

# ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК МОЛДОВА



N 1-2 (5911-5912) 9 февраля 2017 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.

**С большим удовлетворением восприняли жители Республики Молдова появившуюся у них возможность беспрепятственно, с комфортом и по льготной цене добраться до легендарной жемчужины у моря — города Одессы. Уже сейчас наполняемость железнодорожного состава внушает работникам Молдавской железной дороги оптимизм — пассажиропоток в одесском направлении с приближением лета будет только расти, а вместе с ним и доходы.**

■ И СОКРАЩАЮТСЯ БОЛЬШИЕ РАССТОЯНИЯ...



Генеральный директор ГП «Железная дорога Молдовы» Юрий ТОПАЛА

либо автомобильный. В плане комфорта, безопасности, думаю, у железной дороги конкурентов нет. Однако лишь за счет этих факторов выиграть в борьбе за пассажира железнодорожникам сложно. Поэтому CFM надо идти вперед по пути поиска других интересных для пассажиров предложений по самому широкому спектру критериев привлекательности железнодорожного транспорта.

Продолжая тему особенности стальной магистрали, отмечу еще один немаловажный плюс этого вида передвижения, о котором часто забывают. Железные дороги — самый экологически чистый вид транспорта по сравнению с авиа- и автотранспортом. Кстати, в некоторых европейских государствах, в частности в Германии, при приобретении авиабилета показываются не только общие сведения — цена и время в пути, но и количество вредных выбросов в атмосферу при полете в том или ином направле-

**П**о мнению генерального директора Государственного предприятия «Железная дорога Молдовы» Юрия ТОПАЛА, предпринятые руководством CFM шаги непременно привлекут внимание пассажиров, а предоставляемые им услуги станут более качественными. Ведь теперь поездка по маршруту Кишинев—Одесса занимает всего 4 часа. К слову, в прошлом году поездом по маршруту Кишинев—Одесса воспользовались порядка 20 тысяч человек.

Помимо этого, генеральный директор надеется в ближайшем будущем заменить пассажирский состав № 641/642 модернизированным поездом, который доставит пассажиров в Одессу еще быстрее — за 3 часа 15 минут. Администрация CFM в свое время обратилась к руководству ПАО «Укрзалізниця» с предложением об открытии движения модернизированного дизель-поезда по маршруту Кишинев—Одесса. Украинская сторона направила запрос на технические характеристики этого состава. CFM предоставила необходимую документацию.

Теперь более подробно о новшествах, предоставленных пассажирам молдавскими железнодорожниками. Прежде всего, следует отметить, что поезд, следовавший по маршруту Кишинев—Одесса, ранее отправлялся в путь только по субботам и воскресеньям, а с января 2017 года он курсирует и по пятницам. Согласно принятому решению, такое расписание по согласованию с украинскими властями будет действовать в течение месяца. Если фортуна будет благосклонна к Молдавской железной дороге и будет явной востребованность этого маршрута с пятницы по воскресенье включительно и соответствующий пассажиропоток, тогда действие нынешнего расписания будет продлено.

Другая полезная неожиданность — таможенный контроль пассажиры смогут проходить при посадке в поезд с перрона столбчатого железнодорожного вокзала, в результате чего время

## В борьбе за пассажира нам нужно двигаться по всем направлениям

движения поезда сократится на 40 минут в одесском направлении и на 50 минут в молдавском направлении. Как было отмечено, решение о курсировании поезда № 641/642 Кишинев—Одесса принято в соответствии с соглашением, заключенным между ГП «Железная дорога Молдовы» и руководством ПАО «Укрзалізниця». Благодаря этой договоренности, при поддержке EUBAM (Миссия Европейского Союза по приграничной помощи Молдове и Украине), таможенный контроль для пассажиров этого рейса теперь производится в здании железнодорожного вокзала Кишинева. Эти действия предприняты, конечно же, для удобства пассажиров, которые таким образом экономят в пути около часа и не простаивают на таможенном посту

на станции Бульбоака. Причем таможенный досмотр проводится перед посадкой пассажиров в поезд и повторно на границе не повторяется. На границе контроль пассажиров осуществляют только украинские таможенники. Такая же процедура и во время движения поезда из Одессы в Кишинев. На границе груз проверяют только украинские таможенники, а молдавские — уже на выходе из поезда в Кишиневе.

Порадовало руководство CFM наших пассажиров по полной программе. Начиная с 27 января 2017 года и до текущего апреля стоимость проезда снижена до 182 леев — это на 20% меньше суммы, установленной CFM за проезд по территории Республики Молдова. Состав отправляется из Ки-

шинева в 08.11 и прибывает в Одессу в 12.25. В обратный путь он отправляется из Одессы — в 16.00, в Кишинев прибывает в 20.15.

Дальнейшая судьба маршрута Кишинев—Одесса зависит от многих факторов. Прежде всего — от наличия достаточного пассажиропотока. Неплохо было бы активизировать рекламную часть в вопросе привлечения пассажиров на железнодорожный транспорт. Чем больше потенциальных пассажиров узнает подробно о маршруте № 641/642 сообщением Кишинев—Одесса, тем значительно будут доходы CFM, что немаловажно.

Собственно, какой у пассажиров, желающих добраться до Одессы, транспортный выбор: либо железнодорожный путь,

либо автомобильный. Незатейливый на первый взгляд ход создает дополнительный стимул у пассажиров выбирать более благоприятный для окружающей среды вид транспорта. Но и это еще не все. Для авиакомпаний, выполняющих полеты в страны Евросоюза, вводится налог на выбросы парникового газа. Конечно, большой радости авиаторам эта мера не принесла. Но сам факт введения обязательного налога свидетельствует о том, что развитие пассажирских перевозок по стальной магистрали — это своего рода инвестиции в экологическое благополучие нашего общества.

**P.S. Немного истории. Прямой и быстрый по тем далеким временам путь до Одессы был открыт в августе 1871 года. В газете «Бессарабские областные ведомости» за 21 августа 1871 года была опубликована следующая информация: «Поезд, вышедший из Одессы в 10 часов утра, прибыл в Кишинев в 17 часов. Во время обеда господа инженеры вспоминали, как 6 лет тому назад начинались первые работы по сооружению Одесско-Парканской дороги, как продолжались работы в степи, представляющей все невыгодные условия, по отсутствию всех материалов, нужных для сооружения, и как теперь закончилась вся сеть дорог, исходящих из Одессы, сеть, которая разрослась в 700-верстное протяжение». Прошло 145 лет. Поезд из Кишинева в Одессу преодолевает расстояние за 4 часа.**

Поезд № 641/642 Кишинев—Одесса отправляется из Кишинева в 08.11 и прибывает в Одессу в 12.25. В обратный путь он отправляется из Одессы — в 16.00, в Кишинев прибывает в 20.15.



Ирина КРАЕВСКАЯ



■ СФМ: ПУТЕЙСКИЕ ДЕЛА И ЗАБОТЫ

# Подход к делу ответственный

**П**утевое хозяйство станции Берешть вместе с прилегающими перегонами насчитывает 51 км главного хода, приемо-отправочных и других путей, а также 116 стрелочных переводов. Из-за такой протяженности и острой нехватки материалов верхнего строения совсем не просто поддерживать его в приемлемом для выполнения технологического процесса и обеспечения безопасности движения поездов состоянии. Поэтому на плечи работающего здесь коллектива околотка №11 Кишиневской ПЧ изо дня в день ложится немалая нагрузка. Выполняются текущие ремонты, для разрядки очагов кустовой гнилостности организовывается одиночная смена шпал по мере их поступления. Демонтируются неиспользуемые пути и стрелочные переводы с целью высвобождения старогодного материала для осуществления неотложных задач. Все это позволяет поддерживать балльность в требуемых параметрах.

**Б**асарабская ПЧ обслуживает самый протяженный участок на ГП «Железная дорога Молдовы». Им следуют поезда не только с местным, но и транзитным грузом, что требует повышенной ответственности за содержание рельсов и шпал, а также сопутствующей инфраструктуры. Про-



Группа путейцев Берештского околотка

блем, связанных с острой и хронической нехваткой материалов и топлива, усугубившейся текучестью кадров, хватает, однако благодаря предпринимаемым усилиям удается добиваться балльности на уровне 134-135 единиц. Этот показатель лучше планового.

— Мы делаем основную ставку на разрядку еще досаждающих очагов кустовой гнилостности. Уложили в путь только в прошлом году 1800 новых железобетонных шпал, не считая деревянных и железобетонных старогодных, — рассказал заместитель начальника дистанции пути по текущему содержанию Иван Миклеушану. — Выполнена, в частности, определенная работа по усилению направления Прут—Кахул—Джурджулешть, где еще не сняты ограничения по весу и скорости

грузовых поездов. Сделаны средний ремонт 0,6 километра главного пути и укладка 20 штук деревянного бруса на мосту соответственно на 265-м и 259-м км етулийского направления, которым следуют тяжеловесные составы. Уложено под стрелочные переводы на разных участках шесть комплектов переводного бруса. И это далеко не полный перечень того, что удалось выполнить в прошлом году.

Несмотря на увольнения работников, не удовлетворенных нынешней мотивацией труда, на околотках продолжает сохраняться здоровый кадровый костяк. От него очень многое зависит в выполнении поставленных задач. Хорошо работают, в частности, коллективы околотков по станциям Злоць, Басарабьяска, Абаклия, Тараклия,

Гречень, Вулкэнешть, Комрат, возглавляемые соответственно дорожными мастерами Василием Грековым, братьями Сергеем и Олегом Миклеушану, Иваном Кара, Иваном Драгневим, Ильей Чебановым, Петром Оглинда. Улучшились дела на Джурджулештском околотке с назначением на должность дорожного мастера Петра Белалы. На Басарабьясском околотке можно отметить также бригадиров Захара Естизарова, Александра Естизарова и Святослава Тимошенко. Немалый объем работ выполнили бригады земляного полотна (мастер — Анатолий Чокля, бригадир — Иван

зости от реки Прут. Там пришлось в качестве временного варианта решения проблемы укреплять насыпь, углублять водоотводные канавы.

Безопасность движения — это не только оздоровление путевого хозяйства и искусственных сооружений, но еще и приведение в соответствие с требованиями инструкций железнодорожных переездов. Во время осеннего комиссионного объезда можно было видеть, что они содержатся по-хозяйски. В хорошем состоянии шлагбаумы, бетонные настилы и столбики. Дежурные экипированы сигнальными жилетами, фонарями и флажками, другим необходимым инвентарем. Более того, как сообщил заместитель начальника предприятия, в 2016 году восемь переездов отремонтированы капитально. В тесной связке с путейцами действуют работники Басарабьясской ШЧ, следя за



Охраняемый железнодорожный переезд (г. Чадыр-Лунга)

Мыца) и мостовиков (мастер — Сергей Бойко), которым немало сюрпризов преподнесли, в частности, активизировавшиеся оползни в местах, где железнодорожная колея пролегает в непосредственной бли-

тем, чтобы переездная сигнализация, автоматика и связь находились в исправном состоянии.

**Владимир ДОБРЯНСКИЙ**

Фото Юрия КОЗЛОВА

# Мост теперь как новый

**Немало поездов пропустил за длительный период эксплуатации старый железнодорожный мост, находящийся на 199-м километре (пикет 5) вэлчинецкого направления Молдавской магистрали. Но, как говорится, ничто на земле не вечно. Вот и этому искусственному сооружению понадобилась серьезная реконструкция после того, как в результате вибрации от колес подвижного состава в одном из бетонных устоев появилась угрожающая трещина.**

**Р**ешение о проведении ремонтных работ при нынешнем трудном финансовом положении, когда буквально каждый лей на счету, было принято не сразу. Но, в конце концов, в Окницкой ПЧ сумели изыскать возможности, чтобы, используя

имеющиеся стройматериалы, выполнить ремонт с минимальными затратами.

Был сформирован хозяйственный поезд в составе крана на железнодорожном ходу КДЭ, нескольких платформ и двух полувагонов под руководством мостового мастера Алексея Мирнова. Доставив на перегон меж-

ду станцией Наславча и о.п. Вережень необходимые инструменты, механизмы, стройматериалы и строительный вагон для временного проживания, бригада опытных специалистов трудилась почти месяц без взятия «окон». Мостовики — бригадир Роман Чугунников, рабочие Виктор Фортунa, Андриан Мойсов,



Группа специалистов, занимавшихся ремонтом моста

Вячеслав Гринчук, Иван Буга, Виталий Галишко, а также направленные им в помощь работники бригады земляного полотна Вячеслав Кучерявый и Роман Асаулка занимались сначала инъектированием обоих устоев моста, а потом сооружением монолитной «рубашки». Благодаря умелому и качественному выполнению реконструкции, мост обрел прочность и устойчивость вновь, а это гарантия того, что он будет служить без проблем еще долго.

Следует заметить, что в прошлом году специалисты цеха искусственных сооружений северной дистанции пути проделали также немалую работу, связанную с подготовкой вверенного хозяйства к эксплуатации в зимний период. Осмотрены и приведены в порядок другие мосты, включая тот, который расположен на 61-м километре чернэ-

уцкого направления (зона карстовых образований). Земляники во главе с мастером Артуром Олейником проверили состояние смотровых колодцев, водопротексных систем, очищали от иловых наносов и растительности нагорные канавы и т.д.

Значительную помощь оказали прикомандированные из Варницы специалисты МП-1, взяв на себя капитальный ремонт бетонного русла в районе моста на 202 километре возле станции Вэлчинец. Сложность выполнения работы состояла не только в отсутствии подъездного пути для автотранспорта, но и в необходимости временного отвода в сторону ручья, протекающего от села Мерешовка к реке Днестр.

**Владимир ДОБРЯНСКИЙ**

Фото Алексея МИРОВОА



Рабочий момент проведения реконструкционных операций



■ ДОРОЖНАЯ КАРТА ЭКОНОМИИ

# Прагматичность и трезвый расчет

**Обеспечение рационального использования энергетических ресурсов имеет особое значение в любой период года. А зимой, когда из-за холодов существенно возрастают затраты на отопительные цели, тем более. Это хорошо понимают на одном из самых крупных — железнодорожном узле Басарабьяска. Здесь разработана и успешно реализуется целая программа, направленная на сокращение расходов, в частности природного газа, приведение их в строгое соответствие с реальными потребностями.**

**В**се началось еще несколько лет назад, когда были приняты меры по отключению от узловой котельной (состоит на балансе местной ВЧД-2) расположенного рядом жилого сектора. Недовольные высокими платежами за тепло, многие жители, среди которых немало железнодорожников, в категоричной форме отказывались оплачивать присылаемые из бухгалтерии предприятия квитанции. Постепенно накапливаясь, сумма задолженностей превысила миллион леев. Так не могло продолжаться дальше, а потому людей удалось убедить в необходимости перевода квартир на более экономное автономное отопление. В выигрыше оказались и жители, и железная дорога.

Это был, по сути, первый шаг к оптимизации расходования природного газа котельной, часть мощностей которой в условиях снижения производства на южном узле оказалась избыточной. За ним последовало внедрение автономного отопления на удаленных предприятиях.

Характерным в этом отношении можно назвать только что ушедший 2016 год. Выполняя поставленную перед ними задачу, специалисты СМП-740 провели переоборудование отопительной системы Дома связи. Руководил работами главный инженер строительной организации Петр Гимшили.

— Мы смонтировали на первом этаже здания котел, работающий на твердом топливе, — рассказал он. — Одновременно пришлось заменить все нагревательные элементы в помещениях, где эксплуатируется чуткая к температурным колебаниям аппаратура. Вместо ржавых металлических труб, установленных еще в 1974 году, провели новые трубы — из пропилену. Они более прочные и не подвержены коррозии, а значит будут служить долго, не создавая проблем. Все необходимые работы выполняла на качественном уровне комплексная бригада в составе Александра Багаманюка и Григория Мацку — строителей опытных и не раз проверенных в настоящем производственном деле.

Котел — чугунный, предназначен для эксплуатации в автоматическом режиме. Его мощности хватает для обогрева почти 500 квадратных метров полезной площади, чего вполне достаточно. Благодаря уменьшению объема воды, закачиваемой в систему, потребляется меньше угля на обогрев, а потому затраты на приобретение и установку оборудования должны окупиться быстрее обычного. Что касается конкретных цифр суточного расхода топлива, то в проект они не заложены. Все зависит от условий эксплуатации и, конечно же, особенностей того или иного холодного периода. Нынче сильных морозов, если не брать в расчет часть января, пока не наблюдается, а потому расход угля — минимальный.

Если коснуться проблемы в целом, то централизованное отопление само по себе не является плохим или хорошим. При определении целесообразности его применения исходят из конкретных условий эксплуатации. В Басарабьяске оно оказалось неприемлемым для обогрева всего железнодорожного узла по причине все дорожающего природного газа и сложного финансового состояния магистрали. Если кто и продолжает пользоваться ограниченными объ-



емами тепла и технологического пара, вырабатываемыми котельной, то разве что ее хозяйева — вагонники. А в случае с Домом связи, не говоря уже о других охваченных автономным отоплением объектах, удалось добиться ряда преимуществ, которые заключаются в следующем:

— отпала необходимость во вспомогательных коммуникациях — теплотрассе протяженностью около 1,5 километра, по которой поступал от централизованной котельной теплоноситель. Это свело на нет промежуточные потери тепла и затраты, связанные с ежегодной «обвязкой» труб изоляционным материалом. Сами старые трубы демонтируют и сдадут в металлолом, что принесет в дорожный бюджет дополнительные деньги;

— появилась возможность оперативного реагирования на изменения температуры окружающей среды, переводя автономный котел в приемлемый режим работы. Получая реально требуемое количество тепла, потребитель экономит топливо сам;

— узловая котельная «законсервировала» ставшие излишними мощности, что способствует уменьшению расхода природного газа.

По мнению специалистов, эффект от внедрения автономного отопления в Доме связи мог быть еще больше, если бы вместо угольного котла установили газовый. Все объясняется тем, что хотя котел и на автоматике, но для его обслуживания пришлось нанять нескольких кочеваров, которые в своих сменах следят за давлением, подбрасывают уголь в горящую топку и выгребают наружу золу. А это расход на заработную плату. При эксплуатации газового котла нанимать дополнительных людей не понадобилось бы, так как за его работой следил бы дежурный связист. По примеру ДСП многих линейных станций. С установкой газового котла появилась бы также возможность организации горячего водоснабжения, что улучшило бы личную гигиену работников и санитарию. Кстати, газопровод нужного диаметра проходит рядом со зданием, а

значит проблем с подключением к нему котла не возникло бы.

Следует заметить, что приобретение угля — удовольствие также не из дешевых. Поэтому в ближайшем будущем не исключено рассмотрение возможности использования в качестве твердого топлива палет, производимых в республике. Это брикеты из измельченных и прессованных отходов древесины, остатков сельскохозяйственных культур — соломы, стеблей подсолнечника, кукурузы и т.д. Стоимость биологического топлива на порядок ниже. Правда, имеются некоторые минусы. Температура пламени при сгорании палет слабее в сравнении с углем. Потом данный вид топлива требует для своего хранения специального сухого помещения.

\* \* \*

**В нынешнем году проблему оптимизации расходов на отопление, видимо, придется решать и на железнодорожном узле Бэлць.** Сюда были приглашены проектировщики, которые изучили возможность отключения от централизованной котельной четырехэтажного административно-бытового корпуса местной дистанции сигнализации и связи. Протяженность теплотрассы составляет почти два километра. Подсчитано, во что может обойтись внедрение автономного отопления, а окончательное решение — за руководством железной дороги, распоряжающимся в централизованном порядке дорожными средствами. Пока не известно, какой именно котел будет установлен — твердотопливный или газовый, хотя работники предприятия склоняются ко второму варианту как менее затратному и экологичному.

Но вернемся в Басарабьяску. Нацелившись на экономию, на местном железнодорожном узле увидели еще один серьезный резерв в уменьшении количества отапливаемых помещений — конечно, тех, в которых не находятся люди. Его использование можно проследить на примере железнодорожной амбулатории. Медиков перевели в меньшее по площади здание на территории бывшей НГЧ. Предварительно строители СМП-

740 выполнили внутри качественный ремонт, переделали канализацию, систему отопления, создав тем самым необходимые для приема пациентов удобства. Автономный котел был и на старом месте, но с его переносом расход природного газа на обогрев уменьшился почти на треть.

Это лишь отдельные примеры того, как можно бороться за оптимизацию расходов энергетических носителей в нынешних условиях. На железной дороге нет, пожалуй, участка, где бы этим не занимались. Время беспечной расточительности давно прошло, прагматичность, трезвый хозяйский расчет и бережливость становятся настоящей необходимостью.

**Владимир ДОБРЯНСКИЙ**

Коллектив и профсоюзный комитет станции Кишинэу выражают глубокое соболезнование родным и близким по поводу кончины бывшего начальника погрузо-разгрузочного участка

**МЕТЕЛКИНА  
Александра Кирилловича**

Светлая память и пусть земля ему будет пухом.

Коллектив службы вагонного хозяйства глубоко скорбит в связи с безвременной кончиной начальника ПКТО станции Окница, классного профессионала, доброго, отзывчивого человека, посвятившего всю свою жизнь железной дороге

**ШЕЛЕГОНА  
Ивана Михайловича**

и выражает искренние соболезнования родным и близким.

Пусть светлая память о нем сохранится в памяти людей, знавших его и работавших с ним.



# ДЖУРДЖУЛЕШТЬ:

## зерновая компания Trans Cargo Terminal заинтересована укреплять сотрудничество с ГП «Железная дорога Молдовы»



**В конце 2016 года в Джурджулешть была сдана в эксплуатацию вторая линия зернового терминала. Это позволило увеличить общую мощность перевалки зерна почти вдвое**

**В начале нынешнего века в причерноморском регионе резко увеличилось производство зерна. Будучи заинтересованными в освоении расширившихся экспортных возможностей, зерновые трейдеры столкнулись с недостаточно развитой инфраструктурой морских и речных портов, относительно слабой логистикой перевозок. Для молдавского бизнеса спасательным кругом в решении проблемы в некоторой степени стало открытие несколько лет назад в зоне железнодорожной станции Джурджулешть и одноименного Международного свободного порта перевалочной базы компании Trans Cargo Terminal — дочерней структуры Trans Oil Group. Введение эксклюзивных тарифов способствовало постепенному отказу от услуг одесских терминалов, где квоты на приемку зерновых для перегруза в суда были ограниченными, и переориентированию коммерческих интересов в новом направлении. Не имела серьезной притягательной силы инфраструктура соседнего порта Рени. Она не справлялась с повышенными объемами зерновой продукции из-за недостатка складских емкостей, что приводило к сверхнормативным простоям зерновозов под выгрузкой и увеличению времени их оборачиваемости.**

Однако пришло время, когда и мощностей нового терминала перестало хватать для удовлетворения все возрастающих потребностей. Это побудило некоторых отечественных трейдеров переключиться в 2015 году на украинский порт Измаил, куда зерно доставлялось большегрузным автотранспортом. Трудно сказать, как развивалась бы ситуация дальше, если бы в конце прошлого года не произошло одно важное для зернового рынка республики событие. В Джурджулешть была сдана вторая линия зернового терминала, что позволило увеличить общую мощность перевалки зерна почти вдвое — до 1000 т/ч. Проект заключался в строительстве дополнительных причалов с выходом на Дунай, зернового хранилища вместимостью 12 тыс. тонн, глубокого пирса и установке погрузочного оборудования с высокой пропускной способностью.

В целом расширенный терминал с учетом первой очереди вмещает в себя 70 тыс. тонн зерновых и способен переваливать от 400 тыс. тонн до 800-900 тыс. тонн в год, что соответствует 75% годового экспорта из Молдовы. Глубина у причалов составляет 6,5 м, а это позволяет принимать как речные, так и морские суда водоизмещением до 7 тыс. тонн.

Решена еще одна немаловажная проблема. В условиях первой очереди зернового терминала исключалась возможность одновременной приемки на портовый элеватор по одно-

колейной железнодорожной ветке сразу нескольких составов, груженых разнородной зерновой продукцией (ячменем, пшеницей и т.д.). То есть сначала приходилось вести разгрузку одной партии и лишь после разграничивающей технической паузы для зачистки системы от остатков груза — другой. Теперь такая нестыковка устранена, так как с появлением дополнительных хранилищ можно осуществлять — как последова-

тельно, так и одновременно — разгрузку сразу двух различных видов зерна. Это снижает время простоя зерновозов под грузовыми операциями, предоставляет экономическим агентам более широкое поле для маневра в оперативном регулировании поставок в зависимости от изменений ценовой конъюнктуры в тех или иных сегментах зернового рынка.

Следует обратить внимание и на такой важный момент. Зна-

чительное увеличение пропускной способности открывает для терминала перспективу более активного участия в распределении товарных зерновых потоков не только на территории Молдовы, но и в других регионах Северного Причерноморья. Не случайно менеджеры компании обращают все чаще взоры, например, к соседней Украине, где в 2016 году собрано рекордное количество зерновых — более 41 млн тонн.

Есть намерение предложить украинским заготовителям зерна более выгодные услуги в сравнении, скажем, с портами Ильичевска и Одессы. Особенно привлекательны для сотрудничества западные области соседнего государства, которых можно привлечь не только более приемлемыми условиями, но и коротким «транспортным плечом». Чтобы не упустить такой шанс, руководство Trans Oil Group намерено инициировать деловые переговоры с администрацией ГП «Железная дорога Молдовы». Они коснутся возможности разработки более гибких тарифов, способных заинтересовать трейдеров в транзитных перевозках украинского зерна северным ходом отечественной магистрали.

В данном контексте также очевидно обсуждение перспективы, связанной с обеспечением роста объемов железнодорожных перевозок зерна в южный порт из северной части Молдовы. В последнее время многие молдавские трейдеры предпочитают возить зерно на терминал большегрузными автомашинами, тогда как эксперты указывают все настойчивей на необходимость смещения логистического баланса в пользу железнодорожного транспорта, более экономного и удобного. К тому же, несоблюдение весовых норм при использовании автомашин может приводить к интенсивному разрушению автотрасс.

Железнодорожникам важно учитывать и то обстоятельство, что с появлением второй линии расширен доступ к терминалу не только посредническим фирмам, занимающимся заготовкой зерновых, но и непосредственно сельхозпроизводителям в лице крупных аграрных хозяйств. Заключив контракты с терминалом, они могут запрашивать зерновозы у железной дороги напрямую. Это также перспективная группа клиентов. Еще одну группу представляют фермеры, развиваю-



Фото Юрия КОЗЛОВА



■ ТРУДОВЫЕ БУДНИ МАГИСТРАЛИ

# Метели не застали врасплох молдавских железнодорожников

**Серию обильных снегопадов и метелей, которые прошли в январе наступившего года, железнодорожники Молдавской железной дороги встретили во всеоружии.**

**Оперативно справлялись со снегоборьбой все структурные подразделения южного, северного и центрального регионов. В зависимости от метеорологической обстановки оперативно решались вопросы, связанные с использованием техники и персонала. График и безопасность движения поездов обеспечивались на высоком организационном уровне.**

**Что касается пассажирского комплекса CFM, все при вокзальных территориях и платформ, как на станциях, так и на линии, своевременно очищались от снега, пассажиры не испытывали неудобств от снежных заносов.**

**Все это — результат тщательной подготовки железнодорожного транспорта к работе в зимних условиях.**



щие совершенно обособленное направление в зерновом бизнесе и экспорте — экологическое земледелие. Объединяющая их молдавско-голландская компания Prograin Organic замахнулась на строительство в Джурджулешть своего терминала общим объемом единовременного хранения около 10 тыс. тонн зерна. Это четыре склада, сушильный комплекс, оборудование для обработки зерна, его погрузки в контейнеры и биг-бэги.

Если анализировать в целом наблюдающееся в последнее время наращивание южным портом мощностей, связанных с перевалкой зерновой и другой продукции, то нетрудно прийти к выводу, что более активное включение в ее перевозку могло бы стать для железной дороги настоящей «золотой жилой». Важно лишь усиливать позиции на местном рынке транспортных услуг, искать и находить новых клиентов. Зерновые трейдеры заинтересованы в вывозе больших партий зерна не в течение года, а нескольких ближайших месяцев. Если медлить, зерно станет неконкурентоспособным на международных рынках, так как ближе к весне начнут появляться со своим урожаем мощные аграрные компании южных стран. И таким обстоятельством вполне можно воспользоваться, предлагая экономическим агентам выгодные железнодорожные услуги, умело строя тарифную политику.

В какой-то степени сдерживающим фактором в освоении новых объемов перевозок зерновых и других грузов в южном направлении продолжает оставаться удручающее состояние железнодорожной инфраструктуры. Пока строились новые элеваторы, расширялись порты, развивались торговые связи, она, по сути, не обновлялась, за исключением отдельных случаев. И все из-за не совсем продуманной технической политики, использования значительной части средств из дорожного бюджета на второстепенные цели. И вот теперь мы оказались, словно пушкинская старуха, у разбитого корыта, с деградирующим путевым хозяйством, неумолимо стареющим подвижным составом, в том числе почти отслужившими свое зерновозами и тепловозами. Как результат серьезного нарушения технологии строительства на довольно выгодной для экономических агентов железнодорожной ветке Прут—Кахул—Джурджулешть приходится применять ограничения по весу и скорости для грузовых поездов. Осенний обезд показал, что нуждается в ремонтах етулийское направление, пропускающее большегрузные составы. Не остается ничего другого, как ждать быстрого осуществления обещанной реконструкции пути на кредиты западноевропейских банков. А что касается, например, зерновозов, то об обновлении их парка пока не стоит говорить. В создавшейся ситуации, видимо, разумнее поощрять практику частных зерновозов, указывая на пример компании Trans Oil Group, которая пару лет назад приобрела около ста единиц данного подвижного состава.

И в заключение такая справка. В 2016 году сельскохозяйственные производители республики, несмотря на не совсем благоприятные погодные условия, сумели получить более 1,2 млн тонн зерновых первой группы. Вместе с неплохим урожаем зерновых второй группы это составляет значительный экспортный потенциал.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

**Р**адость обильного первого снега в этом году, да еще и в праздничные дни, для коллектива МП-1 была сопряжена с экзаменом на оперативность и грамотные действия в сложных метеусловиях, который железнодорожники этого предприятия успешно сдали. Зимние сюрпризы не застали врасплох это важное подразделение Молдавской железной дороги.

9 января 2017 года был отозван из технического простоя машинист погрузчика Михаил Федорович Бабалык и начата борьба со снегом. Не обошлось без трудностей и небольших проблем в виде мизерного запаса топлива. На профессиональные действия железнодорожников не повлияли ни снегопад, ни сильный ветер. Работа не прекращалась ни на минуту в мороз  $-15^{\circ}\text{C}$ .

Под руководством начальника Бендерского узла В.А.Мелека, благодаря сплоченности и взаимопомощи работников всех филиалов узла, погрузчик приступил к работе раньше, чем ожидали. Начальник ПЧ-2 В.Н. Ломов выделил 40 л дизтоплива, в бытовом помещении контейнерной площадки мастер Гайдаржи Анатолий грел воду на газовой плите, водители

## Мостопоезд №1 готов к работе в любую погоду

Анатолий Федорович Плешка и Андрей Иванович Бэлцэтеску помогли запустить двигатель.

Мы выбрали оптимальный вариант из всех имеющихся механизмов — погрузчик ТО-18, произведенный в Чехословакии в далеком 1984 году. У этого оборудования гидравлическое управление, высокая маневренность и проходимость. А самое главное — опытный, добросовестный хозяин «железного коня», без преувеличения незаменимый наш коллега М.Ф.Бабалык.

Так сложилась ситуация, что грузовой двор, на территории которого расположены МП-1 и ПЧ-2, находится в тупиковом проезде на спорных территориях Республики Молдова и приднестровского региона. Поэтому для местных властей данный участок остается в лучшем случае в резерве, а иногда складывается впечатление, что он никому не нужен кроме ГП «Железная дорога Молдовы», несмотря на то что рядом с грузовым двором проложены три городских маршрута г.Бендеры. В

аналогичной ситуации находятся ДС, ТЧ-2, ВОХР, поэтому единогласно решили прочистить подъездные пути, а потом непосредственно территории филиалов Бендерского железнодорожного узла по мере централизованного выделения дизтоплива, потребность в котором на железной дороге большая.

Попутно погрузчик убирал снег и по варницким дорогам, в том числе по территории, прилегающей к полицейскому и таможенному постам.

Много слов благодарности выслушали мы и от командования воинской части, расположенной неподалеку. Их так замело снегом, что военные машины высокой проходимости «Урал» не могли тронуться с места. Вот так наш «старый конь» доказал свое преимущество перед стихией.

Мероприятия по снегоборьбе проводились на протяжении четырех дней: с 9.01.2017 г. по 12.01.2017 г. Отработано соответственно 32 часа и 21,5 м/ч. Затрачено 241 л дизтоплива, в

том числе 80 л выделила ПЧ-2. Благодарности заслуживает механик по тяжелой технике МП-1, председатель профкома Чернечук Иван Исидорович — непосредственный ответственный за выполнение задач по уборке снега и безопасное производство работ.

С 16 января 2017 года погрузчик ТО-18 находится в капитальном боксе с запасом дизтоплива 60 л и всегда готов к новым испытаниям. Зима продолжается, а значит — все возможно.

Сергей СЕВЕРИН,  
начальник МП-1

**НА СНИМКАХ: 1. Погрузчик готовится к выезду. Слева направо: машинист погрузчика М.Ф.Бабалык, водитель автобуса А.И.Бэлцэтеску, водитель автомашины «Нива» А.Ф.Плешка. 2. Результаты борьбы со снежной стихией: на грузовом дворе ст.Варница порядок.**

Фото из архива МП-1





Валентина Забавная



Галина Стрателюк



Владимир Миронов



# ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ КРУПНЫМ ПЛАНОМ

Железнодорожники — люди особой закалки. Те, кто выбрал для себя этот нелегкий труд, преданы ему навсегда. Именно на них, на их плечах держится стальная магистраль в эти непростые для нее времена.

[www.railway.md](http://www.railway.md)

## Завидное ПОСТОЯНСТВО

Устроившись еще в молодости на станцию Вэлчинец дежурной стрелочного поста, уроженка близлежащего села Кодрянка **Валентина ЗАБАВНАЯ** вряд ли предполагала, что задержится на железной дороге надолго. Но окончательно судьбу определил работавший рядом пожилой железнодорожник, посоветовав учиться. И очень правильно, потому как на станции внедряли электрическую централизацию. Знания, полученные в Одесском железнодорожном техникуме, позволили Валентине Леонтьевне пересечь за пульт в качестве ДСП, а теперь уже 23-й год возглавляет коллектив движущих и грузовиков. К лету нынешнего года общий трудовой стаж на транспорте достигнет 45 лет. И все на одном и том же месте. Завидное, что и говорить, постоянство.

Настойчивость и трудолюбие руководителя передаются коллегам по работе, перенявшим лучшие трудовые традиции. Из года в год, постоянно обеспечивается беспрепятственный пропуск поездов, нет нарушений безопасности движения. Регулярно проводятся технические занятия, во время передачи смен обсуждаются еще неиспользованные резер-

вы. Улучшена грузовая работа. Помимо главного клиента в лице коммерческой фирмы «Tezeu-Lux», отгрузившей до наступления морозов кварцевый песок в адрес столичных стекольных заводов, к сотрудничеству удалось привлечь «Agrofloris-nord» (отгрузка зерна в придунайские порты) и SRL «Imrex», завезшее на станцию из соседней Украины по состоянию на 1 декабря 2016 года 962 полувагона щебня для ремонта автодорог. Ныне данное предприятие выгружает в значительных объемах техническую соль.

На предложение назвать лучших работников Валентина Леонтьевна ответила, что у нее работают хорошо все. Это ДСП Николай Сапожник, Иван Цопа, Сергей Климчук, Светлана Патичук, Наталья Пламадялэ, товаро-билетные кассиры Людмила Филипчук, Зинаида Скрипник и Галина Рябко, приемосдатчики Алена Павлова и Анна Палка, станционный работник Нина Мотузук.

## Инициатор добрых дел

Длительный период работа станции София была связана исключительно с организацией пропуска поездов на участке Окница—Бэлць—Слобозия. Но вот с появлением рядом элева-

торных башен коммерческой фирмы «Огосот», занявшейся заготовкой зерновых в прилегающем регионе, появился и груз.

Установив крепкие деловые отношения с экономическим агентом, предприимчивая ДС **Галина СТРАТЕЛЮК** сумела убедить, что отправлять продукцию на экспорт лучше не большегрузным автотранспортом, а железной дорогой.

— В 2016 году показатель погрузки у нас достиг 235 зерновозов — и это, думаю, только начало, в дальнейшем взаимовыгодное сотрудничество будет укрепляться, — полагает она.

Вот такой деловой настрой у руководителя, отдавшего транспорту более 35 лет своей жизни. Не меньше старания вкладывает в то, чтобы на станции не допускалось нарушений безопасности движения, хорошо содержались территория и служебные помещения.

В столь важном деле опытный начальник станции находит единомышленников в лице ДСП Марии Лукиян (кстати, однокурсницы точно с таким же стажем работы на станции), Валерии Бабэрэ, станционной рабочей Лилии Гыскэ, других.

А еще Галина Ивановна инициатор многих других дел. Например, она одной из первых в селе, прилегающем к станции, поддержала человека, решившего вложить собственные средства в возведение рядом с пероном небольшой часовни в

честь святого Сергея Радонежского.

Пройдет совсем немного времени, и под крышей православного храма затеплятся перед иконами лампадки, вселяя в души людей уверенность в завтрашнем дне. Это так необходимо в нынешнее неспокойное, полное забот и тревог время.

Хватает домашних хлопот. И часть из них связана с любимой внучкой Лаурой — ученицей второго класса.

— Внучка — моя душа, — признается бабушка. — В свободное время стараюсь уделять ей как можно больше внимания. Вожу на занятия по музыке и английскому языку, читаем вместе интересные книжки, рисуем. Мне так хочется, чтобы она выросла порядочным, добрым, отзывчивым человеком...

## Не привык гореть вполнакала

В условиях острой нехватки материалов обеспечивать бесперебойное снабжение электроэнергией инфраструктурных объектов значительной части северного участка Молдавской магистрали непросто. Но это удается коллективу Окницкого

сетевого района ЭЧ-3 во главе с начальником Валерием Вакарюком. Дело держится на самых преданных профессии энергетика людях. Один из тех, кто, как говорится, не привык гореть вполнакала в работе, постоянно находится в поиске резервов, умело преодолевает вместе с коллегами трудности — старший электромеханик **Владимир МИРОНОВ**. Это не только технически грамотный, опытный, но и очень ответственный, принципиальный, требовательный к себе и другим, знающий, как организовать дело специалист. Регулярно выезжая на линию, он контролирует выполнение текущих ремонтов, планово-предупредительных мероприятий, подсказывает, учит молодежь.

В ответственной должности Владимир Александрович уже около четырнадцати лет. А до этого, начав работать в сетевом районе с 1992 года, сумел проявить себя с лучшей стороны в качестве электромонтера, электромеханика. Еще раньше, после окончания стационарного отделения Ленинградского индустриально-педагогического техникума, в трудовой биографии был электрический цех местного опытно-экспериментального завода.

**Владимир ДОБРЯНСКИЙ**

Фото Юрия КОЗЛОВА





■ ОПАСНЫЙ ПУТЬ НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ПРОЕЗДА

# ДТП происходят на переездах, где нет дежурных

Ежегодно на неохранных переездах Молдавской железной дороги случаются дорожно-транспортные происшествия. Происходят они, как правило, по вине водителей. Во всех авариях железнодорожные механизмы на таких переездах работали исправно, были оснащены необходимыми визуальными и техническими средствами предупреждения водителей. По данным, предоставленным редакции службой пути ГП «Железная дорога Молдовы», с 2001 по 2016 гг., на неохранных переездах произошло 121 дорожно-транспортное происшествие с наездом локомотива на автотранспорт. 33 человека погибли, 45 — получили ранения различной степени тяжести.

Особую обеспокоенность вызывают инциденты, когда своими необдуманными действиями автомобилисты приводят к происшествиям с пассажирскими поездами, в результате чего под угрозой оказываются жизни пассажиров и железнодорожников, обслуживающих маршрут.

15 января 2013 года в районе станции София произошло столкновение поезда №47 с легковой автомашиной. В результате аварии погиб один человек, другой, находящийся в салоне, был доставлен в медицинское учреждение с травмой. К летальному исходу недисциплинированного водителя привело 27 марта 2013 года нарушение правил проезда через неохранный переезд на перегоне Сипотень—Бахмут. В результате столкновения с пассажирским поездом №47 погиб один человек. Месяц спустя на перегоне Берешть—Петрешть другой лихач столкнулся с пассажирским поездом №47. По счастливой случайности удалось избежать жертв.

ДТП с участием машины и поезда несет опасность для всех участников движения. Нарушения водителей влияют на график движения поездов. В результате ДТП допускается перерыв в движении железнодорожного состава, он сбивается с графика. Также может быть серьезно поврежден подвижной состав, выведено из строя железнодорожное оборудование. В мае 2013 года на перегоне Тырново—Дондушень при столкновении пассажирского поезда №342 с автомашиной были повреждены 50 м пути и одна бутлеха. Погибло три человека, один — травмирован. В феврале 2014 года в результате столкновения поезда №642 погиб один человек. Серьезные повреждения получил локомотив: был оторван метельник, боковой лист, подножка, буферный фонарь. В 2015 году также зафиксированы подобные случаи. В марте 2016 года на перегоне станции Корнешть пассажирский поезд №47 столкнулся с автотранспортным средством. В июле 2016 года на перегоне Стольничень—Фэлешть произошел наезд дизельного поезда № 6893 на трактор Т-150. В результате наезда были выведены из строя 11 пружинных клемм, 11 изовкладышей, одна железобетонная шпала и два приварных соединителя.

Всего в 2016 году произошло на неохранных переездах



**Для многих водителей автотранспортных средств железнодорожный переезд чаще всего воспринимается как досадная помеха на пути следования. При таком легкомысленном подходе правила проезда через эту важную составляющую дорожно-транспортного движения ошибочно считаются некоторыми как не обязательное для исполнения действие, которое можно с легкостью нарушить. На охраняемых переездах, в присутствии дежурного, водителям практически невозможно пересечь закрытую для движения территорию перед приближающимся железнодорожным составом. Лихачи не рискуют проскакать на красный свет, если понимают, что за их действиями наблюдает строгий железнодорожник в оранжевом жилете. Но количество охраняемых переездов на CFM составляет всего 40 единиц. Неохраняемых переездов на магистрали в пять раз больше — 202 единицы.**

Молдавской железной дороги пять транспортных происшествий. Два человека получили травмы, летальных исходов по вине недисциплинированных водителей автотранспортных средств не зарегистрировано.

Анализируя главные причины ДТП на неохранных переездах, следует отметить человеческий фактор — невнимательность и беспечность водителей транспортных средств, которые, нарушая правила дорожного движения, проезжают под запрещающие показания переездной сигнализации, объезжают закрытые шлагбаумы, а также нередко управляют транспортным средством в нетрезвом виде. К сожалению, правовая культура в нашем обществе пребывает на зачаточном уровне.

**Как бороться с этим злом и можно ли одним желанием железнодорожников пресечь эту страшную практику пренебрежения автомобилистами дорожными правилами проезда через неохранные переезды?** Конечно, нет. В одностороннем порядке этого не добиться. Путьцы в полной мере пользуются предоставленными им правами для профилактики ДТП на переездах. Основной мерой для повышения безопасности движения на этих участках является разъяснительная работа среди водителей автотранспортных средств. Они призывают общественность объединить усилия для решения проблемы безопасности на железнодорожных переездах. Но... к каждому водителю в окошко не поступишь, чтобы лишний раз напомнить о правилах дорожного движения и последствиях пренебрежения ими.

А правила такие. Подъезжая к неохранным железнодорожному переезду, водитель обязан убедиться в том, что к нему не приближается поезд.

На это красноречиво указывает сигнал светофора и положение шлагбаума. Если горит запрещающий сигнал, водитель должен снизить скорость и, не доезжая 10 м до ближайших рельсов, остановить транспорт. Особенно внимательным следует быть в темное время суток и при плохой видимости, в туман и снегопад, а также когда переезд не виден из-за поворота. Если же железнодорожное полотно хорошо просматривается в обе стороны и нет приближающегося поезда, судя по предупреждающему сигналу светофора, остановка у железнодорожного переезда обязательна. На переезды следует выезжать только после того, когда водитель уверен в отсутствии приближающегося железнодорожного состава.

**А что делать, если внезапно при пересечении переезда машина заглохла?**

Самое главное — не поддаваться панике. Попытаться все-таки завести мотор и убрать автомобиль с путей. Если сделать это не получается, обязательно необходимо выйти из машины и бежать навстречу поезду. Причем не по шпалам, а рядом с рельсами — и подавать сигнал машинисту круговыми движениями. Если все сделать правильно, поезд успеет остановиться. На экстренное торможение состава нужно от 500 до 1000 метров.

Профилактическая работа по предупреждению дорожно-транспортных происшествий на переездах идет самая разнообразная. Ежегодно проводятся комиссионные обследования переездов ответственными лицами Молдавской железной дороги совместно с органами полиции, местными властями, с привлечением владельцев железнодорожных путей. Проверяется ра-

бота средств сигнализации и связи, электроснабжения. По результатам обследования составляются соответствующие документы, организуется приведение в порядок устройств и оборудования переездов, а также прилегающих участков дороги. В течение года могут проводиться и другие проверки состояния переездов и подходов к ним. Кстати, была бы не лишней и такая эффективная мера профилактики, как установка при приближении к переезду, либо в городской черте и сельской местности рекламных щитов — билбордов с изображением последствий аварий на переездах по невнимательности или из-за лихачества водителей.

Сюжетом для этого, к примеру, мог бы стать один из самых трагических случаев — авария, произошедшая в ноябре 2011 г. На неохранный железнодорожный переезд у села Бульбоака микроавтобус с пассажирами, направлявшимся в Кишинев из села Шерпены, был смят ударом локомотива. На месте погибло восемь человек. Беда стала следствием самонадеянности и грубейшего нарушения правил дорожного движения водителем маршрутного такси.

В ходе расследования было установлено, что железнодорожная сигнализация работала исправно. Это также было подтверждено многочисленными свидетельскими показаниями и составленными, согласно регламенту, актами. Машинист выполнил все, что от него требовалось по инструкции: он снизил скорость и подал звуковой сигнал, но... было уже поздно.

В ноябре 2012 года на железнодорожном переезде у села Новые Мерены произошла другая страшная авария — столкновение пассажирского поезда Кишинев—Москва с пас-

сажирским микроавтобусом. 4 человека погибли на месте, 6 человек, среди которых была беременная женщина, были госпитализированы с различными травмами.

Использование рекламы в деле предупреждения нарушений правил движения через неохранные железнодорожные переезды — довольно действенная мера, способная в какой-то мере повлиять на сознание водителей автотранспортных средств. В целях устранения потенциальных нарушителей можно и вовсе установить искорененные автомобили после столкновения с локомотивами. Своего рода — «памятник» погибшим лихачам в назидание тем, для кого написанные правила и инструкции не обязательны для исполнения, кто в погоне за экономленными минутами может потерять жизнь — свою и жизнь тех, кто рядом в салоне. А еще создает угрозу безопасности жизни и здоровья тем, кто едет в движущемся навстречу железнодорожном составе.

Недавно прочитала информацию об европейском подходе к проблеме безопасности движения на неохранных железнодорожных переездах. Для уменьшения количества ДТП и, как следствие, экономических и человеческих потерь на территории Англии, Германии, Испании, Финляндии, Швеции и других стран решено отказаться от использования переездов в пользу путепроводов и тоннелей. Конечно, данный способ требует значительных финансовых вложений, которые могут оказаться неоправданными для переездов небольших размеров, таких, как на CFM. Да и нашей стране это пока не по карману...

Ирина КРАЕВСКАЯ



## ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Руководство ГП «Железная дорога Молдовы» тепло и сердечно поздравляет с днем рождения начальника отдела финансовой службы **ЖГИЛЕВУ Наталью**, ведущего инженера энергетика службы инжиниринга и энергетической эффективности **МАНОХИНА Владимира**, ведущего инженера Центра по ремонту локомотивов **ХМЕЛЮКА Олега**, заместителя начальника финансовой службы **ПРОТАСЕВИЧ Валентину**, ведущего инженера службы международных связей и протокола **КАПЧЕЛЯ Алену**, ведущего экономиста финансовой службы **МОТРИКА-ЛЭ Виорикю**.

— Желаем успехов в сложной и ответственной работе, реализации всех намеченных планов, крепкого здоровья и семейного благополучия.

\*\*\*

Коллектив финансовой службы ГП «Железная дорога Молдовы» спешит от всей души поздравить с прекрасным ЮБИЛЕЕМ **ПРОТАСЕВИЧ Валентину Петровну**.

*Желаем любви и добра в юбилей,  
Здоровья отменного, бодрости, смеха,*



**Валентина Протасевич**

*Заботливых близких, веселых друзей,  
Достатка, внимания, мира, успеха!  
Пусть сбудется все, что еще не сбылось,  
Пусть годы текут хорошо и красиво,  
Чтоб радостно жить до ста лет довелось  
С душой молодой и улыбкой счастливой!*

\*\*\*

Администрация и профсоюзный комитет Дортехшколы поздравляют с ЮБИЛЕЕМ главного бухгалтера **ОБОРОЧАНУ В.И.**, желают ему крепкого здоровья и больших трудовых успехов!

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

\*\*\*

Администрация и профком СМП-740 от всей души поздравляют с днем рождения руководителя филиала **КУПРИКОВА А.В.**, машиниста автокрана **БАЛТА В.И.**, бухгалтера **СУЧКОВУ С.Г.**, уборщицу **ЧУТЕЛЕВУ Н.К.**

— Желаем вам в работе вдохновения, удачи в жизни, крепкого здоровья в кругу родных и близких.

\*\*\*

Администрация и профсоюзный комитет Бэлцкого вагонного депо рады возможности поздравить с днем рождения работников предприятия: **ВЛАЗНЕВА Александра Борисовича** — слесаря-электрика, **НАСТАСОВИЧ Зинаиду Михайловну** — инженера ОТЗ, **ГОРЧАК Валентину Ильевну** — маляра.

— Желаем вам крепкого здоровья, семейного благополучия и всего того, что сделает вашу жизнь счастливой.

\*\*\*

Администрация и профком ст.Бульбоака от всей души поздравляют с 25-летием дежурную по станции **АВРАМ К.Б.**

— Желаем любви, успеха, чтоб мечты всегда сбывались и радостью сияли глаза!

\*\*\*

Администрация и профсоюзный комитет Басарабьской ПЧ сердечно поздравляют с днем рождения дорожного мастера 2-го околотка ст.Чимишлия **МАРГАЧЕВА А.З.** и техника 15-го околотка ст.Кобибаш **КАРТАВЧЕНКО А.В.** и желают здоровья, счастья и благополучия.

\*\*\*

Коллектив, администрация и профком Басарабьской ЭЧ рады возможности поздравить своих коллег с важными датами: с **50-летием** — и.о. электромеханика Чадыр-Лунгского мастерского участка **ЧОЛАК С.Д.**; с **30-летием** — оператора вычислительных машин Басарабьского района электроснабже-

ния **МЕЦЕЛ Т.П.**; с **60-летием** — токаря ремонтно-механических мастерских **РЕНИЦА В.И.**; с **65-летием** — водителя Вулкэнештского района электроснабжения **ГЕРМЕК В.П.**

— Пусть жизнь вам дарит самые прекрасные мгновения, радость, удачу и счастье.

\*\*\*

Администрация и профсоюзный комитет вагонного депо ст.Бэлць поздравляют с днем рождения своих уважаемых коллег: секретаря **СОЛКАН Т.В.**, слесаря **ВЕДМЕДЮК В.А.**, слесаря **ЕШАНУ Р.В.**, токаря **КАРАБУЛЯ О.Л.**, экономиста **СУФРАЙ Н.К.**, мастера 1 класса **РАСЕЦКОГО А.Б.**, слесаря электрика **ГЫЛКА А.С.**, фрезеровщика **КАЧАН В.С.**

— Желаем всем крепкого здоровья и счастья!

\*\*\*

Администрация, профком и коллектив Кишиневской ЭЧ от всего сердца поздравляют с днем рождения и.о. начальника ЭЧС-Унгены **ЛИННИКА А.С.**

— Примите наши искренние пожелания крепкого здоровья и благополучия, достижения намеченных целей, успехов и удачи во всех делах.

\*\*\*

Профком Кишиневской ШЧ от всей души поздравляет с ЮБИЛЕЕМ **НИКОЛАЕНКО В.В.** и **САНДУЛЯК М.А.**; с днем рождения — **АЗАРОВУ И.**, **АЛЕКСАНДРОВА А.**, **БУГА П.Н.**, **ГАВРИЛИЦУ В.В.**, **ГОЛУБ В.**, **КАНЕВСКУЮ Н.**, **ЛИПКАН И.Г.**, **МИКУЛЕНКО В.И.**, **НЕГАРЭ Т.**, **САЛКУЦАН С.**, **САМСОНОВУ Ж.В.**, **УРЕКЕ Е.**, **ЧИРИТЯНУ В.**, **ЯЦКЕВИЧА Ю.А.**

— Желаем вам здоровья, радости и счастья на много лет вперед!

## Работают с опережением плана



Фото Юрия КОЗЛОВА

Коллектив Унгеньского ППВ, руководимый начальником Вячеславом Корней, всегда отличался слаженностью в работе. Благодаря четким, целеустремленным действиям, еще в середине декабря удалось выполнить годовой план перестановки грузовых и пассажирских вагонов с нашей, широкой колеи на западноевропейскую колею и наоборот.

Как рассказал старший мастер Андрей Фарфанюк, смены мастеров Геннадия Вакарюка, Николая Бордияну, Вячеслава Бордияну и Юрия Макуха отличились особенно тогда, когда понадобилась оперативная перестановка цистерн с мазутом, предоставленным соседней Румынией Молдове в качестве гуманитарной помощи. С учетом довольно сжатых сроков, отведенных на это дело, работа кипела, что называется, день и ночь.

Коллектив вошел в зиму хорошо подготовленным. Исправны домкраты, краны, другое технологическое оборудование. Имеется необходимый запас тележек и колесных пар, в снабжении которыми немалую поддержку оказывает Бэлцкое ВЧД-3.

**Владимир ДОБРЯНСКИЙ**

**НА СНИМКЕ:** одна из лучших в работе — смена мастера Геннадия Вакарюка, трудовой стаж которого на ППВ составляет более 30 лет.

### ■ ЛЮБОПЫТНО

#### Желающие могут поиграть на фортепиано

Начиная с 2012 года около 100 французских железнодорожных вокзалов



оснащены фортепиано, на которых может сыграть любой желающий. За это время, как утверждает обслуживающая компания, ни один инструмент не был поврежден вандалами.

Пассажиры в минуты ожидания своего поезда с удовольствием собираются возле пианино, общаются, вспоминают любимые мелодии.

#### Кошка Тама привлекала много пассажиров

В 2006 году японская железнодорожная компания в префектуре Вакаяма с целью оптимизации расходов наняла на должность смотрителей небольших станций совместителей. Одна из новых сотрудниц взяла на попечение несколько бродячих кошек, и вскоре одну из них по имени Тама решили официально



назначить станционным смотрителем. Основной ее обязанностью было приветствие пассажиров в фирменной фуражке, а новость об этом существенно увеличила их поток. Назначение Тамы принесло в местную экономику более миллиарда иен. За эти заслуги Тама была повышена до исполнительного директора и работала в компании до самой смерти в 2015 году.

#### ЛОКОМОТИВНОМУ ДЕПО БЭЛЦЬ ГП «ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА МОЛДОВЫ»

##### срочно требуются на постоянную работу:

- ▶ машинист крана на железнодорожном ходу;
- ▶ экипировщик по подаче жидкого топлива;
- ▶ слесарь по ремонту локомотивов.

**КОНТАКТНЫЙ ТЕЛЕФОН:  
(0-231) 8-22-29 — отдел кадров**