

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК МОЛДОВА



N 38 (5908) 15 декабря 2016 г.

Газета выходит
с 1 мая 1941 г.

■ АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ С ЮРИЕМ ТОПАЛА

Проект реструктуризации ГП «ЖДМ» является максимально транспарентным

Господин Топала, более года тому назад Вы были назначены генеральным директором ГП «Железная дорога Молдовы». В каком состоянии было тогда предприятие и как обстоят дела сегодня?

— Действительно, я вступил в должность генерального директора 15 месяцев тому назад. Предприятие в буквальном смысле раздирало множество задолженностей по всем областям деятельности. Не было заключено никаких стабильных партнерских соглашений с местными и зарубежными экономическими агентами. И, конечно же, самой напряженной для железнодорожников была задолженность по заработной плате. Естественно, финансовое положение государственного предприятия не может быть иным, нежели состояние национальной экономики в целом. Деятельность предприятия значительно снизилась по причине серии факторов: речь идет об отсутствии экспорта из Республики Молдова, об эмбарго, о конфликте между Украиной и Российской Федерацией, о наших собственных конфликтах. Здесь имею в виду напряженную ситуацию с приднестровским регионом. Последний аспект, кажется, уже разрешен. В результате целой серии встреч с так называемыми приднестровскими властями нам удалось установить, что они больше не допустят изменений оплаты за транзит по железной дороге на левом берегу Днестра, которая де факто принадлежит CFM. Одним из самых больших наших результатов является подписание соглашения о финансировании с ЕБРР и ЕИБ. Говорю, что это самый главный успех, потому что внешнее финансирование для нас является единственным выходом, способным обеспечить будущее CFM.

Проект реструктуризации и реорганизации предприятия, как Вы утверждали в предыдущих интервью, может стать спасительным кругом для CFM. На тот момент предстояло подписание соглашения о финансировании с Европейским Инвестиционным банком. Сегодня CFM и МТДИ подписали как соглашение с ЕБРР, так и с ЕИБ. Какова последующая процедура после заключения этих контрактов о финансировании?

— Необходимо, чтобы проект закона о ратификации данного контракта о финансировании был утвержден Правительством РМ, а в последствии — Парламентом РМ. За соглашение о займе с ЕБРР уже проголосовали в Исполнительном и Законодательном органах. Нам удалось, в конечном итоге, добиться и подписания соглаше-



На ГП «Железная дорога Молдовы» полным ходом идет процесс реструктуризации. Проект по реорганизации предприятия стартовал несколько лет назад. Однако по различным причинам соблюдение всех условий, поставленных финансирующей стороной, затягивалось. По мнению генерального директора CFM, на сегодняшний день все требования, выдвинутые ЕБРР и ЕИБ, удовлетворены. В связи с этим в ближайшее время будет объявлен аукцион на некоторые закупки.

В конце года генеральный директор Молдавской магистрали Юрий ТОПАЛА подводит итоги проделанной работы по модернизации предприятия, сообщает о дальнейших перспективах CFM, объясняет преимущества займа и информирует о возможных последствиях внедрения проекта.

ния о рекредитовании за средства из займа ЕБРР Министерством финансов РМ, что является предварительным условием ЕБРР, которое, кстати, предусматривает и регламент ЕИБ. Соглашение о финансировании с Европейским инвестиционным банком было подписано представителями отраслевого министерства в сентябре, а сейчас, почти две недели назад — ратифицировано Правительством РМ. Также предстоит утвердить Парламентом РМ, а Министерство финансов РМ должно подписать соглашение о рекредитовании уже займа ЕИБ.

Поясните, пожалуйста, какова финальная цель и каковы условия данного финансирования?

— Финальная цель — это модернизация и реорганизация предприятия, внедрение проекта, который учит рыночный спрос. Вся сумма займа предназначена для целевого назначения — приобретения локомотивов и ремонт инфраструктуры. И мы не можем использовать финансовые ресурсы, кроме как на вышеназванные цели, равно

как и не можем отойти от директив европейских банковских структур. Следует отметить факт наличия ряда существенных предварительных условий, продиктованных финансирующими органами. Что касается предварительных условий ЕБРР, в целом они были выполнены ГП «ЖДМ». Остались лишь несколько дополнительных вопросов, озвученных ЕИБ, которые будут решены в самое ближайшее время. Непременным условием является возврат займа и в этом деле нас поддержало Правительство РМ, выступив гарантом перед этими двумя Европейскими банками. По большому счету, это формальность, ибо все произведенные расчеты четко свидетельствуют о том, что наряду с реструктуризацией CFM, наше предприятие ждет экономический рост, который позволит возратить заем.

Насколько выгоден этот заем? Каковы сроки его погашения и процентная ставка?

— Процентная ставка по займу крайне мала — около 1% в год, а срок погашения рас-

считан на 15 лет. Разумеется, это крайне выгодные условия. Подобный кредит, взятый у молдавских банков, предполагал бы ежегодный процент в 8-10 раз выше, нежели тот, что нам предлагают европейские банки. Локомотивный парк Молдавской железной дороги находится в крайне изношенном состоянии, у большинства деталей срок эксплуатации вышел еще 5-6 лет назад, а мы из последних сил стараемся поддерживать их в рабочем виде. Поэтому модернизация техники необходима.

Каковы результаты осуществленных подсчетов? Можем ли мы быть уверены, что после модернизации железной дороги Республика Молдова возместит издержки по данному проекту в сроки, обозначенные в контракте?

— Изношенная техника потребляет дизельного топлива в несколько раз больше, чем модернизированная. При эксплуатации новых локомотивов будет использоваться меньшее количество дизельного топлива, мас-

ла, запасных частей и т.д. Модернизация инфраструктуры подразумевает и сокращение персонала, обслуживающего путевое хозяйство. Сокращение эксплуатационных расходов будет способствовать снижению затрат, что позволит перераспределить сэкономленные средства на возвращение кредита и удовлетворение других нужд предприятия. Внедрение проекта рассчитано на три года.

На что будут направлены полученные средства и каким образом суммы будут перечислены на счет предприятия?

— Финансовые средства не будут перечисляться на счет предприятия, а напрямую пойдут на счета компаний, выигравших аукцион в сегменте инфраструктуры и подвижного состава. В ближайшее время будет объявлен конкурс на приобретение локомотивов. Необходимо подчеркнуть, что поставщики техники будут перечислять денежные суммы напрямую на счета спонсирующих банков. Соглашение о рекредитовании, заключенное с Министерством финансов РМ, гарантирует возврат денежных средств. Этот процесс проходит в условиях максимальной прозрачности и абсолютной законности.

На каком этапе находится на данный момент внедрение проекта и какие его положения уже реализованы на практике?

— Как я уже сказал, с ЕБРР мы завершили формальную и практическую процедуру. Ждем получения пакета документов для объявления аукциона. Что же касается ЕИБ, в течение двух месяцев процедура будет полностью завершена.

Вы упомянули о приобретении локомотивов. Какова процедура выбора компании-поставщика подвижного состава?

— Впервые в Молдове аукцион будет проходить исключительно в электронном формате. Специалисты в данной области разработают программу, исключая человеческий фактор в процессе принятия решений, для осуществления всех необходимых действий в условиях объективности и прозрачности. Программа будет содержать и ряд требований. Одновременно с тем, как каждый участник аукциона будет вводить данные о качестве подвижного состава, программа будет выбирать наиболее выгодные предложения по техническим характеристикам и приемлемости цен.

Елиза БОТНАРЬ,
пресс-секретарь CFM

Фото Юрия КОЗЛОВА



РЕЗЕРВЫ ЭКОНОМИИ

Больше тепла при меньших затратах

В условиях трудного финансового положения работники ГП «Железная дорога Молдовы» нацелены на снижение прямых и косвенных затрат. Это особенно важно в зимний период, когда возрастает потребность в дорогостоящих энергоресурсах. В Бэлцкой дистанции сигнализации и связи видят один из резервов их экономии в уменьшении утечек тепла из служебных помещений.

С этой целью в октябре-ноябре были продолжены работы по замене пришедших в негодность окон. Ответственное дело было поручено небольшому коллективу цеха по изготовлению и ремонту эксплуатируемых на линии железобетонных изделий, возглавляемому опытным мастером Ефимом Бардиер. Рабочие Сергей Деревенко и Олег Карбуне выполнили в короткий срок установку пятнадцати новых стеклопакетов на втором этаже здания КИПа, расположенного по улице Феровиариул северного муниципия. Аккуратно задути монтажной пенкой щели по краям.

— Ребята постарались на совесть, а, значит, в помещениях, где находятся люди и сложная аппаратура, будет больше тепла из-за резкого сокращения его непроизводительных потерь, — рассказал Ефим Матвеевич.

— И насколько могут уменьшиться эти потери? — поинтересовался я.

— Специальных исследований на сей счет мы не проводили, так как не имеем

тепловизора. Но вообще установленные нами деревянные стеклопакеты намного экономичнее обычных металлопластика, предлагаемого сплошь и рядом в коммерческих магазинах.

— Кто производитель деревянных стеклопакетов для нужд магистралей?

— Кишиневский НХ.

В следующем году дистанция сигнализации и связи получит еще пятнадцать стеклопакетов для установки уже на первом этаже здания КИПа. Ранее удалось утеплить окна, правда, стеклопакетами из металлопластика, в четырехэтажном административно-бытовом корпусе.

Коллектив вышеназванного цеха выполняет на предприятии и другие работы, связанные с поддержанием в порядке сооружений и помещений. В каком-то

месте сантехника подводит или необходимо, скажем, крышу починить — зовут специалистов. А вообще их главное занятие — это изготовление в ангаре на центральной усадьбе замерных столбиков, крышек связевых колодцев и других изделий из железобетона, востре-

тофора на отдаленной станции Липкань. И это далеко не полный перечень сделанного, потому как занятие для мастеровых рук всегда находится.

Если говорить о перспективах дальнейшей реализации программы снижения затрат, выработанной в ШЧ-3, то самые большие надежды возлагаются на отключение от централизованного отопления административно-бытового корпуса. Это предполагалось осуществить уже в нынешнем году, чтобы перейти на обогрев с помощью котельной на твердом топливе или автономных котлов, работающих на природном газе. Но из-за нехватки финансов реализация идеи отложена до следующего года. Продлен лишь договор с местным филиалом АО «Молдовагаз». Если удастся произвести отключение, то отпадет необходимость в эксплуатации самой протяженной на железнодорожном узле теплотрассы, а, значит, сократятся затраты, связанные с ее содержанием, исчезнут промежуточные потери тепла. Регулирование режима работы автономных котлов в зависимости от температуры окружающей среды позволит снизить расход природного газа на производство теплоносителя нужных параметров. Одновременно улучшится отопление помещений с чувствительной к температурным колебаниям аппаратурой.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ



ШЧ-Бэлць

Фото Юрия КОЗЛОВА

бованных работниками СЦБ и связи при обслуживании полигонных устройств. Регулярно выезжают на линию, чтобы обследовать в каком состоянии эксплуатируемые железобетонные изделия, не дали ли трещину. Только в нынешнем году удалось отремонтировать по станции Окница две аварийные светофорные мачты в горловине со стороны Гырбова. Отремонтирован фундамент све-

ОХРАНА ЗДОРОВЬЯ И БЕЗОПАСНОСТЬ ТРУДА

Повысили знания

1 и 8 декабря 2016 г. специалисты службы защиты и предупреждения ГП «Железная дорога Молдовы» провели на Бендерском железнодорожном узле обучение в области охраны здоровья и безопасности труда руководителей рабочих мест, специалистов и представителей работников подразделений — ДС, ЭЧС, ТЧ-2, МП-1, ПЧ-2.



«Порядок расследования несчастных случаев на производстве».

Ведущий специалист службы защиты и предупреждения Владимир Райко и специалист 1-й категории этой же службы Штефан Буга очень доходчиво раскрыли темы занятий. Участники семинара с большим

вниманием слушали лекции. По окончании занятий были проведены своего рода экзамены — проверка, как слушатели усвоили темы лекций, с каким багажом знаний они покидают лекционный зал.

Была проведена соответствующая аттестация каждого слушателя. Всего прошли ее порядка 70 человек. Это позволило сэкономить из дорожных средств около 42 тысяч леев (по 600 леев на одного аттестованного).

На занятиях особое внимание уделялось проведению всех видов обучения в области охраны здоровья и безопасности труда, которые проводят непосредственно руководители рабочих мест, методу их проведения, в какие сроки они организуются.

На все интересующие слушателей вопросы были даны точные и исчерпывающие ответы специалистами службы защиты и предупреждения.

Александр ГРИГОРЬЕВ

Фото Юрия КОЗЛОВА

К травме привела неосторожность

12 декабря состоялось селекционное совещание по охране здоровья и безопасности труда, которое провел начальник службы защиты и предупреждения Думитру Дурнеску. Он сделал анализ производственного травматизма и проведенной специалистами службы работы за ноябрь и 11 месяцев т.г.

— не допускать работников к выполнению трудового задания без спецодежды, спецоустройства и средств индивидуальной и коллективной защиты;

— руководителям рабочих мест при проведении периодического обучения особое внимание уделять проверке знаний и усвоения инструкций по охране здоровья и безопасности труда работниками;

— при проведении текущего обучения постоянно напоминать работникам о соблюдении личной осторожности.

В ноябре служба защиты и предупреждения проводила обучение в области охраны здоровья и бе-



1

К сожалению, нынешний ноябрь в отличие от прошлого года, отмечен тяжелой травмой, полученной старшим пожарным Мунтян А.Е. 22.11.2016 г., которой могло не быть, если бы... Случай расследуется инспектором Государственной инспекции труда. Исходя из этого случая и задачи перед руководителями служб и филиалов дороги были поставлены в соответствующем ключе:

— провести периодическое обучение с причастными по допущенному случаю травмирования;

— ознакомить работников со служебными проходами, методами следования по станционным путям, методами перехода через подвижной состав;

— своевременно и качественно проводить все виды обучения в области охраны здоровья и безопасности труда;

— постоянно проводить информационно-разъяснительную работу с работниками филиалов дороги о недопустимости нарушений правил и норм по охране здоровья и безопасности труда;



2

зопасности труда с руководителями рабочих мест, специалистами и представителями работников Бэлцкого и Басарабесского узлов, где были обучены и проверены знания 287 работников. Специалисты службы постоянно оказывали консультативно-методическую помощь специалистам по охране здоровья и безопасности труда филиалов дороги.

Александр НИКИФОРОВ

НА СНИМКАХ — специалисты службы оказывают консультативную помощь: 1. Ш.Буга (слева) и ответственный за ОЗБТ в ТЧ-2 В.Сиденко. 2. В.Райко (справа) и ответственный за ОЗБТ в МП-1 З.Герг.



Вопросы слушателей не прекращались и в перерывах: Ш.К.Буга (слева) и В.М.Райко (справа) охотно отвечают на них



Дорожные проблемы в станционном преломлении, или о буднях линейной станции Флорешть

В былые времена город Флорешть, расположенный на севере республики, обладал немалым экономическим потенциалом. Однако после утери рынков сбыта производимой здесь продукции подавляющая часть предприятий, среди которых такой промышленный гигант как стекольный завод, закрылись. Это не могло не отразиться на уровне грузовой работы местной железнодорожной станции. Но если в данном случае повлияли объективные причины, то чем объяснить ослабление деловых контактов с продолжающей функционировать успешно коммерческой структурой «Flograin Group», которая специализируется на заготовке и транспортировке в придунайские порты зерновых?

Прежнего ажиотажа, связанного с повышенным спросом на зерновозы, нынешней осенью пока, увы, не заметно с ее стороны. И это при неплохом урожае пшеницы, ячменя, подсолнуха и кукурузы в регионе.

Объяснение следует искать в не совсем продуманном увеличении на дороге тарифов несколько лет назад. Оно спровоцировало частичный переход как заготовительно-сбытовой фирмы из Флорешть, так и экономических агентов других регионов республики на большегрузный автотранспорт.

Насколько известно, весной нынешнего года новое руководство ГП «Железная дорога Молдовы» во главе с генеральным директором Юрием Топала попыталось исправить ошибку, допущенную предшественниками. Были приняты меры по снижению тарифов тем экономическим агентам, которые готовы предлагать к перевозкам повышенный объем груза и стремятся сотрудничать с железной дорогой на постоянной основе.

— Возврат к более гибкой тарифной политике можно только приветствовать, — прокомментировал в беседе со мною такие действия и.о. начальника станции Флорешть Андрей Волчок. — Опираясь на нее, мы обязательно восстановим утраченное доверие. Есть уверенность, что в вопросе перевозок фирма «Flograin Group», являющаяся ныне главным нашим клиентом, вновь станет полагаться больше на железную дорогу. Положительные наметки в этом деле появятся в самое ближайшее время. В предпринятый период еще один экономический агент оживил выгрузку угля для отопительных нужд нескольких районов.

Если подходить к исследованию реально складывающегося грузопотока в этой и других экономических зонах с глобальными мерками, то следует признать: проблема его снижения характерна не только для станций отечественной магистрали. Она отражает тенденцию, присущую в последнее время всему железнодорожному транспорту СНГ. Идет постепенное размывание занимаемого монопольного положения на рынках транспортных услуг, об угрозе чего экономисты били тревогу еще в конце минувшего столетия. Выход видится в более активном смещении акцентов в сторону хозяйствующих субъектов, от которых в условиях рыночной экономики всецело зависит спрос на перевозки. Этот механизм — новый и для молдавских железнодорожников, но он отвечает возможностям привлечь спасительные объемы грузов. Можно спорить о размерах введенного тарифного коридора, его эффективности и прочих деталях, однако с позиции экономики железнодорожного транспорта и пользователей именно так можно найти точки соприкосновения и наиболее выгодные для обеих сторон решения. Важно лишь, конкурируя с автомобилистами, применять снижение тарифов на



И.о. начальника ст.Флорешть Андрей Волчок



▲ Билетный кассир Ольга Чобану

ДСП со стажем Елена Либеранская ▶

перевозки в разумных пределах, чтобы получаемая в результате привлечения дополнительных грузов чистая прибыль обязательно превышала затраты.

Предлагая клиентам приемлемые тарифы, работники станции Флорешть стараются уделять больше внимания поиску внутренних резервов улучшения грузовой работы. При поддержке дороги своевременно удовлетворяются заявки на подачу подвижного состава под загрузку и выгрузку. Грамотно оформляется необходимая документация. Путь для проведения маневровых операций — в более-менее нормальном состоянии. Исправны 150-тонные железнодорожные весы. Остается надеяться, что с улучшением экономической ситуации в регионе число экономических агентов, желающих сотрудничать со станцией, увеличится.

Теперь о пассажирских перевозках. Еще не столь давно вокзал станции славился на северном участке магистрали хорошей денежной выручкой от продажи билетов через систему «Экспресс-3» на поездку дальнего следования. Жители прилегающих районов обращались в билетную кассу за проездными документами массово. Приезжали даже люди из ближайших украинских населенных пунктов, например, со Слободки и Рудницы. Однако потом желающих ехать поездами заметно поубавилось. И если даже в уже неблагоприятном в этом смысле 2015 году выручка по вокзалу составила примерно 5,5 млн леев, то нынче за десять месяцев — лишь около трех миллионов. Начальник станции ви-

дит причину резкого спада в негативном влиянии внешних факторов.

На снижении пассажиропотока отразилось в значительной степени осложнение отношений России с Украиной, территорией которой следуют поезда московского и Санкт-Петербургского направлений. Стремясь избежать непредвиденных ситуаций, многие пассажиры пересели на самолеты, вылетающие из аэропорта Кишинэу. Усилилась конкуренция со стороны водителей автобусов. Во Флорешть на находящуюся рядом с железнодорожным вокзалом автостанцию регулярно заходят комфортабельные автобусы международных маршрутов. Из расположенных поблизости Бэлць можно уехать без проблем во многие румынские города. Активизировались «маршрутники», предлагая более низкие цены и сокращенное время нахождения в пути следования. Проезд микроавто-

ной деятельности и стимулировании спроса, разработке и продвижении сопутствующих услуг в поездах и т.д. Без здорового маркетинга нельзя думать о переводе пассажирских перевозок на самокупаемость.

Важным направлением деятельности станции Флорешть является обеспечение безопасности движения. С этой целью проводятся необходимые обучения и инструктажи. Если возникают мелкие нарушения, то предпринимаются меры по их недопущению в будущем. ДС проводится вместе с путейцами и специалистами СЦБ месячные комиссионные осмотры.

К работе в зимних условиях готово отопительное оборудование, назначены ответственные лица. Продумано, как добиваться экономии природного газа за счет соблюдения режима эксплуатации автономных котлов в зависимости от температуры окружающей среды. Очищены от грязи водостоки служебного здания. Силами работников станции приведены в порядок прилегающая территория, курстарник, клумбы.

Пока не решен вопрос с деревянным складом на территории станции. Желез-



бусом из Флорешть, например, в Москву стоит порядка 555 леев, тогда как поездом от станции Бэлць-город — около 1700 леев. Еще одна проблема заключается в уменьшении числа гастарбайтеров, работающих в России. Многие из тех, кто возвращался по три-четыре раза в год на родину, успели закрепиться на новом месте сами или вместе с вызванными семьями основательно. Это становится преобладающей тенденцией в миграционных процессах на территории постсоветского пространства. На выручке вокзала от пригородных перевозок сказалась отмена по причине нерентабельности маршрута дизель-поезда Бэлць—Матеуц.

Слов нет, значительное сокращение числа пассажиров отмечается и на других дорогах. На РЖД, например, только в 2014 году пассажиропоток упал в сравнении с 2013 и 2012 годами соответственно на 12% и 18%. И в этом деле, как и в случае с перевозками грузов, основная причина заключается в усилении конкуренции со стороны других перевозчиков. Однако аналитики сходятся во мнении, что показатели могли бы быть лучше, если бы в рамках магистралей проводилась более эффективная маркетинговая политика. Речь идет об усилении анализа состояния спроса на поезда, выявлении и изучении потребительских предпочтений ради определения перспективных рыночных сегментов, оценке внешней среды и уровней конкуренции в разных регионах республики, ценообразовании, развитии реклам-

ная дорога не нуждается в старинном сооружении, которому больше ста лет. Были желающие приобрести его. Но для организации процедуры продажи необходимо, согласно требованиям законодательства, выделение по кадастру недвижимости в отдельный объект, что означает вхождение в немалые затраты на оплату услуг кадастрового органа и проведение аукциона. Это обстоятельство пока сдерживает. А тем временем пожарные указали на необходимость обработки бревен и досок здания огнезащитным составом. Мероприятие также не из дешевых.

Коллектив станции и вокзала полностью укомплектован кадрами. Специалисты с опытом, а их большинство, помогают в профессиональном становлении молодежи.

Хорошо трудятся, в частности, ДСП Олег Карбуне и Елена Либеранская, товарный кассир Светлана Бездрыгина, билетные кассиры Ольга Чобану и Маргарита Михеева, другие.

Несколько слов об Андрее Волчке, исполняющем обязанности начальника станции с середины 2012 года. До назначения на руководящую должность выпускник Бэлцкого технического колледжа железнодорожного транспорта и факультета экономики УЛИМа успел поработать приемосдатчиком и дежурным за пультом.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Фото автора и Юрия КОЗЛОВА



ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Администрация Государственного предприятия «Железная дорога Молдовы» поздравляет с днем рождения **Вячеслава ПЫРЛОГ**, начальника экономической службы.



Вячеслав Пырлог

— Примите наши искренние поздравления и пожелания крепкого здоровья, оптимизма и неиссякаемой энергии на благо Молдавской магистрали. Пусть в Вашей жизни будет больше позитива и всегда Вам сопутствует удача.

* * *

Администрация и профком локомотивного депо Бэлць поздравляют с ЮБИЛЕЕМ **КЛИМЕНКО В.В.** — машиниста по стирке белья, **СВИРИД О.Л.** — машиниста-инструктора.

*Хотим вам пожелать удачи,
Успехов в жизни, ярких дел,
Чтоб вы с улыбкой, не иначе,
Встречали каждый новый день!*

* * *

Администрация и профсоюзный комитет Бэлцкого вагонного депо №3 поздравляют с днем рождения **СКОБИЧ Адриана Николаевича** — слесаря, **ЯКОВЛЕВУ Людмилу Константиновну** — инженера-технолога.

*Удач желаем в каждом деле,
Желаем добиваться цели,
Желаем вам идти вперед,
Не зная горя и забот!*

* * *

Коллектив Бэлцкой дистанции электроснабжения сердечно поздравляет с ЮБИЛЕЕМ **ПРУТЯН Марию Ивановну** — экономиста дистанции.

*Хотим поздравить с днем рожденья
И в этот день Вам пожелать:
Любви, успеха, наслажденья,
Чтоб никогда не унывать!
Чтобы мечты всегда сбывались,
Сияли радостью глаза,
Чтобы проблемы разбегались,
И жизнь дарила чудеса.*

* * *

Администрация и профсоюзный комитет Басарабьяского рефрижераторного вагонного депо №2 поздравляют: с 30-летием — слесаря по ремонту тепловозов **ЛОЗОВА Николая Петровича**, с 65-летием — оператора теплопункта **ЖЕЛЕЗОГЛО Данилу Петровича**, с 70-летием — путеица **ДЕМИДОВА Андрея Тимофеевича**.

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

* * *

Администрация, профком и коллектив Кишиневской дистанции электроснабжения от всего сердца поздравляют с днем рождения **ПЕРЕДЕЛКО Андрея Владимировича** — инженера техотдела ЭЧ-1, **ОНЦА Константина Васильевича** — водителя РММ.

*Пусть дарит жизнь любовь и свет,
Надежду и везение!
Желаем счастья, долгих лет,
Удач и вдохновения!*

Лучший спортивный руководитель узла

В Унгень прошли очередные спортивные соревнования под девизом «Лучший спортивный руководитель Унгеньского железнодорожного узла 2016 года». Состязались любители по трем видам спорта: настольному теннису, шашкам и метанию дартса. Участвовало 18 игроков.

Турнир открыли ветеран спорта, начальник местного оборотного локомотивного депо Валерий Кубак и председатель профсоюзного комитета Галина Сырги.

В результате напряженных, очень интересных спортивных баталий призовые места завоевали девять спортсменов: **настольный теннис** — Валерий Кубак (начальник депо), Валерий Балицкий (зам. ДС Унгень), Георгий Попович (мастер депо); **метание дартса** — Федор Стогний (главный инженер станции Унгень), Ион Корлотяну (электромеханик ЭЧС-2), Александр Линник (старший электромеханик ЭЧС-2); **шашки** — Ион Корлотяну, Александр Линник, Валерий Кубак.

После подведения общих итогов спортивных побед за год **лучшим спортивным руководителем узла признан Александр ЛИННИК**.

Победитель и все призеры награждены Почетными грамотами руководства и профсоюзного комитета железнодорожного узла Унгень.

Валерий АЛЕКСАНДРОВ, главный судья соревнований

НА СНИМКАХ:
Валерий Александров вручает Почетные грамоты Иону Корлотяну — 1, Валерию Балицкому — 2.

Фото Александра ЛИННИКА



Идет напряженная борьба среди шашкистов



ВНИМАНИЮ ПАССАЖИРОВ!



В начале 2017 года у CFM новые предложения!

Начиная с 1 января 2017 года скидки для определенных групп пассажиров увеличиваются в два раза.

С первого дня наступающего года станет действовать предложение, благодаря которому группы пассажиров из 10-22 человек смогут пользоваться скидками в размере 20% от общей стоимости билетов.

Группы пассажиров из 25 человек и более смогут воспользоваться скидкой в размере 30% от общей стоимости билетов!

Обращаем внимание, что до конца 2016 года действует следующее предложение:
10—24 человека — 10% скидка;
от 25 и выше — 15% скидка.



ОБЪЯВЛЕНИЯ

Хозрасчетной станции Кишинев срочно требуется на постоянную работу:

- дежурный по технической станции Кишинев-3;
- дежурный по станции Ревака;
- дежурный по станции Кэлэрашь;
- составитель поездов;
- осмотровик-ремонтник вагонов;
- сигналист;
- оператор поста ЭЦ.

КОНТАКТНЫЙ ТЕЛЕФОН:
(022) 83-22-50

Восстановительному поезду №1 ст.Кишинэу срочно требуются на постоянную работу:

- машинист тягача;
- водитель автомобиля;
- крановщик;
- электрогазосварщик.

Локомотивному депо Кишинэу срочно требуются на постоянную работу:

- в цех экипировки:**
- мойщицы-уборщицы дизель-поездов;
 - рабочие производственных бань и душевых;
 - уборщицы служебных помещений бригадного дома (**работа сменная**);

- в цех ремонта:**
- электрогазосварщик.

КОНТАКТНЫЙ ТЕЛЕФОН:
(022) 83-22-29