов при организации перевозок на большегрузные автомашины.

— Сейчас перед нами стоит задача возобновления утраченных деловых связей, — сказал в беседе со мной ДС Михаил Яким. — Это дело непростое, но крайне необходимое. И отправной точкой может стать новая политика формирования тарифов, принятая на железной дороге. Заинтересовав наших клиентов, она позволит задействовать полнее тот потенциал для наращивания погрузки и выгрузки, который имеется в обслуживаемом агропромышленном регионе. Раньше неплохую погрузку давали, в частности, три щебневых карьера, а также фирмы, отправляющие на экспорт зерновые. Стремимся наладить более тесное сотрудничество в первую очередь с ними.

Несмотря на известные трудности с закреплением кадров, в коллективе станции сохранился крепкий, состоящий из опытных работников костяк. Люди владеют двумя-тремя специальностями, что способствует неплохой взаимозаменяемости в случае необходимости.

— До полного укомплектования штаба пока не хватает двух человек, — про-

Стараются вернуть утраченные контакты



ДС Михаил Яким

должил Михаил Леонидович. — Мы работали на вакантные должности новичков, но не все из них смогли адаптироваться. Это еще раз подтверждает ту истину, что железнодорожное дело требует призвания, а нам нужны люди именно с призванием. Поэтому ведем самый строгий отбор.

Во время весеннего комиссионного объезда проверялась готовность станции к летним грузовым перевозкам. Показатель было что. Снаружи выполнен косметический ремонт служебного здания, внутри — помещения приема пищи. Покраска, побелка — все руками движущих и за счет собственного ресурса. На прилегающей территории не увидишь сорняков. Содержится в порядке современный пожарный щит, выделенный Ожигицким движущим предприятием. Рядом — песок и ведро, постоянно наполненное водой. В дождливую погоду

все это хозяйство прикрывают заботливо полиэтиленовой пленкой. Словом, чего ни коснись — налицо настоящая хозяйская рачительность. Не случайно и оценка, данная станции комиссией, была положительной.

Четкая организация движения требует соответствующего содержания путевого хозяйства — маневровой площадки станции и перегона в направлении Редиул Маре. Дорожный мастер Анатолий Кондрюк был в отпуске, и на объезде местный околоток от ПЧ-6 представлял временно исполнявший обязанности руководителя молодой бригадир Анатолий Крзчан. Главный итог проделанной коллективом околотка работы по разрядке очагов кустовой гнилости шпал и текущему содержанию заключается в том, что все станционные пути и стрелочные переводы открыты для проведения маневровых операций.

Не менее важно, что в районе станции в неплохом состоянии подъездные пути, находящиеся на балансе клиентуры. На их содержание не жалеют средств, в частности, фирмы «Moldova Zahar», «Natur Bravo», «Cereale Cupcini». Хозяева осознают сполна важность обеспечения безопасности движения при заходе вагонов на территорию предприятия.

Настрой, сохраняемый брэтушенскими железнодорожниками в это нелегкое для всей железной дороги время, вселяет веру в то, что трудности рано или поздно отступят, давая простор инициативе и творческому поиску новых резервов улучшения грузовой работы. А значит, станция вновь займет конкурентную нишу в транспортном обеспечении одного из главных агропромышленных регионов республики.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Фото Юрия КОЗЛОВА

Погрузка растет

Одной из важнейших задач, стоящих перед железнодорожниками северного участка, является налаживание более тесных деловых контактов с экономическими агентами обслуживаемого региона. Ведь только привлекая к перевозке как можно большее количество различных грузов можно обеспечить получение необходимой для укрепления финансового положения магистрали прибыли. В этом отношении положительную динамику демонстрирует станция Вэлчинец (начальник Валентина Забавная). За пять месяцев здесь было погружено 18 642 тонны грузов, что больше планового показателя на 3,2%. Выгружено 500 вагонов — 117,4% к плану. Тон в погрузке задают хорошо зарекомендовавшие себя в качестве надежных клиентов коммерческие фирмы «Tezeu-Lux» (кварцевый песок) и «Agrofloris-nord» (зерновые). Их руководство с удовлетворением восприняло новую тарифную политику руководства магистрали, базирующуюся на определенных скидках к применяемым тарифам. Со знанием дела осуществляют свои служебные функции приемосдатчики, товарные кассиры и дежурные за пультом станции, грамотно оформляя документацию и четко организовывая маневровый процесс. И если нужна со стороны дороги помощь, то лишь в улучшении состояния путевого хозяйства. Существенно сказываются на маневровом процессе и, соответственно, приводят к дополнительным затратам времени и топлива при формировании вагонных партий закрытые для движения по причине кустовой гнилости шпал пути № 5 и № 6, горловина пути № 4. На пути № 3 и стрелочном переводе № 13 — ограничение скорости движения поездов до 15 км/ч.

Наблюдается увеличение погрузки на станции Липкань, где отработан до мелочей технологический процесс взаимодействия с Кривским гипсовым карьером. По станции Матеуць погрузка металлопроката в полувагоны за пять месяцев выросла на 40% в сравнении с аналогичным периодом 2015 года. Обеспечивает неплохую выгрузку станция Бэлць-Слобозия.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ



► **Продолжение со стр. 1**

стоящее время ситуация, конечно, сильно изменилась: если когда-то CFM не могла справиться с большим потоком грузовых перевозок, то сегодня мы оказались в ситуации, когда приходится убеждать экономических агентов пользоваться нашими услугами. Сегодня трудимся и над созданием Центра логистики, который поможет нашим агентам в организации перевозок, избавит их от забот при получении или отправлении груза. Так, например, Центр самостоятельно будет организовывать получение грузов, отправленных от морского порта до железнодорожных путей, от железнодорожной станции и до склада клиента.

С какими странами уже подписаны контракты?

— Румыния, Казахстан, Россия, Украина, Белоруссия — со всеми этими государствами мы уже подписали контракты. В действительности, мы заключили контракты и с другими государствами, но в данном контексте я говорю о тех, с которыми нам удалось заключить соглашения, посредством которых мы сможем вернуть былые объемы грузовых перевозок, которые когда-то пересекали железнодорожные пути CFM. Так, например, Украина имеет возможность организовать перевозки разными путями. У нее есть порты Измаил, Ильичевск, Одесса и Рени. Все это большие возможности, и наша задача состоит в том, чтобы убедить их выбрать тот путь, который принесет нам прибыль.

В интервью отраслевой газете Вы отметили, что предприятие получит от двух самых главных европейских банков более 100 млн евро. С ЕБРР уже подписано соглашение. На каком этапе внедрения находится сегодня соглашение о выдаче кредита и какова ситуация с ЕИБ?

— Европейский банк реконструкции и развития поставил нам определенные условия, которые предусматривают реорганизацию, реструктуризацию и модернизацию предприятия. Считаю, что это естественно, ибо по-другому у предприятия нет будущего. В соответствии с соглашениями, предусмотрено финансирование всего комплекса мер по реструктуризации, по приобретению локомотивов и реабилитации железнодорожной инфраструктуры, а именно: приобретение локомотивов; оптимизация штатного персонала; создание информационной системы управления в области энергоэффективности; технико-экономическое обоснование — часть первая — для первого транша, и реабилитация железнодорожной инфраструктуры; поддержка государственных закупок; проектирование и надзор — для второго транша. На данный момент у нас выполнены все условия ЕБРР. Что касается Европейского инвестиционного банка, мы находимся на финишной прямой — в процессе подписания контракта. Кстати, ЕС с помощью Инвестиционного фонда соседства предоставляет нам грант в размере

■ **АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ**

Юрий ТОПАЛА:

«Единственная политика, проводимая на CFM: своевременная выплата зарплаты, ликвидация исторических задолженностей и модернизация железной дороги Молдовы»

5,25 млн евро. Эти деньги предназначены для приобретения новых локомотивов и обеспечения их технического обслуживания.

Программа, разработанная ЕБРР, предусматривает, как Вы верно отметили, и оптимизацию штатного персонала. Трудники железной дороги обеспокоены тем, что могут потерять рабочие места. Насколько достоверной является информация относительно массовых увольнений?

— План по реструктуризации предприятия, действительно, предусматривает оптимизацию штатного персонала. Однако это никак не связано с широко обсуждаемыми массовыми увольнениями. В первую очередь, необходимо отметить, что на данный момент, согласно прежней программе, на CFM работают около полутора тысяч больших и маленьких начальников. По нашим подсчетам, полномочия и должности 700—800 из них будут объединены. У нас больше нет прежнего объема грузооборота, и общий объем работы уже не такой, как прежде. Ситуация меняется, и это надо учитывать. Но даже при таком положении дел наши сотрудники не будут уволены, а будут распределены между различными структурными подразделениями. Например, если на одной железнодорожной станции по штатному расписанию числятся главный бухгалтер и бухгалтер, то мы сгруппи-

руем их обязанности. У нас достаточно специалистов, и нет необходимости в наборе новых. В общем и целом, тема увольнения работников дороги даже не подлежит обсуждению. Сотрудники депо, связисты, диспетчеры, электрики, движущие и др. — это те люди, без которых предприятие не может функционировать в нормальном режиме. До тех пор, пока у нас нет единого центра управления, диспетчерата, который руководил бы всеми диспетчерами в стране, нам нужны люди.

Учитывая значительное количество работающих на CFM пенсионеров, а также работников предпенсионного возраста, оптимизация штатного персонала пройдет естественным путем. Мы не желаем прибегнуть к административному «хирургическому» вмешательству в данном вопросе. Как я сказал, никто не будет уволен, за исключением тех, кто сам захочет уйти, и пенсионеров, которым мы очень признательны за их многолетний труд. Так что сотрудники предприятия были дезинформированы.

Кто, по Вашему мнению, запустил эту ложную информацию и с какой целью это было сделано?

— По моему мнению, это преднамеренное дезинформирование, имеющее ярко выраженную политическую окраску. Хочу отметить, что я вступил в должность генерального директора железной дороги Молдовы не для того, чтобы за-

ниматься политикой на предприятии, а для того, чтобы внедрить новую систему менеджмента и сделать все возможное для выхода из тупикового положения этого важного сегмента экономики нашей страны — Государственного предприятия «Железная дорога Молдовы». У нас отличная для этого команда.

Вы недавно завершили весенний комиссионный осмотр. С какими проблемами сталкивается железнодорожный сектор Республики Молдова?

— Мы проверили все здания, все, что касается внутренних и внешних строений. Проблемы действительно существуют, но шаг за шагом мы преодолеем до осени имеющиеся недостатки. Хочу подчеркнуть, их состояние не ухудшилось по сравнению с результатами осеннего комиссионного осмотра, а может, даже где-то и улучшилось. Мы заключили соглашение, касающееся смены шпал. Надеемся, что до конца лета нам удастся установить 30—40 тысяч шпал, чтобы поддерживать железнодорожный путь в рабочем состоянии. На данный момент существует ограничение скорости движения на определенных участках. Новые шпалы дадут нам возможность ликвидировать эти ограничения.

Где будут закуплены шпалы?

— Они уже приобретены и прошли закупочную комиссию. Железобетонные шпалы приобретены на Украине, а деревянные — в Белоруссии. Был объявлен аукцион, а эти две страны предложили самые выгодные для нас расценки.

Железнодорожная линия Березино—Басарабья была демонтирована в 2000 году. В октябре прошлого года украинская сторона объявила, что разрабатывает проект по реструктуризации данного участка. На каком этапе находится проект?

— Действительно, с нами связалась украинская сторона. Мы подписали соглашение о восстановлении участка Басарабья—Березино—Одесса. Начало работ зависит от наших коллег. Со своей стороны мы можем гарантировать, что участок, находящийся на территории Республики Молдова, будет отремонтирован в течение двух недель, максимум месяца. Украинские коллеги на данный момент находятся в поиске средств, так как длина пути на их территории гораздо больше; соответственно, они нуждаются в гораздо более значительных суммах — около 10 млн долларов. В ходе последних дискуссий мне сказали, что у них уже есть план, нам осталось лишь еще немного подождать.

Участок железнодорожного пути Березино—Басарабья приведет к оптимизации и укреплению экономических интересов между Молдовой и Украиной. В данном контексте выражаю надежду, что работы начнутся в самое ближайшее время и это станет новой страницей в истории Молдавской магистрали.

Елиза БОТНАРЬ,
пресс-служба администрации CFM

Коммерческому браку — заслон

Значительно улучшилось качество обработки перевозочной документации на грузы и вагоны по приему и отправлению поездов в конторе передач и СТЦ узловой станции Окница. Этому в немалой степени способствует не только профессиональный опыт работающих здесь специалистов, но и оснащенность компьютерной техникой. Даже при не совсем совершенной программе она позволяет трудиться с большей производительностью в сравнении с практиковавшимися ранее способами исчисления.



Операторы СТЦ Мария Череватая и Ирина Чебан

Помимо обработки документации, специалисты выполняют еще одну важную функцию — выезжают регулярно на пограничную украинскую станцию Могилев-Подольский, где действует совместный пункт приема-передачи груза и вагонов. Проявляемая принципиаль-

ность в отстаивании интересов отечественной магистрали способствует недопущению с соседней железной дороги возможного коммерческого брака, чреватого немалыми финансовыми потерями.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Наш главный ориентир — исправный вагон

Нормальная жизнедеятельность нашего железнодорожного узла во многом зависит от вагонного хозяйства, за исправное состояние которого отвечает коллектив Берештского ПТО, возглавляемый начальником Валерием Морару.

Речь идет, в первую очередь, об обеспечении качественного технического осмотра подвижного состава, отправляющегося в сторону Бэлць и Кишинэу, а также на румынскую пограничную станцию Кристешть. С данной задачей неплохо справляются осмотрщики вагонов Михаил Бордянян, Иван Суман, Геннадий Лысый, Илья Трегуб, другие. Среди смен можно выделить ту, которой руководит старший осмотрщик Денис Робулец.

Помимо этого, на специализированной площадке ведется текущий отцепочный ремонт грузовых вагонов разного типа. Здесь трудятся посменно бригады Анатолия Камбура и Георгия Тимотина. Готовятся полувагоны под песок, цистер-

ны для перелива нефтепродуктов на другом берегу реки Прут. Отличаются, в частности, газосварщик Георгий Барбарий, слесари Сергей Сербанюк, Иван Чибрик. Конечно, объемы работ далеко не те, что были раньше, в связи с отсутствием, например, термосов на 918, снижения массовых перевозок грузов с Балкан в Российскую Федерацию, но надеемся на улучшение ситуации.

Немалую помощь оказывают вагонные операторы Любовь Тимотина, Татьяна Патрашку, Галина Фиткевич и Наталья Польский. Они ограждают составы по прибытии и отправлению, собирают информацию о бракованных вагонах, занося ее в компьютерную базу данных.

Александр ФИТКЕВИЧ,
мастер Берештского
вагонного ПТО





Полноценный отдых и уют

Доставив на ту или иную узловую станцию поезд, локомотивные бригады ожидают обратного рейса. И за это время им нужно отдохнуть, набраться новых сил. В Окницком оборотном локомотивном депо они находят уют в бригадном доме, расположенном на втором этаже административно-бытового здания. Здесь созданы все необходимые условия для подогрева и принятия пищи. Есть где помыться. В комнатах — чистая постель.

А создают круглосуточно уют — дежурящие посменно Анна Гаврилюк, Алена Кожухарь, Татьяна Суслина и Сильвия Шумская. Они поддерживают в помещениях чистоту и порядок, не забывают разбудить отдыхающих машинистов и помощников машинистов перед назначенным временем явки к дежурному депо. На первом этаже в



Фото Юрия КОЗЛОВА

медкабинете локомотивные бригады проходят обязательный предрейсовый медицинский осмотр.

Влад ПАВЛОВ

НА СНИМКЕ: еще пять лет назад Сильвия Шумская была швеей, но работа дежурной бригадного дома настолько пришлась по душе, что не собирается расставаться с нею.

Представлен новый вид транспорта на рельсах

На 19-й Международной выставке высоких технологий, прошедшей в Пекине в мае 2016 года, была представлена концепция «трансграничных автобусов», принципиально нового вида транспорта.

Подвижной состав приподнят над землей и движется по специальным «рельсам» со скоростью около 60 км/ч. При этом под автобусом могут свободно перемещаться автомобили высотой до 2 метров. Интересно, что на дне так называемого «автобуса» предлагается разместить экраны, на которых будет показываться небо. Вместимость одного такого автобуса составит 1400 человек.

Перемещаться подвижной состав будет на электрической тяге. Планируется выпустить 40 таких автобусов, что позволит сократить вредные выбросы в атмосферу до 2500 тонн.

Строительство такой системы обойдется дешевле, чем прокладка линий метро. При этом концепция не является новой. Два архитектора — Крэйг Ходжеттс и Лестер Уокер — еще в 1969 году предлагали аналогичный вид транспорта для внедрения в Нью-Йорке. Они опубликовали статью в журнале New York Magazine с подробным описанием концепции и иллюстрациями, но дальше дело не пошло.

С тех пор такие «автобусы» оставались лишь идеей. Еще в 2010-м Пекин заявлял, что начнет строительство 8-километрового участка до конца года, но ничего сделано не было. Теперь же компания Transit Explore Bus решила вновь обратиться к проекту и уже конструирует полномасштабную модель в Чангджоу, которую они планируют протестировать в июле-августе этого года.

Если все пройдет хорошо, то Китай получит новый инструмент для решения проблем трафика. Однако строительство такой системы может занять несколько лет.

Не всякий мед сладок

Многие из нас сталкиваются с реализаторами меда, которые предлагают свою продукцию разным способом — на остановках общественного транспорта, заглядывают и в офисы. При этом они уверяют, что их продукт — самый натуральный. Расскажите, пожалуйста, как определить его качество?

Георгий ФОРТУНА,
г. Кишинев

— Для определения качества капните мед на чистую бумагу и подождите. Если бумага смочилась, а нагретая капля поменяла цвет, такой продукт брать не стоит. А вот если чай помутнел после того, как в него опустили ложку меда, будьте уверены — продукт и правда натуральный.

Я на солнышке лежу...

Летом наша семья любит отдыхать у воды. Только после таких поездок кто-нибудь непременно «сгорает» на солнце. Многие знакомые советуют пользоваться солнцезащитными кремами. Но не вредны ли они коже?

Фелиция ФИСТИКАНУ,
г. Кишинев

— И взрослым, и детям нужно обязательно пользоваться

Строители не подводят

Несмотря на ограниченный запас строительных материалов, определенные мероприятия по приведению в порядок станционных зданий и сооружений осуществил коллектив Бэлцкого участка НГЧ (начальник Вячеслав Прудыус, ведущий инженер Борис Назаров и руководитель структурно подчиненного Окницкого прорабского участка Сергей Ткач).

На узловой станции Окница продолжается капитальный ремонт здания поста №4, который намечено завершить в июне. Еще одна забота небольшой по численности строительной бригады окничан — «консервирование» для обеспечения сохранности здания закрытой линейной станции Вережень.

А бригада бэлцких строителей усовершенствовала систему отопления вокзала станции Бэлць-Слобозия, систему водоснабжения железнодорожной больницы, отремонтировала помещение ГЗ, находящееся в ведении службы движения. На ее счету — ремонт обвалившегося потолка зала ожидания станции София, обновление павильонов артезианских скважин на территории узловой котельной и станции Брэтушень, благоустройство территории станции Бэлць-город. Практикуются выезды на линию при возникновении необходимости в проведении оперативных работ. Так было, например, в середине мая, когда в результате сильного ливня забились и потребовали срочной очистки водосточные желоба станционного здания по Флорешть.

Влад ДОБРОВ

■ ВОПРОС—ОТВЕТ

защитным кремом. Солнечные ожоги, преждевременное старение кожи, аллергические реакции — вот только некоторые последствия длительного пребывания на пляже без таких средств.

Выбирая крем, следует обратить внимание на SPF-фактор. Он показывает общую эффективность действия вещества его в составе, благодаря которым и обеспечивается защита. В летнее время SPF-фактор должен быть не меньше 50. Ориентируйтесь на проверенные профессиональные марки от серьезных производителей.

И помните, что загорать на открытом солнце полезно только до десяти часов утра. А вот после этого времени лучше продолжить отдых в тени, чтобы не нанести вред коже.

Полеты во сне...

Заметила, что моя дочь иногда разговаривает во сне. Не является ли это признаком какого-либо заболевания?

Мария ГОЛОВАТАЯ,
г. Кишинев

— Половина всех детей в возрасте от трех до десяти лет и около пяти процентов взрослых разговаривают во сне. Это



может проявляться время от времени или каждую ночь.

Речевая активность во время сна встречается довольно часто. Обычно она длится не более 30 секунд, иногда повторяется несколько раз за ночь. Предрасположенность к разговору во сне среди девочек намного выше, чем среди мальчиков. В большинстве случаев это безвредно. Но иногда говорение является признаком более серьезного расстройства сна или заболевания, требующего незамедлительного лечения. Будет полезным посетить врача, если нарушение сна случилось неожиданно у взрослого человека, сопровождается чувством страха, криками или резкими действиями. Уменьшить неприятные эпизоды поможет полноценный сон, отсутствие стресса и вечерних физических нагрузок.

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Администрация Государственного предприятия «Железная дорога Молдовы» рада возможности поздравить с днем рождения начальника железнодорожного узла Бэлць **Виктора КОЖОКАРУ**.

— Желаем уважаемому имениннику крепкого здоровья, семейного благополучия и добрых дел на благо Молдавской магистрали!

Работники и профсоюзный комитет Басарабьесской дистанции пути сердечно поздравляют **ЮБИЛЯРОВ** с днем рождения: заместителя начальника ПЧ-3 **Ивана Николаевича МИКЛЕУШАНУ** и диспетчера дистанции **Аллу Федоровну ЯБАНЖИ**; с днем рождения: бухгалтера **Ольгу Павловну ГНИЛОЗУБ** и мастера

цеха зеленых насаждений **Николая Ивановича НИКОЛАЕВА**.

Поздравляем с днем рождения!
Пусть счастье окружает вас,
А жизнь будет полна веселья,
Даря вам радость каждый час.

Администрация и профсоюзный комитет Бэлцкого вагонного депо №3 поздравляют с днем рождения: **ПОПОВИЧА Андрея Евгеньевича** — слесаря РПС, **КРЫЖАНОВСКУЮ Екатерину Николаевну** — инженера-технолога, **ГЛАВАН Ивана Ивановича** — слесаря РПС, **ШКОЛЬНИК Георгия** — слесаря РПС, **ЧИБОТАРУ Николая Евгеньевича** — слесаря РПС, **ЦЫБЫРНЫ Юлию Витальевича** — распределителя работ, **ЗАХАРОВА Давида Деметриевича** — плотника.

Желаем счастья вам, удачи,
Успехов в жизни, ярких дел,
Чтоб вы с улыбкой, не иначе,
Встречали каждый новый день!

Коллектив, администрация и профсоюзный комитет Басарабьесской дистанции электроснабжения поздравляют с 50-летием водителя ремонтно-механических мастерских **ДОБРОВОЛЬСКОГО Юрия Павловича**.

Такая красивая дата
Должна быть приятна вдвойне.
Будь сильным, здоровым, богатым!
И чтобы всегда — на коне!

Администрация, профком и коллектив Кишиневской дистанции электроснабжения от всего сердца поздравляют с **ЮБИЛЕЕМ БРЯБИНА Ивана Федоровича** — энергодиспетчера; с днем рождения: **МАШКОВЦЕВА Вячеслава Владимировича** — слесаря РММ, **ТОДОРОВА Николая Дмитриевича** — электро-механика РРЦ.

Желаем света и добра,
Друзей хороших и тепла,

Жить долго, весело и смело,
Чтоб никогда не надоело
Смеяться, верить и любить,
А главное — счастливым быть!

Администрация и профсоюзный комитет Басарабьесского локомотивного депо №3 от всего сердца поздравляют с **ЮБИЛЕЕМ ЛУНГУ П.М.** — слесаря ТЧ-3, **АРАБАДЖИ П.В.** — помощника машиниста.

— Желаем юбилярам всего самого светлого и доброго в жизни, здоровья, радости и достатка!

Администрация и профком дистанции пути Бэлць от всей души поздравляют с прекрасной датой — днем рождения — старшего дорожного мастера **Феодосия Васильевича ПАТИК**.

— Желаем имениннику всего самого доброго, благополучия, крепкого здоровья и удачи!