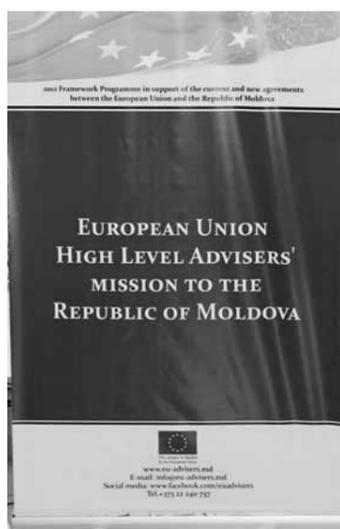




ЧЛЕНЫ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ, ВОВЛЕЧЕННЫЕ В ПРОЦЕСС ПРИДНЕСТРОВСКОГО УРЕГУЛИРОВАНИЯ, КОНСОЛИДИРУЮТ СВОЙ ПОТЕНЦИАЛ В РАМКАХ СЕМИНАРА



Ряд советников высокого уровня Европейского Союза, которые в настоящее время работают в Республике Мол-

Более 30 экспертов Бюро по реинтеграции, других министерств и ведомств, члены рабочих групп, вовлеченных в процесс приднестровского урегулирования в области транспорта, образования, экономики, окружающей среды и борьбы с преступностью, приняли участие в семинаре, направленном на их координацию и эффективность.

дова, проводят обсуждения, делятся своим опытом и советами по текущим вопросам переговорного процесса.

Заместитель премьер-министра по вопросам реинтеграции Георге БАЛАН открыл семинар, в котором сделал акцент на то, что «членами рабочих групп являются те, кто должен ежедневно пропагандировать и придерживаться принципов приднестровского урегулирования». Он призвал членов рабочей группы быть более активными, лучше организованными и подготов-

ленными к переговорам. Он подчеркнул, что «наиболее эффективные и ориентированные на результат рабочие группы, в сочетании с высокой инициативой и решимостью создавать технические условия для устранения препятствий и разрешения существующих проблем, в соответствии с руководящими принципами видения, крайне необходимы и будут поощряться».

Ряд рекомендаций по повышению эффективности заседаний рабочей группы был представлен в рамках



заключительной сессии, в которой также принял участие Посол Европейского союза в Республике Молдова Пирка ТАПИОЛА. Он подтвердил приверженность ЕС «активно участвовать в процессе приднестровского урегулирования, помогая обеим сторонам двигаться к реинтеграции государства».

От ГП «Железная дорога Молдовы» в семинаре приняли участие заместитель генерального директора по коммерческой деятельности Григоре КОНДУРАКЕ, начальники служб движения и грузовых перевозок Игорь МУНТЯНУ и Игорь ПЛЕШАКОВ. Отраслевое министерство транспорта представлял заместитель министра транспорта и дорожной инфраструктуры РМ Сергей БУКАТАРУ.

КОНСУЛЬТАЦИЯ с общественностью по Отчету экологической и социальной оценке в рамках проекта по ТЭО железнодорожной инфраструктуры в Молдове

Для того, чтобы соблюдать закон пг. 86 от 29.5.2014 об оценке воздействия на окружающую среду, ГП «Железная дорога Молдовы» инициирует, начиная с 7 июля 2017 г. Консультацию с общественностью по Отчету экологической и социальной оценки в рамках проекта по ТЭО железнодорожной инфраструктуры в Молдове.

Ответственная: Буряк Татьяна, ведущий инженер службы международных отношений и протокола; e-mail: bureac@railway.md

Срок 21.07.2017.

Консультативное совещание состоится 26 июля 2017 г., в помещении ГП «Железная дорога Молдовы», мун. Кишинэу, ул. Влайку Пыркълаб, 48.

Мы просим всех заинтересованных лиц принять участие в мероприятии.

<http://cfm.md/?lang=ro&link=news/ro/101123.htm>

По материалам пресс-службы CFM





ВЗГЛЯД НА ПРОБЛЕМУ

Генеральный директор ГП «Железная дорога Молдовы» Юрий ТОПАЛА, посетивший недавно Бэлцкий завод железобетонных шпал, еще раз обратил внимание его руководства на недопустимость ситуации производства некачественных шпал. По мнению руководителя Молдавской магистрали, в результате модернизации CFM этот филиал получит возможность стабильно. Заместитель генерального дирек-

тора по инфраструктуре и тяговому подвижному составу Сергей Томша и начальник службы материально-технического обеспечения Валерий Канна займутся выполнением задания генерального директора CFM Юрия Топала по выявлению специалистов, способных произвести радиографию существующей ситуации на Бэлцком ЖБШ, в дальнейшем ликвидировать имеющиеся проблемы.

КРИТЕРИЙ НАДЕЖНОСТИ ШПАЛ – ИХ ДОЛГОВЕЧНОСТЬ

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Уже более двух лет после приостановления деятельности находится, что называется, в подвешенном состоянии Бэлцкий завод ЖБШ, в сооружение и техническое развитие которого на момент сдачи в эксплуатацию в августе 2006 года дорога вложила по самым скромным подсчетам не менее 2 миллионов долларов США. Немало денег ушло на последующую модернизацию, чтобы довести выпуск отечественных шпал до 100 тысяч штук в год и отказаться от импортных закупок, обходившихся ежегодно в 2,6 миллиона американских долларов. Были хорошие времена, когда из ворот предприятия на линию регулярно отправлялись полувагоны и путейские мотовозы, загруженные готовой продукцией. В период строительства, например, железнодорожной ветки Кахул–Джурджулешть предприятие установило годовой рекорд – 113 тысяч шпал. Но, к сожалению, потом в объемах наметился постепенный спад, и дошло до того, что в настоящее время и ценное оборудование простаивает под сводами производственного корпуса, и импортные поступления на дорогу железобетонных шпал незначительны. Зарубежные заводы ориентированы, прежде всего, на удовлетворение потребностей своих железных дорог. Тем временем, дефицит шпал на наших дистанциях пути продолжает нарастать и фактически достиг критического уровня. Все труднее вести борьбу с многочисленными очагами кустовой гнилости, а капитальных ремонтов нет.

Становится очевидным: если не принять кардинальных мер, то уже в ближайшей перспективе содержать путь в требуемых параметрах будет просто нечем. Поэтому во время недавнего комиссионного осмотра в Бэлце от местных специалистов последовало предложение о возобновлении выпуска шпал. Благодаря сохранности и периодической «прокрутке» оборудования, содержанию в порядке очищенных от остатков бетона форм завод готов приступить к работе хоть завтра. Нетрудно, по крайней мере для организации на начальном этапе двух смен, собрать кадры вынужденно рассеянные по другим предприятиям железнодорожного узла. Желающих вернуться на завод много. А уже при работе в четыре смены, как было раньше, можно выпускать ежемесячно до 10 тысяч шпал, расходуя при этом оптимальное количество стальной арматуры, цемента, щебня и песка. Чем не резерв для путейцев, вынужденных уменьшать ради поддержания главных ходов эспора малодейственных путей!

Возглавлявший комиссию генеральный директор магистрали

Юрий ТОПАЛА не возражал в принципе. Однако при этом не преминул уточнить: прежде чем выделить средства, необходимые для организации технологического процесса, нужно быть уверенным в том, что их не потратят впустую. Ведь ни для кого не секрет, что деятельность завода была приостановлена, прежде всего, из-за массового производства некачественных шпал, которые разрушались уже после трех-четырех лет эксплуатации, хотя должны служить не менее 35-

ми. На осмотренных участках шпалы приходили в негодность, даже будучи уложенными в сплошном порядке, а, стало быть, выдерживающие более равномерную нагрузку при прохождении поездов. Дефекты попадали под пункт 22.1 «Инструкции укладки и содержания пути на железобетонных шпалах с упругим креплением», изданной дирекцией ГП «Железная дорога Молдовы» в 2007 году. В документе указываются основные причины, которые приводят к возникновению этих дефектов:

анкеров и т.д. Иными словами, с учетом проделанной работы качество должно было, наоборот, улучшаться. Так что же все-таки подвело?

Серьезные дефекты были обнаружены во многих шпалах, выпущенных в 2009-м и последующих годах. А вот продукция, произведенная заводом в период с 2006 по 2008 год включительно, продолжает служить и ныне, не создавая проблем путевцам. Если сопоставить с этим периодом ситуацию со снабжением исходными сырьевыми

с цементом создают реакцию «щелочь-кремниевая кислота».

Несмотря на кажущуюся простоту, изготовление железобетонных шпал – дело довольно тонкое. Проблему обеспечения их долговечности следует решать на основе глубокого понимания механизма возможного внутреннего и внешнего разрушения в процессе эксплуатации, соответствующей разработки эффективных методов прогнозирования и предотвращения негативных явлений. Большое значение имеет, например, строгое соблюдение параметров технологической операции пропарки, которая ускоряет затвердевание бетона, но при более коротком процессе гидратации цемента в бетоне могут возникнуть некоторые структурные нарушения. Они появляются вследствие расширения воздуха и воды, содержащихся в бетоне, резких перепадов температуры по всему сечению изделия или разности коэффициентов температурного расширения заполнителей и цементного камня. Это приводит к вспучиванию и шелушению поверхности, увеличению пористости, микро- и макротрещинам, ослаблению прочности бетонного слоя, защищающего арматуру от коррозии. Специалисты завода давно обратили внимание на эту проблему и, чтобы улучшить режим пропарки, внесли предложение перевести пропарочные камеры на автоматизацию. Внедрение автономного парогенератора позволило бы выработать, по их мнению, технологический пар с наименьшими отклонениями от задаваемых параметров. К сожалению, идея не нашла финансового подкрепления.

Можно назвать и другие моменты. В своей совокупности они не только объясняют истинное положение дел, но также указывают на то, что в борьбе за недопущение брака необходим комплексный подход, позволяющий учитывать мельчайшие нюансы – от организационных до технологических. Только так можно выпускать качественные шпалы, которые будут служить в пути долго, не вводя в излишние затраты. В деле первостепенной важности многое зависит не только от производственников, но и от снабженцев, от всех тех, кто определяет техническую политику магистрали. Хочется верить, что дорога не оставит на произвол судьбы Бэлцкий завод ЖБШ, в который вложено столько средств. И после выработки совместно с его специалистами четкой программы совершенствования качества шпал и соответствующей поддержки, он заработает вновь. Железобетонных шпал отечественного производства, разумеется, добротных и долговечных, с нетерпением ожидают на путейских околотках и в ПМС.

На снимке: общий вид завода ЖБШ
Фото Юрия КОЗЛОВА



50 лет. Не повторится ли подобное? Чтобы этого не случилось, следует подойти со всей серьезностью к выявлению, анализу и устранению причин, приведших к затратному браку, а уже потом приступать к делу.

В наибольшей мере дефекты шпал, изготовленных на заводе, начали проявлять себя в 2012-2013 годах. Курьезный и яркий случай той поры: группа путейцев, работавших в районе станции Бэлць-Слобозия, принесла к воротам предприятия растрескавшуюся шпалу. Как прямой укор за допущенный брак. А вот факты посерьезней. В июне 2013 года специалисты Окницкой ПЧ проверили степень износа данного материала верхнего строения на некоторых километрах перегона Дрокия–София–Бэлць, где четыре года назад был произведен капитальный ремонт пути с укладкой новых шпал того же бэлцкого производства. Результаты поразили. Как следует из зафиксированных данных, сетковидные и продольные трещины в средней части и торцах имели на 95-м км – 24,1%, на 96-м км – 39,6%, на 109-м км – 10,6%, на 110-м км – 42,4% шпал. Эти и другие подобные факты частично опровергали первоначальное предположение о том, что основная причина разрушения новых железобетонных шпал – в их соседстве в не «разряженных» до конца очагах кустовой гнилости с более податливыми по жесткости деревянными шпала-

нарушение технологии изготовления шпал, недостаточная прочность применяемого бетона, использование непригодных для бетонных смесей инертных материалов, коррозия арматуры из-за недостаточной толщины защитного слоя. На разрушение могут работать даже малейшие пористости, раковины на поверхности шпал. В них скапливается и замерзает в морозы вода.

Недоработки, словом, налицо. И появились они, как ни странно, вопреки тому, что у производственников был настрой на улучшение качества. Да еще какой! Мне доводилось неоднократно бывать на заводе в разные годы и хорошо знаю, сколько интересных мероприятий было реализовано в данном направлении. Взять хотя бы предпринятую реконструкцию БСУ. Как результат, вместе с усилением лабораторного контроля более точно выдерживалась рецептура при приготовлении бетонных смесей. Компоненты дозировала компьютерная программа. Проводились эксперименты, связанные с формированием изделий из бетона. Благодаря открытию механических мастерских, часть деталей для оборудования и оснастки изготавливалась на месте, рождались рацпредложения. С целью изучения передового опыта группа специалистов выезжала на ряд аналогичных предприятий соседних железных дорог. Возникло немало задумок по внедрению проволоночной арматуры, усовершенствованию держателей

ресурсами, то ее можно назвать без натяжки близкой к идеальной. Завод получал в срок и в требуемых объемах через службу материально-технического снабжения дороги все предусмотренные технологией компоненты. Песок, цемент, щебень и арматура соответствовали полностью требованиям к производству шпал. Появление брака совпадает удивительным образом с ослаблением снабженческой дисциплины, когда стали обычными явлениями частая смена поставщиков компонентов и срывы в доставках, порождавшие вынужденные технические простои и, естественно, расхолаживавшие в какой-то мере коллектив. А самое нежелательное – снижение качества поступающего сырья. Например, в щебне, завозимом со станции Рогожень, была пыль, что недопустимо. В связи с введением новых стандартов используемый резиновый цемент марки 500 имел большие допуски, содержал нежелательные в производстве шпал добавки. И теперь на территории предприятия высится гора песка, перемешанного с гравием, который способен нарушить однородность бетонной смеси. Технологические требования, связанные с выпуском шпал, ясно указывают: ненадлежащее сочетание цемента и состава заполнителей приводит к скрытому проявлению коррозии арматуры, а затем и разрушающих трещин. Не разрешается применение заполнителей, которые при взаимодействии



СТОЛИЧНЫЕ СВЯЗИСТЫ ИСКЛЮЧАЮТ БРАК И СОКРАЩАЮТ ОТКАЗЫ В РАБОТЕ

В течение двух последних лет работники Кишиневской дистанции сигнализации и связи не допустили брака в поездной и маневровой работе.

Лиана НИКИФОРОВА

Кишиневская дистанция сигнализации и связи, будучи дистанцией 1-ой категории по таким параметрам, как общая протяженность и наличие самого большого количества технических единиц (автоблокировка, стрелочные переводы, напольные устройства и т.д.), по праву считается ведущим подразделением в хозяйстве сигнализации и связи Молдавской магистрали.

На протяжении всей истории своего существования ШЧ-1 заслужила славу настоящей кузницы высококвалифицированных специалистов, руководящих кадров. Благодаря тому, что в дистанции трудились в большинстве своем специалисты высочайшего класса, администрация CFM выдвигала лучших из них на руководящие должности в службу, в столичные предприятия связи. Подтверждением тому недавний пример: начальник ШЧ-1 Алексей Боженко стал начальником службы сигнализации и связи ГП «Железная дорога Молдо-

вы». До этого такое же карьерное повышение получил опытный связист, Почетный железнодорожник Владимир Виеру.

Несмотря на то, что столичная дистанция сигнализации и связи переживает, как, впрочем, и вся железная дорога Молдовы, не самые лучшие времена, ее коллектив, которым руководит и.о. начальника дистанции Вячеслав Борш, делает все возможное, а порой и невозможное, для обеспечения безопасности движения поездов. Высокая квалификация работников линейных производственных участков и РТУ дистанции, соблюдение ими производственной и трудовой дисциплины гарантируют надежное качество технического обслуживания и ремонта устройств железнодорожной автоматики и минимизацию затрат на их эксплуатацию. Им удается этого достичь, повышая надежность устройств, внедряя технические новшества, качественно ремонтируя устройства СЦБ и связи, тем самым, продлевая срок их службы.

Специалисты Кишиневской дистанции сигнализации и связи осуществляют свою деятельность в сфере технического обслуживания и ремонта устройств сигнализации, ПОНАБ, а также других средств, находящихся в ведении ШЧ-1, предназначенных для обеспечения безопасности движения поездов. И, надо сказать, делают это квалифицированно.

Так, например, в течение двух последних лет работники этой дистанции не допустили брака в поездной и маневровой работе. За истекший период 2017 года не было перекрытий сигналов и закрытий основных средств по вине работников ШЧ-1. За шесть месяцев текущего года в дистанции учтены 2 отказа. За аналогичный период прошлого года допущено 4 отказа. Число отказов сокращено, благодаря опытным и добросовестным специалистам дистанции, труд которых обеспечивает поддержание исправности устройств железнодорожной автоматики и минимальное время для их восстановления в случае отказов.

Большое внимание в столичной дистанции сигнализации и связи уделяется повышению технического уровня подготовки электромехаников и электромонтеров, знанию должностных инструкций, практическому обучению приемам поиска и устранения отказов. Безусловно, главная роль в этом направлении принадлежит старшим электромеханикам ШЧ-1, которые грамотно организуют проведение технических занятий, постоянно стараются и сами совершенствоваться в знании устройств.

В настоящее время в ШЧ-1 планируется построение локальной сети IP железнодорожного узла Кишинэу, работающего по оптоволоконному кабелю. В июне 2017 года работниками цеха АКЛ совместно с цехом ЭЦ станции Ревака была выполнена большая работа по замене 90 метров сигнально-блокировочного кабеля СБПу 14x2 на станции Булбоака.

За шесть месяцев т.г. коллективу Кишиневской дистанции сигнализации и связи удалось, благодаря проведенным мероприятиям

по рациональному использованию материальных ресурсов, добиться экономии электроэнергии в объеме 101 тыс.кВт/часов к лимиту.

– В достижении производственно-экономических показателей, успешном выполнении производственной программы, а главное – в обеспечении безопасности движения поездов, – сказал, в частности, и.о.начальника столичной дистанции сигнализации и связи Вячеслав Борш, – немалая заслуга и старших электромехаников СЦБ Василия Зиновьевича Капелюха и Владимира Евгеньевича Хандожко; старших электромехаников связи Николая Георгиевича Трифан и Владислава Олеговича Гулика.

...Мощный, четко налаженный, ритмично работающий механизм ГП «Железная дорога Молдовы» сегодня невозможно представить себе без качественной работы специалистов высокой квалификации Кишиневской дистанции сигнализации и связи, которые круглосуточно обеспечивают безопасное движение поездов по стальной магистрали нашей страны.

В ИПОСТАСИ ЗАВОДА ПО РЕМОНТУ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА – ВЧД-2

Лиана НИКИФОРОВА

Басарабьское вагонное рефрижераторное депо давно справедливо закрепило за собой статус настоящего завода по ремонту подвижного состава.

Коллектив данного филиала Молдавской магистрали, которым руководит Александр Димитров, и в эти дни успешно выполняет деповской и капитальный ремонт вагонов для перевозки пакетированных грузов 918, зерновозов, полувагонов, цистерн, платформ, капитальный ремонт тепловозов, фитинговых платформ, капитальный ремонт рефрижераторных секций, крытых вагонов, расформирование и формирование колесных пар. Серьезные и ответственные плановые задания по ремонту вагонов и тепловозов стоят перед коллективом депо и в 2017 году.

...Перевалило лето за экватор. За шесть месяцев т.г. специалисты ВЧД-2 отремонтировали 93 вагона деповским ремонтом; 21 вагон – капитальным и 67 вагонов – текущим ремонтом.

В колесном цехе депо произведен средний ремонт 471 вагонной колесной пары, текущий ремонт – 16 колесным парам. Успешно произведена обточка колесных пар: для ВЧД-2 – 312 колесных пар; для ВЧД-4 – 58 колесных пар; для ВЧД-1 – 120 колесных пар.

В цехе ВКМ в нынешнем году проведено формирование вагонных колесных пар из старогодных – 128 колесных пар; произведена смена бандажей на 1050 мм 1 колесная пара для ТЧ-2; 5 колесных пар для ТЧ-4. Распрессованно всего 1022 вагонных колесных пар.

Басарабьские вагонники произвели капитальный ремонт 111 колесным

В настоящее время администрация ГП «Железная дорога Молдовы» во главе с генеральным директором Юрием ТОПАЛА главный акцент в своей повседневной деятельности делает на то, чтобы сосредоточить усилия железнодорожников на повышение доходов Молдавской магистрали. Подтверждает сказанное пример деятельности и ситуация на одном из филиалов CFM - Басарабьском вагонном рефрижераторном депо. С целью улучшения финансово-экономического положения на данном филиале из-за отсутствия внутреннего объема работ, администрация CFM сумела заключить некоторые контракты с внешними партнерами, целью которых является повышение эффективности производственной деятельности ВЧД-2.

парам – для ВЧД-1; для ВЧД-3 произведен капитальный ремонт 20 вагонным колесным парам. Ремонт производится согласно требованиям «Руководящего документа по ремонту и техническому обслуживанию колесных пар с буксовыми узлами грузовых вагонов магистральных железных дорог колеи 1520 (1524 мм)» и технологических процессов.

На позиции пропарки цистерн и для дальнейшего ремонта их в ВЧД-4 произведена пропарка 15 цистернам из-под светлого налива, прошедших диагностирование.

В первом квартале нынешнего года здесь разработана технологическая инструкция на ремонт челюстных тележек тепловоза 2 ТЭ 10 Л при текущем ремонте (ТР-3); во втором квартале т.г. разработана технологическая инструкция на ремонт валов приводов силовых механизмов тепловозов ТЭ 10 Л и 2ТЭ10В при текущем ремонте (ТР-3).

Учитывая сложное финансово-экономическое положение Молдавской магистрали, в депо разработаны и успешно выполняются мероприятия по экономии электроэнергии, воды, природного газа. За шесть месяцев

экономлено 151235 кВт.ч электроэнергии на сумму 211729 леев, 45811 кубических метров природного газа на сумму 266711 леев, экономлено 845 кубических метров воды на сумму 30420 леев.

В ВЧД-2 выполняют работы по списанию и разделке в металлолом списанных вагонов. За 5 месяцев здесь сдано 1655,33 тонн металлолома на сумму 3700059 леев.

На 2017 год в депо разработана программа усиления безопасности движения поездов, укрепления трудовой и технологической дисциплины, где предусмотрено повышение эффективности и качества ремонта подвижного состава, внедрение новой техники и прогрессивной технологии.

Согласно разработанным тематическим планам по техническим занятиям в цехах депо каждый вторник проводятся соответствующие занятия.

Систематически проводится аттестация работников депо по проверке знаний должностных инструкций, требований технологических процессов ремонта подвижного состава, инструкций по охране здоровья и безопасности труда, пожарной безопасности.

В этом году здесь наметили выполнить капитальный ремонт кровли здания ремонта и содержания вагонов, ремонт кровли здания колесного цеха.

Руководство ВЧД-2 положительно оценивает работу следующих специалистов: Белошкуренко Н.В. – слесаря по ремонту подвижного состава сборочного цеха; Хмель В.В. – пресовщика подсобного цеха; Фомина И.И. – бригадира колесного цеха; Хмилевского В.В. – и.о. мастера цеха ВКМ; Васильянова А.К. – слесаря подвижного состава цеха КР тепловозов; Петровской С.С. – уборщицы производственных помещений; Бежан В.И. – аккумуляторщика; Попушой П.М. – маляра цеха по ремонту спец. вагонов; Сухина А.В. – слесаря по ремонту подвижного состава; Ханицкой Н.В. – контролера контрольно-измерительных приборов; Мыцэ И.П. – слесаря цеха по ремонту оборудования; Софьянчука В.В. – слесаря по ремонту газового оборудования; Тарлева Д.И. – водителя автокрана цеха автотранспорта.



Администрация, профком и коллектив Кишиневской дистанции электроснабжения от всего сердца поздравляют с днем рождения БЫТКА Григория Георгиевича, электромеханика ЭЧС-Бендеры; ЯКОВЕНКО Николая Васильевича, водителя ЭЧС-1; ДУЗИНКЕВИЧ Лидию Петровна, маляра-штукатур. Пусть будет каждый миг красив и ярок! И дарит свой особенный подарок: Свершенье планов и в делах успех. Тепло приятных встреч, веселый смех!

* * *

Коллектив, администрация и профсоюзный комитет Басарабьеской дистанции электроснабжения рады возможности поздравить с памятным датой рождения своих коллег: с 55-летием – ПЕТКОВИЧ

Анну Николаевну, электромонтера Басарабьеского района электроснабжения и КАЗАКУ Георгия Васильевича, электромонтера Прутского района электроснабжения.

Хотим успехов пожелать во всем, Сама судьба пусть в жизни помогает И за одним хорошим добрым днем Другой еще прекрасной наступает.

* * *

Администрация и профком Басарабьеского локомотивного депо от всего сердца поздравляют с прекрасными датами: с 60-летием – ГЛУШКОВА А.Я., машиниста депо; с 40-летием – КИЛЬЧИК П.А., помощника машиниста; с 45-летием – КЫРЖЕЛЯНУ В.М., кладовщика; с 50-летием – МУТАФ И.И., машиниста; с 65-летием – МАСЛЕННИКОВУ Р.И., бухгалтера по заработной плате.

– Желаем уважаемым именинникам крепкого здоровья, радости и удачи в делах.

* * *

Администрация и профсоюзный комитет Басарабьеского

рефрижераторного вагонного депо поздравляют своих работников с ЮБИЛЕЕМ: с 30-летием – МЯСНИКОВА Олега Львовича, сторожа; с 50-летием – СЕКРИЕРУ Сергея Ивановича, сторожа; с 55-летием – СТЕПАНЕЦ Василия Федоровича, слесаря-ремонтника; с 60-летием – ЗАДЫР Николая Андреевича, водителя.

Чтоб в день рожденья поздравляли Родные, близкие, друзья, Желали счастья и здоровья, Желали бодрости и сил, Чтоб каждый день обычной жизни Вам только радость приносил!

* * *

Администрация и профсоюзный комитет пассажирской службы ГП «ЖДМ» поздравляют с днем рождения ФУРГАЛОВУ Елену Григорьевну и молятся Небесному Отцу и Великой Богородице, чтобы они даровали Вам здоровье, избавили от невзгод и поселили в сердце и в душе смирение, милосердие, чтобы Ваша жизнь была похожа на цветущее поле, на котором растут благоухающие цветы.

О ЧЕЛОВЕКЕ-ЛЕГЕНДЕ

Силач дядя Петя Горбач и другие

Николай АНДРУХ, ветеран спортивной журналистики

Проходя мимо стадиона «Локомотив», что по улице Киевской в Бэлць, многие горожане старшего поколения вспоминают не иначе как с ностальгией о том, какие спортивные баталии разворачивались в шестидесятые-семидесятые годы на зеленом газоне футбольного поля. В мастерстве владения кожаным мячом состоя-

– бороться со смельчаками из числа зрителей.

Даже в зрелом возрасте Горбач управлялся легко с двухпудовыми гириями, жонглируя ими как мячиками. Гнул руками конские подковы, завязывая узлом металлические прутья, разрывал цепи, а пятикопеечную монету сгибал тремя пальцами. На спине мог держать швеллер, на котором одновременно зависали двенадцать человек – по шесть с каждой стороны. Но разве только это! Еще был в состоянии сыграть



зались не именитые профессионалы, а обычные работники предприятий местного железнодорожного узла. Но как они играли, забыв об усталости после утомительных смен и рейсов! И ныне можно услышать захватывающие рассказы о кочегаре паровоза Борисе Мина – инициаторе создания в послевоенную пору узловой футбольной команды, играющей в тренером Николае Поцелове, Владимире Чумаке, Василие Панчеве, Иване Маринеску, Василие Заколдаеве, Евгении Рязанове, Василие Грицуке, Михаиле Руссу, Григории Матушевском, Александре Басистом, Викторе Пирожкове, Дмитрии Фрунзе, братьях Савчук и других.

Немало интересных историй связано с Петром Горбачем, работавшем длительный период директором железнодорожного стадиона и содержавшим футбольную арену в образцовом состоянии. Его любили не только за порядочность и общительность, но и за недюжинную силу, величая почтительно дядей Петей. Горбач был для взрослых и мальчишек настоящей легендой, потому как еще в довоенное время завоевал титул чемпиона Бессарабии по греко-римской борьбе и справедливо считался одним из ярких последователей известного богатыря Ивана Заикина, удостоенного на Всемирном борцовском турнире в Париже (1908 г.) муаровой ленты чемпиона мира и проживавшего впоследствии в Кишиневе.

Петр Юлианович родился в 1911 году в Бэлць. В семье было шестеро детей. Повзрослев, выучился на мебельщика и открыл до войны собственную мастерскую. В ту пору в город часто приезжала цирковая труппа, в составе которой выступал Заикин. Будучи наслышанным о силе Горбача, знаменитый борец приглашал его участвовать в представлениях, а именно

без устали более 120 партий в шашки. В его служебном сейфе хранился 500-граммовый фужер. Этот фужер наполняли водкой и дядя Петя выпивал все содержимое одним духом, не скривившись.

В 1963 году я лично был очевидцем такой сценки. Рано утром дядя Петя направлялся, как обычно, маршрутным автобусом из дому на свой стадион. Тут трое пассажиров, сидевшие рядом, завели вдруг разговор о весовой категории борца. Спросили Горбача. А тот в ответ: «Угадывайте!» Возник, естественно, спор. На конечной остановке у железнодорожного вокзала все зашли ради прояснения истины в багажное отделение, где имелись товарные весы. Там-то и узнали вес силача – 174 килограмма! Проигравший в споре мужчина побежал в буфет за бутылкой коньяка. Пили державшие пари, но только не Горбач. Коньяк он вообще не употреблял, да и остальным спиртным не очень-то баловался.

К сожалению, у Петра Юлиановича не было детей. Его супруга мастерица-портниха тетя Люба ушла из жизни раньше его. Сам дядя Петя скончался в 1982 году, будучи на заслуженном отдыхе. Сердце остановилось у хозяйственного магазина поселка Рэуцел, куда приехал приобрести краску для домашних нужд.

Иные нынче времена. После работы горожане тянутся к экранам телевизоров, а не к занятиям спортом. А железнодорожный стадион, обветшалый и заросший травой, фактически пустует, если не считать того, что сюда порой приходят погонять мяч мальчишки из соседних домов...

На снимке: Петр Горбач (в ряду – крайний справа) вместе с командой «Локомотив» образца 1950 года. Фото из архива автора

ПОЛЕЗНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Пенсионный возраст в Молдове повысился с 1 июля 2017 года

Национальная касса социального страхования сообщает, что, в соответствии с изменениями, предусмотренными Законом о государственной пенсионной системе, вступило в силу поэтапное повышение пенсионного возраста и увеличился полный страховой стаж. Для мужчин возраст выхода на пенсию вырос на 4 месяца, для женщин – на полгода. Страховой стаж и для мужчин, и для женщин вырос на полгода. Таким образом, лица, которые после 1 июля 2017 года выходят на пенсию, должны знать, что мужчины выходят на пенсию по достижении 62 лет и 4 месяцев при наличии страхового стажа 33 года и 6 месяцев, а женщины выходят на пенсию при достижении возраста 57 лет и 6 месяцев, имея страховой стаж 30 лет и 6 месяцев.

Напоминаем, власти Молдовы решили поэтапно увеличить и уравнивать возраст выхода на пенсию для мужчин и женщин. Стандартный пенсионный возраст 63 года будет установлен для мужчин начиная с 1 июля 2019 года, а для женщин – с 1 июля 2028 года. Достижение данного возраста будет происходить путем ежегодного повышения стандартного возраста выхода на пенсию. Возраст выхода на пенсию мужчин будет повышаться ежегодно, в соответствии с установленным графиком:

Начиная с 1 июля	Стандартный пенсионный возраст	
	Мужчины	Женщины
2017 г.	62 года 4 месяца	57 лет 6 месяцев
2018 г.	62 года 8 месяцев	58 лет
2019 г.	63 года	58 лет 6 месяцев
2020 г.	63 года	59 лет
2021 г.	63 года	59 лет 6 месяцев
2022 г.	63 года	60 лет
2023 г.	63 года	60 лет 6 месяцев
2024 г.	63 года	61 год
2025 г.	63 года	61 год 6 месяцев
2026 г.	63 года	62 года
2027 г.	63 года	62 года 6 месяцев
2028 г.	63 года	63 года

Кроме того, начиная с 1 июля 2017 года для женщин, родивших и воспитавших до восьмилетнего

возраста пятерых и более детей, устанавливается пенсионный возраст на 3 года меньше стандартного.

Полный страховой стаж 34 года устанавливается, начиная с 1 июля 2018 года для мужчин и с 1 июля 2024 года – для женщин согласно графику:

Начиная с 1 июля	Полный страховой стаж	
	Мужчины	Женщины
2017 г.	33 года 6 месяцев	30 лет 6 месяцев
2018 г.	34 года	31 год
2019 г.	34 года	31 год 6 месяцев
2020 г.	34 года	32 года
2021 г.	34 года	32 года 6 месяцев
2022 г.	34 года	33 года
2023 г.	34 года	33 года 6 месяцев
2024 г.	34 года	34 года

Отмечается, что начиная с 1 апреля 2017 года при установлении пенсии больше не представляются справки о зарплате, полученной в период до 1 января 1999 года, так как пенсия рассчитывается только на основании застрахованного дохода, реализованного после 1 января 1999 года и отраженного на лицевом счете социального страхования застрахованного лица в Государственном реестре индивидуального учета в системе социального страхования, который администрирует Национальная касса социального страхования.

При установлении пенсии учитывается страховой стаж, реализованный во все периоды деятельности, подтвержденный трудовой книжкой и данными в личном счете социального страхования.

Как граждане Молдовы могут официально работать в ЕС

Что нужно знать гражданам Молдовы, которые хотят трудоустроиться в Евросоюзе: нужна ли виза, и как долго можно находиться на территории ЕС?

Граждане Молдовы могут официально трудоустроиться в странах Евросоюза и на основе краткосрочной визы. Руководитель консульского отдела Посольства Венгрии в республике Дьюла Левенте Шашш пояснил, что это возможно только в случае сезонных работ, период которых не превышает три месяца.

«Биометрический паспорт и биометрический паспорт с краткосрочной визой типа С не гарантируют трудоустройства в ЕС. Это

возможно только летом на срок, не превышающий 90 дней, в сфере сельского хозяйства», – отметил консул.

По словам дипломата, если кто-то хочет остаться работать на более длительный срок, то ему необходимо оформить долгосрочную визу типа D. Этот документ – разрешение на проживание в целях трудоустройства.

«Возможность трудоустройства регламентируется каждым государством-членом ЕС. У каждой страны есть свои собственные правила, свое бюро по трудоустройству и бюро по миграции и убежища, регулирующие эти вопросы», – сказал Шашш.

Граждане Молдовы, обладающие биометрическими паспортами, с апреля 2014 года могут путешествовать без виз на краткий период времени (90 дней пребывания в течение 6 месяцев) в: Бельгию, Италию, Данию, Францию, Португалию, Швецию, Германию, Испанию, Финляндию, Люксембург, Грецию, Исландию, Нидерланды, Австрию, Норвегию, Чехию, Эстонию, Латвию, Литву, Мальту, Польшу, Словакию, Словению, Венгрию, Швейцарию, Лихтенштейн, Болгарию, Кипр, Румынию, Хорватию.

По информации SPUTNIK

ОБЪЯВЛЕНИЕ

Информационно-вычислительный центр ГП «Железная дорога Молдовы» приглашает на постоянную работу:

- инженера-электронщика;
- инженера-технолога;
- инженера IT.

Подробная информация по телефонам: 022-83-49-30, 022-83-20-48