

Ирина КРАЕВСКАЯ

Новости международной жизни CFM

В Риге прошло 67-ое заседание Совета по железнодорожному транспорту стран СНГ и Балтии

19-20 октября текущего года делегация ГП «Железная дорога Молдовы», в составе генерального директора CFM Юрия ТОПАЛА, заместителя генерального директора по коммерческой деятельности Григория КОНДУРАКЕ и начальника службы международных связей и протокола Дирекции стратегий и международных связей Валерия КОНСТАНТИНОВА, приняла участие в работе 67-го заседания Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества в Риге.



Участники заседания подвели итоги выполнения решений 66-го заседания Совета, эксплуатационной работы сети железных дорог, деятельности пассажирского комплекса в международном сообщении за 9 месяцев текущего года, переписи контейнеров в 2017 году и подготовки к переписи грузовых вагонов в 2018 году. Стороны обсудили актуальные для железнодорожной отрасли вопросы – формирование общей тарифной политики, улучшение инфраструктуры и развитие пассажирских перевозок, запуск новых контейнерных и пассажирских поездов. По итогам заседания был подписан протокол, регулирующий работу на будущий 2018 год. Кроме того, рассмотрены вопросы, касающиеся эксплуатации и ремонта грузовых вагонов, актуализации нормативно-технической документации в области железнодорожного транспорта. Принятые решения направлены на повышение уровня взаимодействия и экономической ответственности железнодорожных администраций при перевозке пассажиров и грузов, эффективности работы сети железных дорог в межгосударственном сообщении.

Как указано в документах, за девять месяцев 2017 года план погрузки по сети железных дорог стран СНГ выполнен железно-

рожными администрациями Азербайджанской Республики (+12,9%), Республики Армения (+8,5%), Республики Беларусь (+2,1%), Республики Казахстан (+5,4%), Республики Молдова (+21,6%), Российской Федерации (+0,7%), Республики Таджикистан (+0,1%), Туркменистана (+42,5%), Украины (+1,3%), Грузии (+21,3%), Латвийской Республики (+16,2%), Литовской Республики (+18,4%), Эстонской Республики (+0,2%); не в полном объеме – Киргизской Республики (-26,9%), Республики Узбекистан (-0,8%).

Снижение уровня погрузки грузов относительно прошлого года допущено железнодорожными администрациями Азербайджанской Республики (-22,8%), Республики Таджикистан (-11,9%), Республики Узбекистан (-0,9%), Украины (-3,3%), Грузии (-7,6%), Латвийской Республики (-16,5%).

Железнодорожные администрации стран СНГ и Балтии договорились об уменьшении тарифов на использование грузовых вагонов в 2018 году. Такое решение было принято на 67-ом заседании Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества в Риге. Совет, отметивший в этом году свое 25-летие, координирует работу железнодорожного транспорта в 18-ти странах, использующих колею 1520.

В рамках двусторонней встречи с руководством ОАО «РЖД», после длительных переговоров, делегации CFM удалось сохранить нынешний статус скорого поезда 61/62 сообщением Кишинев–Санкт Петербург, с условием увеличения скорости движения по территории Республики Молдова до 50 км/час.

Также в рамках двусторонней встречи руководителей CFM и ПАТ «Укрзалізниця» (УЗ) обсуждался вопрос об организации движения модернизированного поезда №642/641 сообщением Кишинев–Одесса. В течение ноября месяца 2017 года, согласно обещанию УЗ, по данному вопросу будет принято положительное решение.

По мнению председательствующего на 67-ом заседании Совета президента Latvijas dzelzceļš (LDz) Эдвина Берзиньша, «ключ к успеху в конкурентоспособности отрасли транспорта и логистики является международное сотрудничество. И способствовать этому является одной из основных задач Совета. Ежегодные заседания – это удачный формат для обсуждения текущих вопросов и будущего сотрудничества».

Следующее заседание Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества решено провести в мае 2018 года в Кыргызстане.

Начался осенний комиссионный осмотр Молдавской магистрали

1 ноября т.г. комиссия под председательством Сергея Петровича ТОМШИ, заместителя генерального директора по инфраструктуре и тяговому подвижному составу проверила готовность к зиме станций Брэтуньш, Липкань, Крива и Блок-поста 61 км.

Далее будут проверены генеральным директором Юрием ТОПАЛА север и юг CFM и ее центральный регион.



Фото Юрия КОЗЛОВА



К ДЕЛАМ ВАГОННЫМ – ПО-ХОЗЯЙСКИ

КАЧЕСТВО РЕМОНТНЫХ РАБОТ – ОСНОВА БЕЗОПАСНОСТИ



Ирина КРАЕВСКАЯ

– Виктор Романович, расскажите, пожалуйста, о возглавляемом Вами вагонном хозяйстве.

– Служба вагонного хозяйства является крупным эксплуатационно-ремонтным структурным предприятием Молдавской железной дороги. В ее состав сегодня входят три основных вагонных депо, выполняющих ремонт всех типов грузовых вагонов. Помимо плановых текущих и капитальных ремонтов в цехах наших филиалов выполняют и капитальные ремонты с продлением срока эксплуатации вагонов.

Каждое из вагонных депо Молдавской железной дороги имеет свою специализацию. Все работы по капитальному ремонту с продлением срока эксплуатации выполняются в соответствии с техническими условиями и инструкциями, а также сертификатами, выданными проектно-конструкторским бюро вагонов ОАО «РЖД» для каждого депо в отдельности, а также по техническим решениям после проведения соответствующего диагностирования организациями, имеющими право на проведение этих работ.

– Одна из таких организаций находится в Санкт-Петербурге?

– Да. В сентябре т.г. Молдавская железная дорога пригласила экспертов из ООО Экспертного Центра вагоностроения в Санкт-Петербурге. Им были предоставлены вагоны, у которых истек срок эксплуатации. Все они были проверены российскими коллегами с помощью специального оборудования. Особое внимание было уделено кузовам наших вагонов, которым после капитального ремонта есть реальная возможность продлить срок эксплуатации на 5-6 лет. Обновленные вагоны смогут курсировать практически по всем странам СНГ и Балтии.

– Какие виды вагонного парка были протестированы?

– Гости из Санкт-Петербурга побывали во всех наших вагонных депо. На экспертизу был направлен 51 вагон, среди них цементовозы, зерновозы и легкие бензиновые цистерны. Они

позволят эффективно использовать производственные мощности вагонных депо, сохранить кадровый потенциал предприятия и потребует меньше инвестиций, чем при закупке новых вагонов. В этих целях до 2024 года включительно планируется выполнение капитального ремонта с продлением срока эксплуатации для 300 вагонов и закупка 1400 новых вагонов. В течение этого периода 2520 вагонов будут исключены из рабочего парка и списаны.

– Конечно же, это дорогостоящие мероприятия...

– Основными элементами затрат на капитальный ремонт грузового вагона является закупка новых тележек и формирование новых колесных пар.

атации составляет 28,95 тысяч евро. Общий объем требуемых инвестиций на капитальный ремонт с продлением срока эксплуатации 300 вагонов оценивается в сумму 9,1 млн. евро. Приобретение новых тележек и новых колес для капитального ремонта 500 вагонов оценивается в 15,0 млн. евро. Сегодня, конечно же, рановато вести разговор о приобретении новых грузовых вагонов. Естественно, по причине отсутствия в достаточном количестве денежных средств на это. Средняя цена закупки нового грузового вагона оценивается в 45,0 тысяч евро. Общий размер инвестиций для приобретения 1400 новых вагонов в течение 2017-2024 г. составляет 63,0 млн. евро. Так что

Правильно говорят: железная дорога живет, пока по ней идут поезда. Не просто поезда, а груженные. Трудяга-вагон зарабатывает деньги на дорожные нужды, обеспечивая развитие и функционирование сложной инфраструктуры ГП «Железная дорога Молдовы». О задачах коллектива вагонного хозяйства CFM и планах на ближайшую перспективу редакции рассказал начальник службы вагонного хозяйства Виктор ГУТОВСКИЙ.

признаны пригодными для последующей эксплуатации после, естественно, капитального ремонта. По приезду домой специалисты вышлют нам технические решения на каждый вагон с целью продления возможности их дальнейшей эксплуатации.

Это не первый их приезд по нашему приглашению в Молдову. Подобные полезные для дороги встречи начались в октябре 2014 года. За три прошедших года удалось вернуть в рабочий строй 1698 вагонов.

В ближайшей перспективе планируется очередная совместная встреча. В планах руководства магистрали капитально обновить порядка 400 полувагонов, которые смогут работать на территории Молдовы и Румынии. А если будет подписано двустороннее соглашение с Украиной, то наши вагоны смогут и там использоваться.

– Какие основные задачи стоят перед службой вагонного хозяйства?

– Непосредственными функциями службы вагонного хозяйства являются гарантия безопасности движения поездов и охраны труда работников службы, разработка и выполнение организационно-технических мероприятий по предупреждению аварий, браков в поездной работе и несчастных случаев. Для бесперебойной эксплуатации вагонного парка и содержания его в исправном состоянии на железной дороге Молдовы утверждена четкая система технического обслуживания и ремонта вагонов.

– Виктор Романович, как решается задача обновления вагонного парка?

– Обновление парка грузовых вагонов может быть осуществлено посредством выполнения капитального ремонта с продлением срока эксплуатации и закупки новых вагонов. Это

Планируем продолжить проведение диагностирования вагонов аккредитованными организациями для определения остаточного ресурса вагонного парка с целью продления срока эксплуатации. Ориентировочная стоимость ремонта одного вагона с продлением срока эксплу-

дату деньги потребуются немалые...

– Чем сегодня занят коллектив вагонной службы?

– Подготовкой структурных подразделений службы вагонного хозяйства дороги к работе в зимний период 2017-2018 гг. И эта ответственная работа находится на заключительной

стадии. Завершены работы по подготовке пунктов технического обслуживания (ПТО) грузовых вагонов, ПТО пассажирских вагонов, пунктов подготовки грузовых вагонов (ППВ) и пр.

– Умелая кадровая политика – важная составляющая успешного решения всех стоящих перед вагонной службой задач. Как в вагонном хозяйстве решаются кадровые вопросы?

– В вагонном хозяйстве дороги работают 1072 специалиста, из них больше половины составляют работники массовых специальностей – осмотрщики вагонов и слесари по ремонту подвижного состава. На сегодня основной кадровый вопрос в хозяйстве – подготовка осмотрщиков вагонов. Большую помощь в этой работе оказывает Басарабская дортехшкола. В прошедшем году там из числа слесарей было подготовлено с отрывом от производства 20 осмотрщиков вагонов. Большое значение придается и повышению уровня квалификации наших работников: в 2016 году 17 человек обучились на курсах повышения квалификации.

– Виктор Романович, судя по нашему разговору, у ведомого Вами коллектива вагонной службы продуманные, четко скоординированные планы и для успешного воплощения их в жизнь в филиалах прилагается максимум усилий.

– Совершенно верно. И главной задачей всех наших проектов и начинаний следует считать усиленную работу по обеспечению гарантии безаварийного следования поездов на всех участках технического обслуживания Молдавской железной дороги.

Фото Юрия Козлова

РАСТУТ ПОГРУЗКА И ВЫГРУЗКА

Движенцы перевыполняют задания, сокращают эксплуатационные расходы

Зинаида ДИМОВА,

ведущий инженер службы движения ГП «Железная дорога Молдовы»

Несмотря на сложное экономическое положение предприятия, ряд коллективов железнодорожных станций выполняют и перевыполняют количественные и качественные показатели работы.

С начала года в целом по предприятию погрузка грузов составила 14701 вагон, 920,8 тыс. тонн, и в сравнении с аналогичным периодом прошлого года перевыполнена на 17,6%. В текущем году вырос и объем выгрузки на 3890 вагонов или на 21,5% по сравнению с соответствующим периодом прошлого года.

Как показал анализ работы подразделений службы движения за 9 месяцев 2017 года, столичная станция Кишинэу, которой руководит Палади И.Г., добилась хороших результатов в организации погрузки и выгрузки вагонов. Так, например, план погрузки выполнен на 141,6%, план выгрузки – на 110,5%, при плане 2683 вагонов выгружено 2966 вагонов. Также хороших результатов добился коллектив станции Кишинэу и в экономии электроэнергии, которая составила 16,4 тыс. кВт·ч.

Значительно перевыполнен один из важнейших показателей работы – план погрузки на станции Вэлчинец – начальник станции Забавная В.Л. Погрузка составила 753 вагона,

52,1 тыс. тонн груза, что в процентном отношении составляет 103,5%.

Хочется отметить слаженную работу коллектива станции Брэтушень – начальник станции Яким М.Л. –, где основные показатели работы выполняются из месяца в месяц. За 9 месяцев на этой станции погружено 154,5 тыс. тонн груза, план выгрузки выполнен на 129,1%.

С хорошими результатами завершили отчетный период и работники станции Рэуцел – начальник станции Бурлаку А.Г. При плане выгрузки 1101 вагона, выгружено 1444 вагона, выполнение составляет 131,2%, погружено 27,6 тыс. тонн.

Выполнили план погрузки и движенцы станции Гидигич, где было погружено 263 вагона – 9924 тонны груза.

С планом выгрузки вагонов справились коллективы станций Окница, Дондушень, Дрокия, Рогожень, Гиндешть, Алексэндрень, Матеуц, Бэлць-Слободзия, Фэлешть, Стрэшень, Ревака, Соколень, Чимишлия, Комрат.

Хочется также отметить, что все 7 хозрасчетных станций CFM добились экономии электроэнергии. В целом при лимите 680,9 тыс. кВт·ч, фактический расход электроэнергии составил 585,4 тыс. кВт·ч, экономия составила 95,4 тыс. кВт·ч.

Работники хозяйства движения постоянно ищут резервы для снижения эксплуатационных расходов, повышения доходности, эффективного использования технических средств и выполнения заданных объемов перевозок.



Рабочие будни станции Вэлчинец

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Организация грузовой работы и обеспечение нормального пропуска поездов на «стыке» с соседней Юго-Западной железной дорогой – таковы две главные составляющие в круглосуточной деятельности северной станции Вэлчинец. Мы поинтересовались у ее руководителя Валентины ЗАБАВНОЙ о том, как местный коллектив справляется с поставленными руководством магистрали задачами.



– Финансово-экономическое положение нашей магистрали зависит в решающей степени от того, какой конкретно грузопоток складывается в тот или иной период, а потому стараемся изыскивать любой доступный резерв в данном направлении, чтобы вносить посильный вклад в общее дело, – сказала начальник станции. – И это, знаете, приносит свои плоды. Только в сентябре удалось погрузить и отправить в пункты назначения 11311 тонн кварцевого песка, 715 тонн пшеницы и 605,6 тонны ячменя. В октябре т.г. общий показатель погрузки по этим товарным позициям составил свыше 8000 тонн. В июне на станции выгрузили 54 полувагона щебня для ремонта автодорог. Вместимость каждого – 68-69 тонн. Также станция получала сжиженный газ в железнодорожных цистернах.

– Кто из экономических агентов обеспечивает основную погрузку?

– Конечно же, наш традиционный и главный клиент АО «Tezeu Lux». Будучи привлеченным гибкими тарифами, которые действуют на железной дороге, предприятие отказалось еще несколько лет назад от автомобильных перевозок и доставляет добываемый в окрестностях кварцевый песок в Кишинэу исключительно полувагонами. Эти полувагоны тщательно подготавливают к погрузке на Окницком ПКТО. Там принимаются меры по заделке конструктивных зазоров в кузовах, чтобы исключить просыпание груза в пути следования и обеспечить его полную сохранность. Песок относят к тяжелой группе сыпучих грузов с объемной массой в пределах от 1100 до 2000 килограммов в кубометре, что обязательно учитывается уже непосредственно при погрузке на специальной площадке, принадлежащей предприятию. Важно равномерное распределение общей массы на вагонные оси.

Кварцевый песок как сырье для стекольной промышленности поступает для нужд производственно-коммерческих структур Glass Container Prim и Glass Container Company (Кишиневский стекольный завод

временно не работает) партиями в девять полувагонов. От каждой из них дорожный бюджет получает 75000 леев. Плюс 1313 леев за оказание услуг по подаче подвижного состава под погрузку, последующей уборке,

экономических агентов, этот клиент – перспективный, на долгие годы. Освоив добычу песка, технологию вымывания из него примесей бетонитовой глины и обогащения, предприятие способно добывать ежегодно до

оформлена необходимая в работе служебная документация. На стенах – уголки по безопасности движения и ОЗБТ, выписка из ТРА станции, таблица последовательности действий дежурного в условиях наруше-

зона свободного экономического предпринимательства. Увеличение числа клиентов потребует рано или поздно совершенствования материально-технической базы самой станции. Немало будет зависеть от приведения в порядок путевого хозяйства, состояние которого пока оставляет желать лучшего. По причине кустовой гнилости шпал закрыт погрузочно-разгрузочный путь №5, на пути №3 – ограничение скорости до 15 км/час.

Станция готова, в принципе, к работе в зимний период. Два газовых отопительных котла марки «Богдан-50», оснащенные автоматикой, в нормальном состоянии, опробованы. Определено кто будет регулировать режим эксплуатации в зависимости от температуры окружающей среды. Добросовестные в труде станционные работницы Нина Мотузко и Маргарита Гросу поддерживают чистоту и порядок в служебных помещениях двух зданий и на прилегающей территории. С улучшением финансового положения дорога намерена осуществить некоторые реконструкционные работы на пограничной станции, чтобы придать ей более привлекательный в глазах проезжающих пассажиров эстетический вид. Речь идет о замене в зданиях товарной конторы и поста ЭЦ старых оконных рам на современные, ремонте туалета и покрытии привокзальной площади. До наступления холодов строители очистят выгребную яму.

Коллектив станции – дружный, отличается сплоченностью. Со знанием дела трудятся старший товаро-билетный кассир Зинаида Скрипник, товаро-билетные кассиры Галина Рябко и Людмила Филипчук, приемсдатчики Анна Палка и Алена Павлова, ДСП Сергей Климчук, Светлана Патичук, Николай Сапожник, Иван Цопа и Наталья Плэмэдялэ.

На снимках:
1. На погрузочной площадке АО «Tezeu Lux».
2. Старший товаро-билетный кассир Зинаида Скрипник.
3. ДС Валентина Забавная.

Фото Юрия Козлова



маневровой работе, закреплению груженых полувагонов на запасных путях тормозными башмаками, ведению учетной документации и т.д. Кроме того, изымаются один раз в месяц денежные сборы за платные телеграммы и заявки.

Очень важно, что экономический агент настроен на дальнейшее сотрудничество с железной дорогой и нынешней осенью был готов нарастить погрузку. Однако подвело недостаточное количество полувагонов, из-за чего пришлось, наоборот, снизить план погрузки на сентябрь. Необходимо принять меры, чтобы подобная проблема не повторилась. В противном случае, не исключено частичное переключение экономического агента вновь на автотранспорт, так как доставка песка на стекольные предприятия – часть непрерывного технологического процесса.

Выгода в экономическом сотрудничестве с АО «Tezeu Lux» для дороги еще и в том, что, в отличие от многих других эко-

100 тысяч тонн полноценного кварцевого сырья, спрос на которое растет. Раньше такой песок импортировался из России и стоил больших денег с учетом транспортных и таможенных затрат. При нынешних объемах освоения месторождения, запасов песка хватит, как подсчитано, минимум на 60-70 лет.

Теперь о работе по обеспечению безопасности движения, которой на станции уделяют не меньше внимания. В сменах за пультом управления средствами полуавтоматической блокировки – опытные дежурные. Тем не менее, это не умаляет значение регулярно организуемых технических занятий, внезапных проверок. Многие в поддержании должной технологической дисциплины дают месячные комиссионные осмотры, проводимые ДС совместно с дорожным мастером путейского околота и электромехаником СЦБ. Выявляемые замечания обязательно фиксируются, принимаются меры по их устранению. В помещении ДСП хорошо

нормального функционирования устройств электрической централизации, образцы заполнения проездных документов, порядок закрепления вагонов на запасных путях. Из стенда «Информация» узнаем о местах, подверженных размыванию при сильных ливнях (перегоны 198-200 км, 205-206 км и 207-208 км), о графике дежурств за пультом, о тематических планах технических занятий (ныне – на последний квартал текущего года), о правилах внутреннего распорядка и т.д.

Экономический регион, обслуживаемый станцией, имеет неплохую перспективу для своего развития. Возможно возрождение, например, масложирового завода, который в былые времена был известен своей продукцией на всем постсоветском пространстве. Уже теперь одна из коммерческих фирм намерена производить на базе бывшего завода ЖБИ строительный материал на экспорт. В расположенном рядом со станцией поселке Отачь действует



АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

ГАРАНТИЯ БЕЗОПАСНОГО ДВИЖЕНИЯ – ИСПРАВНЫЙ ВАГОН

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Ежесуточно через узловую станцию Окница проходят пассажирские поезда международного значения, а еще – грузовые, как местного формирования, так и транзитные. За их технический осмотр отвечает коллектив местного ПКТО, во главе которого с 1 марта нынешнего года находится Федор Александрович СМЫЧОК. Ранее он работал старшим осмотрщиком в одной из смен, окончил Академию транспорта, информатики и коммуникаций Республики Молдова (АТИК).

– Специалисты нашего пункта технического осмотра от Бэлцкого ВЧД-3 всегда отличались сплоченностью, дисциплинированностью, настроены на дело, а потому для меня не представляет трудностей находить с ними взаимопонимание в решении поставленных задач, – сказал руководитель. – Техническим осмотром занимаются по очереди четыре смены, возглавляемые опытными старшими осмотрщиками Владимиром Чабаном, Анатолием Ганзелюком, Владимиром Меловым и Сергеем Видайко. Ежесуточно принимаем по узловой станции пять гарнитур пассажирских поездов, а грузовых, в среднем, – семь. Помимо этого, осмотрщики вместе с локомотивщиками выезжают на линейные станции, и, в частности, Вэлчинец, Брэтушень и Липкань, где ведется погрузка песка, щебня и зерновых. Действуем в тесной технологической связке с вагонными операторами и ДСП. Каждая смена

оснащена необходимым инструментом, переносными рациями, а также фонарями, в которых с целью усиления освещения в темное время суток и удлинения периода между зарядками аккумуляторов заменили своими силами лампочки накаливания на светодиоды. Нагрев букс вагонов контролируется двумя устройствами ПОНАБ (со стороны Бэлць и Ларги) и ДИСК (вэлчинецкое направление). Снимаемая датчиками информация поступает без промедления дежурному вагонному оператору. И еще одно важное задание – участие в приеме-передаче грузового подвижного состава на пограничной украинской станции Могилев-Подольский.

– Каково значение такого участия для Молдавской магистрали?

– Заслон возможному техническому браку со стороны соседней Юго-Западной железной дороги. Например, только за сентябрь благодаря бдительности

наших осмотрщиков удалось выявить 10 вагонов по дефектам колесных пар, 4 – по тормозному оборудованию, 1 – по тележкам, 3 – по автосцепкам. Такое случалось и ранее, так как многие украинские вагоны – в плохом техническом состоянии. Нетрудно представить себе, какие финансовые потери понесла бы наша дорога в случае не обнаружения дефектов. Окницкое ПКТО является, как говорится, последней проверочной инстанцией и для вагонов, следующих через северный участок из Молдовы за рубеж. Выявляемый в них технический брак устраняем на пункте отцепочного ремонта. Здесь же готовим вагоны под погрузку. Пункт оснащен необходимым газозлектро-варочным оборудованием, домкратами и кран-балкой для поднятия тяжестей, компрессорной установкой.

– Какие проблемы считаете актуальными?

– Главная из них – кадровая. Пока не хватает к штату четырех осмотрщиков. А потому в зависимости от поступления и отправки вагонов приходится перебрасывать специалистов из одной смены в другую. Надеемся поправить дело за счет привлечения и обучения молодежи. Имеем первозимников. Подали заявку на выделение им утепленных костюмов

для работы в холодный период года. Пользуясь возможностью, назову лучших тружеников. Помимо уже названных мною старших осмотрщиков, это осмотрщики Петр Колибаба, Александр Бордиян, Олег Журак, вагонные операторы Мария Шелегон, Сергей Перестан, Алла Ганзелюк, Наталья Найда, Ольга Смычок, другие. В ходе технических занятий и в повседневной работе стараемся настраивать коллектив на улучшение качества технического осмотра подвижного состава. В этом залог обеспечения безопасности движения.

На снимке: начальник Окницкого ПКТО Федор Смычок.

Фото Юрия КОЗЛОВА



ХОРОШАЯ НОВОСТЬ

Старинному зданию обновили фасад



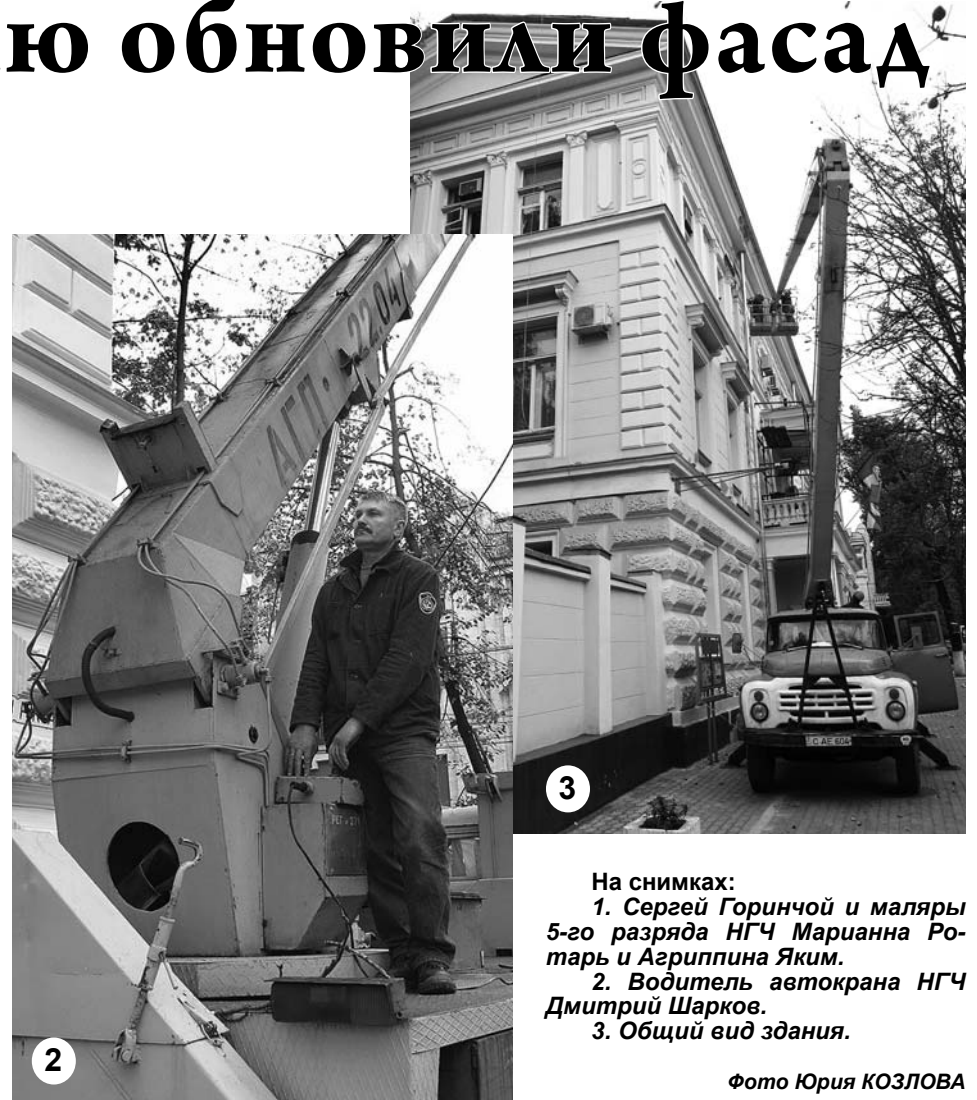
В Кишиневе есть волшебные места, рядом с которыми не замечаешь бег времени. Одно из таких – старинное здание по улице Влайку Пыркълаб, 48, в котором более 70 лет располагается Администрация Государственного предприятия «Железная дорога Молдовы».

Первоначально в здании располагался Окружной Суд на пересечении улиц Влайку Пыркълаб и Вероника Микле. Оно было построено в 1887 году по проекту архитектора Александру Бернардацци. Это строение было одним из первых специально построенных административных зданий в Кишиневе.

Судя по внешнему виду, время не властно над этим прекрасным архитектурным сооружением. Во многом благодаря тому, что руководство Молдавской железной дороги очень бережно относится к раритету, понимая, что зданию периодически требуется ремонт.

Вот и сейчас, несмотря на непростое финансово-экономическое состояние магистрали, были выделены средства на ремонт фасада главного здания CFM.

Руководит работами Сергей Горинчой, начальник административной службы ГП «Железная дорога Молдовы».



На снимках:
1. Сергей Горинчой и маляры 5-го разряда НГЧ Марианна Ротарь и Агриппина Яким.
2. Водитель автокрана НГЧ Дмитрий Шарков.
3. Общий вид здания.

Фото Юрия КОЗЛОВА



Тепловозы под пассажирские и грузовые поезда – без задержек

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Важную роль в обеспечении надежной тепловозной тягой поездов, следующих Окницким участком, играет местное оборотное локомотивное депо. С 25 августа т.г. должность руководителя данного филиала занимает Валерий НОСАТЫЙ. Встретившись с ним, я не преминул спросить о том, как работает коллектив в эту осеннюю пору. На что получил ответ: нормально!

– Если учесть, что у нас трудятся добросовестные, знающие тонкости своего дела специалисты, то иначе и быть не может, – добавил Валерий Николаевич. – Они относятся с пониманием к выполнению задач, которые стоят перед депо, а это позволяет не допускать сбоев в своевременной подаче тепловозов под поезда, вождении тяговым участком, выполнении маневрового процесса – как на узловой, так и на линейных станциях, где формируется грузопоток.

– Насколько мне известно, и Вы сами из среды этих специалистов.

– Коллектив для меня род-

ной, так как я профессионально вырос в нем, отдав добрый десяток лет жизни вождению в качестве помощника машиниста и восемнадцать лет – машиниста магистрального тепловоза. Получил 1-й квалификационный класс. В последнее время замещал одного из машинистов-инструкторов. Приобретенный таким образом опыт помогает в организаторской работе. Хорошо знаю настрой людей, проблемы, которые их волнуют. Еще мне знакомы до мелочей особенности тягового участка, протянувшегося от Блок-поста 61-й км чернэуцког направления до Окницы, Вэлчинца, Бэлць. Если брать в целом, то работаю на

транспорте после окончания Львовского железнодорожного техникума с 1989 года. Окончил заочное отделение ДИИТа.

– Каков контингент работников депо в настоящий период?

– В пассажирском движении задействовано 9 локомотивных бригад, в грузовом – 2 машиниста и 9 помощников машинистов. Еще четыре бригады обслуживаем маневровые тепловозы. Такого количества явно недостаточно. Необходим приток дополнительных кадров, хотя восполнить их нехватку нынче не так просто. И все же в результате предпринимаемых усилий кое-какие положительные сдвиги в решении кадровой проблемы наметились. Прошли обучение в стенах оборотного локомотивного депо и в настоящее время уже успели зарекомендовать себя неплохо в качестве помощников машинистов Николай Корсан и Андрей Сейник. Подает надежды Андрей Морарь, проходящий практическую «обкатку». На должности машинистов готовим Андрея Конарчука и Сергея Ютиша. Вместе с ними в рейсы выезжают машинисты-инструкторы Виктор Пержовский и Андрей Мельник. Учат, подсказывают. Получаемые в ходе технических занятий теоретические знания закрепляются практикой, становятся доступнее, усваиваются лучше.

– Какую еще работу, помимо вождения, выполняет коллектив?

– Проводим осенний комиссионный осмотр двух магистральных тепловозов, одной тепловозной секции и маневровой техники. Речь идет об утеплении кабин в преддверии зимы, устранении течей топлива и масла, удалении грязи в отсеках и т.д. В этом деле локомотивным бригадам оказывают помощь слесари Виталий Шумский, Виталий Сейник и Игорь Полищук. К сожалению, пока остается вакантной должность слесаря-электрика. Не менее важен настрой машинистов и



помощников машинистов на бережное расходование ГСМ. После проведения соответствующей разъяснительной работы борьба за снижение затрат заметно улучшилась. Несмотря на то, что тепловозы очень старые и фактически исчерпали заводской ресурс, в целом по депо удается не допускать пережогов горючего, а отдельные машинисты, среди которых, например, Геннадий Вакарюк и Виталий Москал, трудятся с экономией, выдерживая умело оптимальные режимы вождения поездов в зависимости от особенностей того или иного участка.

– Что можете сказать об организации отдыха локомотивных бригад?

– На втором этаже административно-бытового здания располагается бригадный дом. Там локомотивные бригады имеют возможность помыться, подогреть на газовой плите и принять пищу, отдохнуть перед рейсом. Дежурные Алла Гаврилюк, Алла Кожокарь, другие следят за тем, чтобы была чистой постель, наводят порядок в помещениях. Подготовлена к зиме отопительная система. И еще. В подвальном помещении под административно-бытовым зданием несколько лет назад оборудован небольшой спортивный зал, где можно за-

ниматься на тренажерах, играть в настольный теннис. На территории – красивая беседка, увитая зеленью, колодец с чистой водой. Депо имеет даже свою пасеку, находящуюся в яблоневом саду рядом с тракционными путями. Пчелам несколько не мешает гул тепловозов.

– Кого из работников можно отметить как лучших в труде?

– У нас все трудятся хорошо. И, прежде всего, помимо уже перечисленных специалистов, машинисты Марин Поповский, Виктор Жеребец, Александр Филипчук, помощники машинистов Леонид Фрасинюк, Виталий Вирский, дежурные депо Александр Смычок и Иван Бурлак, многие другие. Совместными усилиями мы настроены на то, чтобы и в ответственный зимний период обеспечивать на должном уровне вождение пассажирских и грузовых поездов.

На снимках:

1. Начальник Окницкого оборотного локомотивного депо Валерий Носатый.

2. Дежурный депо Александр Смычок выдает формуляр маршрута машинисту 2-го класса Василию Фрасинюку и помощнику машиниста Сергею Брага.

Фото Юрия Козлова



Лиана НИКИФОРОВА

Наступивший последний месяц осени напоминает лишней раз своими низкими температурами о предстоящих зимних морозах. А ведь до их наступления совсем мало времени осталось. К этому ответственному периоду в деятельности ГП «Железная дорога Молдовы» все ее филиалы традиционно заблаговременно готовятся. Не стал исключением и нынешний год, и, в частности, для Кишиневской дистанции электроснабжения.

Еще в жаркие летние дни в ЭЧ-1 в целях своевременной и качественной подготовки хозяйства и кадров к работе в осенне-зимний период, обеспечения условий для стабильной и безаварийной работы дистанция здесь была создана комиссия по подготовке к работе в осенне-зимний период 2017-2018 гг. Председателем комиссии был назначен начальник Кишиневской дистанции электроснабжения И.И.Томчак.

Столичные энергетики делают все, чтобы обеспечить движение в сложных метеоусловиях

К началу октября т.г. руководство дистанции представило в службу электроснабжения детальный отчет о выполнении мероприятий по подготовке хозяйства Кишиневской дистанции электроснабжения к работе в осенне-зимний период 2017-2018 гг., в котором, в частности, отмечалось, что оперативный план действия эксплуатационного персонала при наступлении сложных метеоусловий был пересмотрен и остался без изменений. По состоянию на 1 октября т.г. в дистанции числится 8 первозимников. Все они прошли обучение, проверку знаний и допущены к самостоятельной работе. С целью обеспечения теплой спецодеждой и утепленной спецодеждой дистанции нужны 21 утепленная куртка, 20 утепленных брюк, 28 пар кирзовых рабочих сапог и 34 пары ботинок.

До 1 ноября был подготовлен инструмент для расчистки снега. К наступлению осени была проверена система отопления.

В настоящее время ЭЧ-1 имеет в своем распоряжении 24 транспортных единицы, в т.ч. 22 – автомашины и 2 трактора. Из имеющихся транспортных единиц 22 эксплуатируются 15 и более лет; 2 – уже 10-15 лет в эксплуатации. К началу октября т.г. 15 транспортных единиц прошли техосмотр, исправны и готовы к работе в зимних условиях; 5 транспортных единиц находятся на консервации.

Тщательно проверены все передвижные и стационарные электростанции: в рабочем состоянии находятся стационарная электростанция на ст.Кэлэрашь, Кишинэу (управление дороги), передвижные электростанции на ст.Унгень и

Кишинэу. Стационарные электростанции на ст.Пырлица и Берешть требуют капитального ремонта и находятся в нерабочем состоянии.

Из-за отсутствия специалиста по проверке РЗ и А, проверка состояния защит на пунктах питания АБ и ПЭ практически не проводится, выполнено всего лишь 3%. Проверены перекрытия зданий, о чем свидетельствуют акты, находящиеся в техническом отделе дистанции.

Согласно графику ППР, проводится осмотр ВЛ-10кВ АБ и ПЭ на всех участках, выявленные недостатки устраняются. Успешно выполняется проверка состояния согласно графика ППР ДУ РЛНД-10 ВЛ-10кВ АБ и ПЭ. Из-за неуконкомплектности штата района электроснабжения график ППР на 1 октября выполнен на 45%. Продолжается проверка состо-

яния трасс ВЛ-10кВ АБ и ПЭ: к началу октября произведена очистка трассы на 20,64 км, при плане 27,0 км. На половину выполнена проверка состояния устройств наружного освещения в горловинах станций согласно графика ППР. До 1 октября замена битых изоляторов на ВЛ-10кВ АБ и ПЭ составила 579 шт., при плане согласно мероприятиям – 350 штук. К вышеуказанному сроку было заменено 360 дефектных траверс. В дистанции не было возможности довести до нормы сопротивление заземляющих устройств из-за отсутствия металла.

...Зима с ее суровыми правилами – не за горами. Железнодорожники Молдавской магистралы, как и в предыдущие годы, готовы обеспечить безопасность движения поездов, бесперебойный грузовой и пассажирский перевозочный процесс. И в этом важном деле – вклад специалистов столичной дистанции электроснабжения, которые в самых сложных метеоусловиях квалифицированно и оперативно выполняют свою работу.



ПУТЬ И ПУТЕВОЕ ХОЗЯЙСТВО

УСЛОВИЯ РАБОТЫ – ТРУДНЫЕ, НО ЗАДАНИЙ НИКТО НЕ ОТМЕНЯЛ

Участок, закрепленный за Окницкой ПЧ-6, является одним из самых сложных как по рельефу местности, так по многочисленным рельсовым кривым малого радиуса. Дополнительные трудности привносят очаги кустовой гнилости деревянных шпал, острая нехватка новых материалов верхнего строения пути для проведения ремонтов. Однако заданий, связанных с поддержанием путевого хозяйства в приемлемом для обеспечения безопасного продвижения поездов, никто не отменял. Ответственности, скорее, прибавилось. Поэтому усилия коллектива предприятия, ощущающего, разумеется, поддержку со стороны руководства магистрали, максимально нацелены на поиск и использование каждого доступного резерва. Это позволяет поддерживать балльность в плановых рамках, как рассказал заместитель начальника дистанции пути Василий ГУЦУЛ. Хотя, конечно, дают о себе знать определенные ограничения скорости. Какие мероприятия удалось реализовать конкретно в нынешнем сезоне?



Владимир ДОБРЯНСКИЙ

– О капитальном ремонте речь пока не идет, – объяснил руководитель. – Из-за финансово-экономических проблем дороги, острой нехватки средств на закупку материалов его не проводили в дистанции уже три года. Надеемся, что в будущем что-то изменится в лучшую сторону. А пока ставка делается в основном на текущее содержание, заключающееся в строгом контроле состояния рельсов и шпал, оперативном устранении появляющихся отклонений от нормы. Плюс выправки, рихтовки, одиночная смена шпал в зависимости от их наличия и по мере острой необходимости. В нынешнем году пока не получали уширенных шпал, хотя в них потребность для укладки в рельсовых кривых большая, особенно на влчинецком направлении. По распоряжению службы много внимания уделено станции Брэтушень и прилегающей железнодорожной ветке. В связи с усилением на данном участке грузовой работы руководство дороги выделило на ремонт путей партию железобетонных и деревянных шпал (последние – белорусского производства), в результате укладки которых была приведена частично в порядок погрузочная ветка для одновременного приема двух с лишним десятков полувагонов. Перегонная скорость доведена до 25 км/час. Так реализуется на практике политика магистрали, предусматривающая в условиях дефицита материалов укрепление, в первую очередь, тех участков, от нормального функционирования которых напрямую зависит увеличение денежных поступлений в дорожный бюджет. Благодаря принятым мерам средняя скорость поездов в

районе Медвежи возросла до 40 км/час, с этой же целью реализован ряд оздоровительных мероприятий на участке Липкань–Крива–Блок-пост 61-й километр, по которым перевозится щебень и следуют украинские поезда.

Заинтересовались мы и другими аспектами деятельности окницких путейцев. Например, в процессе длительной

материала также за счет собственных ресурсов. Около трех железнодорожных платформ щебня собрано в районе узловой станции.

Нормальная работа путейских околотков невозможна без налаживания устойчивого снабжения горюче-смазочными материалами. Дорога стремится оказывать поддержку и в этом вопросе,

легающих к железной дороге населенных пунктах работу по привлечению парней, отслуживших в армии.

Немало мероприятий по поддержанию в порядке искусственных сооружений реализовывают мостовики и земляники предприятия. После того, как служба защиты и предупреждения CFM организовала на базе дистанции пути тренировочные занятия, связанные с овладением навыками грамотного использования закупленного на дорожные средства альпинистского снаряжения, выполнены необходимые скально-обвальные операции на участке Наславча–о.п. Вережень. Произведена замена брусьев на мосту по станции Липкань. Выполнена очистка от иловых наносов нагорных канав и кюветов.

Что касается подготовки к работе в зимних условиях, то силами околотков выполнены косметические ремонты зданий и сооружений, печек. В качестве топлива будет использован не только уголь, который выделит дорога, но и списанные деревянные шпалы, высвобождаемые в ходе одиночных укладок. Подготовлены к эксплуатации автономные газовые котлы и остальные элементы отопительной системы, обогревающие административно-бытовое здание на центральной усадьбе предприятия. На случай обильных осадков в виде снега создан запас веников и метелок, на линейке готовности – снегоуборочная техника. В стадии решения вопрос о выделении спецодежды первозимникам.

Нельзя обойти вниманием те линейные здания дистанции, необходимость в которых давно отпала. Документация на их списание подана в соответствующие инстанции республики вовремя и теперь остается ждать заключительного решения.

В целом коллектив ПЧ-6 готов к осеннему комиссионному осмотру, а также последующей работе в условиях зимы, которая по прогнозам синоптиков обещает быть суровой.

На снимках:

1. С 1979 года работает на транспорте выпускник ДИИТа Василий Гуцул. Пройдя все ступени карьерного роста – от монтера пути, бригадира и дорожного мастера, до ответственной должности заместителя начальника ПЧ-6, которую он исполняет уже около 17 лет.

2. Группа монтеров околотка, руководимого дорожным мастером Игорем Гавинским, отвечает за состояние путей в районе узловой станции Окница. А в случае необходимости также участвует в разгрузках и перераспределении между участками шпал и брусьев, прибывающих в адрес дистанции.

3. Операцию выправки колеи выполняют монтеры пути Иван Сосна и Иван Дрозд.

Фото Юрия КОЗЛОВА



эксплуатации на отдельных перегонах просел путь, что обнаруживается, в частности, при выправках рельсовых плетей. В таких случаях не обходится без его подсыпки гранитным щебнем. Из 29 запрашиваемых вагонов щебня дорога смогла удовлетворить заявку, поступившую из дистанции, уже на треть. В ожидании следующих партий путейцы не забывают о восполнении временной нехватки

однако по причине тех же финансовых трудностей топлива все же поступает недостаточно. Путейцы не опускают руки и стараются использовать то, что выделяется, как можно рациональнее. Для справки: на обеспечение недельной работы одних лишь передвижных электростанций требуется 10-20 литров бензина. А дизтопливо потребляют два мотовоза, регулярно выезжающие на линию.

Об инструменте. Любой дорожный мастер или бригадир знают, как важно иметь под рукой исправный шаблон, позволяющий производить точные замеры рельсовой колеи, где счет идет буквально на миллиметры. Недавно руководство дороги приобрело для дистанции пути семь таких новых шаблонов. А вот лопатки, кирки, маховые подбойки и многое другое изготавливают непосредственно в механических мастерских предприятия. Здесь же ведется ремонт колес путейских однорельсовых модернов и перемотка электрических двигателей шпалоподбоек.

В дистанции пути, как и на других участках магистрали, еще дает о себе знать кадровая проблема. И не только среди монтеров пути. Нужно укреплять молодежь ряды специалистов среднего звена – мастеров и бригадиров. Средний возраст данной категории работников достигает 45 лет. С целью решения проблемы специалисты дистанции ведут в при-





ЕСЛИ МОЛОД ТЫ ДУШОЙ

Николай АНДРУХ,

ветеран спортивной журналистики,
муниципий Бэлць

Уроки физической культуры – процесс творческий, который требует вложения определенного опыта. Все это приобреталось Валерием Анатольевичем с молодости. До прихода в колледж шестнадцать лет назад уже имел за плечами солидный спортивный стаж. Увлекаясь футболом, окончил Республиканский техникум физической культуры. Работал методистом-инструктором по спорту в знаменитом производственном объединении «Рэут» и одновременно тренировал заводскую футбольную команду, которая занимала призовые места в республиканских первенствах. Около девятнадцати лет был завучем Бэлцкой СДЮШОР футбола. А в 1990 году за успешное судейство футбольных матчей городского и республиканского уровня удостоен почетного звания «Арбитр республиканской категории».

В технический колледж судьба привела при следующих обстоятельствах.

– Летом 2001 года в СДЮШОР, где я работал, проводились соревнования по мини-футболу среди девушек, – вспоминает ветеран. – И тут ко мне подходит хороший знакомый преподаватель по физическому воспитанию в колледже Евгений Алексеев. «Слушай, Анатольевич, я уезжаю на постоянное место жительства в Абакан. Не подыщешь ли мне подходящую замену?» Я призадумался и решил попробовать себя в этой должности, а уже 1 сентября трудоустроился в железнодорожное учебное заведение. Тогда директором был Владимир Васильевич Бежан.

Многие специалисты, окончившие Бэлцкий технический колледж железнодорожного транспорта, вспоминают не иначе как с теплотой своих преподавателей. И среди них – Валерия Анатольевича РУСАКОВА, отвечающего за физическое воспитание. Это тот человек, который умеет прививать учащимся любовь к спорту, учит мужеству, стойкости, что, наряду с овладением профессиональными знаниями, тоже немало значит. Недаром в народе говорят: если силы нет – не будет в знаниях проку, или в здоровом теле – здоровый дух.



Столько лет минуло с той поры, а о выборе, знаете, нисколько не жалею, потому что попал в прекрасный коллектив преподавателей, встретил серьезных, с творческим началом ребят, с которыми всегда было приятно заниматься.

Валерий Анатольевич не искал никогда спокойной и размеренной жизни, всегда был среди тех, кто стремится к новшествам в своей работе, к позитивным изменениям. А потому с присущей ему энергией принялся за дальнейшее развитие спорта в колледже. Стремясь заинтересовать как можно большее число учащихся, начал с проведения спортивного праздника «Золотая осень» для первокурсников. Следом за этим стартовала спартакиада, в программу которой вошли девять видов спортивных дисциплин: волейбол, футбол, баскетбол, шахматы, русские шашки, настольный теннис, поднятие гирь, легкоатлетический кросс, армрестлинг. Такое разнообразие не могло не увлечь ребят. И вот в дальнейшем подобные спартакиады становятся традиционными.

Со временем важное дело находит поддержку у нового директора учебного заведения Александра Николаевича Беякова и его заместителя Аллы Семеновны Лупу. Руководители оказывают помощь в организации физ-

культурно-оздоровительной работы и спортивных мероприятий. Приведены с порядком тренажерный и гимнастический залы, спортивные площадки на территории.

На протяжении ряда лет команда железнодорожного учебного заведения занимает лучшие места в городской спартакиаде среди колледжей и профессионально-технических училищ, других состязаниях. Здесь выросла целая плеяда спортсменов, умеющих побеждать. Среди выпускников это, например, Андрей Черный, Ион Жуфлик, Вадим Клипка, Игорь Дацко, Анна Швец, Алена Мереуцэ. И сегодня у колледжа свои чемпионы – Виктор Буздуган, Адриана Бургэу, Ирина Горбатый, Джалиола Крыжановски, Евгения Сакалюк, Ион Петров, Денис Пагу, Виктор Коноплев.

От руководства колледжа о В.А. Русакове можно услышать самые лучшие отзывы: свою работу любит и дорожит ею! И это главное. Он не только профессионал в своем деле, но и верный, надежный коллега, всегда готовый прийти на помощь в трудную минуту и искренне считающий, что основная профессия в жизни любого из нас – быть, прежде всего, порядочным человеком. По праву заслужил ветеран доверие коллектива, в котором работает, уважение учащихся. Спорту отданы лучшие годы. И ныне, когда 26 ноября Валерию Анатольевичу исполняется 62 года, от всей души хочется пожелать ему дальнейших успехов на спортивном поприще, новых свершений и светлой веры в завтрашний день.

На снимке: время идет, но Валерий Русаков душой не стареет.

Фото из домашнего архива ветерана

НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ МИРА

Немецкий прорыв

Немецкий концерн Deutsche Bahn завершил строительство новой железнодорожной трассы, по которой будут ходить скоростные поезда ICE Sprinter. Уже в декабре путь от Берлина до Мюнхена сократится на 2 часа и составит всего 3 часа 55 минут.

Это позволит немецким железным дорогам конкурировать не только с автобусами, но и с самолетами и автомобилями. В свой первый рейс скоростной поезд ICE Sprinter отправился в конце июня. Правда, обычных пассажиров на нем не было. Трассу тестировал генеральный директор концерна Deutsche Bahn, а компанию ему составили чиновники и журналисты. Летом поезда постоянно ходили по новой ветке в тестовом режиме. Продажа билетов началась в октябре.

Цены пока не объявлены, но преимущества маршрута очевидны. Сейчас на путешествие из Берлина в Мюнхен у пассажира, выбравшего поезд, уходит не менее шести часов. В конце года тот же путь можно будет проделать на два часа быстрее. По трассе планируется пустить несколько типов поездов. Самый быстрый – экспресс ICE Sprinter, развивающий ско-

рость до 300 километров в час и делающий только три остановки.

Чуть медленнее будут двигаться обычные поезда ICE. Их максимальная скорость – 230 километров в час, однако и этого достаточно, чтобы ускорить действующий график. Эти поезда будут преодолевать расстояние между Берлином и

Мюнхеном за 4,5 часа. Остановок у них будет больше.

Воплощения этого амбициозного плана в жизнь немцы ждали долго – почти четверть века. На самом деле возведенный путь длиной в 107 км – лишь часть более крупного проекта VDE-8, восьмого по счету в списке Транспортных проектов Германского единства, разработанных в начале 90-х с целью как можно быстрее и эффективнее связать между собой бывшие территории ФРГ и ГДР.

(По материалам информационных агентств)



Администрация, профсоюзный комитет и коллектив Басарабьеской дистанции сигнализации и связи выражают искренние соболезнования семье Барылюк в связи с преждевременной кончиной бывшего начальника службы сигнализации и связи CFM

**БАРЫЛЮКА
Ивана Даниловича.**

Скорбим, помним.

Коллектив Кишиневской дистанции электроснабжения выражает искренние соболезнования и.о. главного бухгалтера Кишиневской дистанции электроснабжения Стричишиной Вере Константиновне по поводу безвременной кончины

МАТЕРИ.

Пусть земля ей будет пухом.



Коллектив работников отдела кадров железнодорожного узла станции Бэлць рад возможности поздравить с днем рождения **МАНОЛЕ Виталия Николаевича**, директора Дирекции персонала ГП «Железная дорога Молдовы».

– Желаем уважаемому имениннику крепкого здоровья, долгих счастливых и успешных лет жизни, неиссякаемой энергии, радости и счастья в семье, бодрости духа и всего наилучшего!



Профком Кишиневской дистанции сигнализации и связи поздравляет с ЮБИЛЕЕМ коллег: **АНДРЕЕВА Константина Вадимовича**, **ДАНИСКА Надежду Михайловну**, **ДОРОГАН Ольгу Петровну**.

*Желаем юбилярам солнечного света,
Гостей за праздничным столом!
Пусть будет ваша жизнь согрета
Любовью, радостью, теплом!*

Также профком рад возможности поздравить с днем рождения: **АКСЕНТИЙ Владимира**, **ГЕРМАН Юрия**, **ГРИБИНЕНКО Ивана**, **КОВАЛЕВА Артура**, **КОСТОГЛОТОВУ Наталью**, **МЕТЛИНСКИ Владлена**, **МЫНДРЕСКУ Станислава**, **НАНУ Ивана**, **ПЕРМИНОВУ Наталью**, **ТИЩЕНКО Валентину**, **ТРОФИМ Светлану**, **ГУЛИК Владислава**, **ДЕРЕНЕВУ Елену**, **КАРАДЖИ Светлану**, **КОЖОКАРУ Елену**, **МИРГОРОДСКОГО Виктора**, **ОЛТЯН Артура**, **ПУШКАРЕНКО Руслана**, **РЕМЕЗ Сергея**, **РОТАРЬ-АФНАСЬЕВУ Марину**, **СОЛКУЦАН Валерия**, **ТРИФАН Еуджениу**, **ФЕДОРОВУ Татьяну**, **ХЕГЯ Юрия**, **ХОРЬЯКОВУ Наталью**, **ЧОРБА Алексея**.

– Мы от души желаем: здоровья, счастья и цветов, и жить все 100 не унывая!

Администрация, профком и коллектив Кишиневской дистанции электрооборудования от всего сердца поздравляют с днем рождения: **ДУМИТРАШ Георгия Александровича**, водителя ЭЧС-2; **ЦЕХОВИЧ Игоря Владимировича**, старшего мастера РММ; **КОРЛОТЯН Ивана Александровича**, и.о. начальника ЭЧС-Унгень; **ГРИГОРЬЕВА Владимира Александровича**, начальника ЭЧС-Бендеры; **МЕДИНСКОГО Евгения Дмитриевича**, начальника ЭЧС-Унгень; **ТАТАРУ Георгия Васильевича**, водителя ЭЧС-Унгень; **САЖИНА Николая Васильевича**, электромонтера ЭЧС-1; **СЕРЕТИНЯН Ивана Дмитриевича**, ЭЧС-Бендеры; **РОТАРЬ Елену Васильевну**, уборщицу производственных помещений.

*Желаем в день рождения успеха,
Энергии, здоровья, доброты,
Событий интересных, дружбы, смеха,
И наяву исполненной мечты!*

Администрация и профсоюзный комитет Басарабьяского рефрижераторного вагонного депо поздравляют своих работников с ЮБИЛЕЕМ: с 55-летием –

ДЮЛЬБЕР Андрея Васильевича, сторожа; **ТАРЛЕВА Дмитрия Ильича**, водителя; с 60-летием – **ПЕРФИЛЬЕВУ Елену Васильевну**, штукатура; **МУДРИК Александра Дмитриевича**, механика резерва; с 70-летием – **ДУМБРАВА Валерия Дмитриевича**.

*Желаем счастья и здоровья,
Желаем бодрости и сил,
Чтоб каждый день обычной жизни
Вам только радость приносил!*

Администрация и профком пассажирского вагонного депо ст. Кишинэу, а также коллектив рабочих сердечно поздравляют с днем рождения **ГОРНЯ Андрея Васильевича**, мастера электроцеха подвижного состава; с 65-летием – **КАЛМЫК Ивана Сергеевича**, охранника депо и **СОРОКИНУ Тамару Федоровну**, кладовщика-комплектовщика; с 60-летием – **КАЛУГАРЬ Валерию Васильевну**, инженера по труду и заработной плате.

*Много слов хороших хочется сказать,
Счастья и здоровья всем вам пожелать.
Сердцем и душою вечно не стареть
И прожить на свете много, много лет!*

Администрация пассажирского вагонного депо ст. Кишинэу сердечно поздравляет с 70-летием **КОРЧМЕНЮКА Виктора Дмитриевича**, мастера цеха № 4 по ремонту механического и электрооборудования.

*70 – не мало, 70 – не много.
В 70 открыта к мудрости дорога,
Не беда, что проходят года
И волосы от старости седеют,
Была бы молодой душа,
А души молодые не стареют!*

Администрация и профком Бэлцкого локомотивного депо от всей души поздравляют с ЮБИЛЕЕМ: с 60-летием – **ЯСИНСКОГО А.М.**, **ПЫСЛАРУ Г.И.**, **КЫРДЕЙ Н.В.**, **ПАЛАМАРЧУК В.В.**, **ШТЕФАНЮК И.В.**, **РОЗМАРИЦА А.К.**; с 70-летием – **НОВИКОВА В.Н.**; с 55-летием – **ЛЕВЧЕНКО Л.С.**; с 35-летием – **САДОВИЧ С.И.**; с 45-летием – **ГАВРИЛЮК А.А.**; с 30-летием – **МИНА Л.В.**

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

Администрация, профком и коллектив Кишиневской дистанции электрооборудования от всего сердца поздравляют с днем рождения **ЛИСОВСКУЮ Татьяну Ивановну**, электромонтера ЭЧС Кишинэу.

*Пусть будет каждый миг красив и ярок!
И дарит свой особенный подарок:
Свершение планов и в делах успех,
Тепло приятных встреч, веселый смех!*

Любящая семья – супруга, два сына, невестка и очаровательные внуки от всей души поздравляют с днем рождения **ТУДОРА Федора**, бригадира Кишиневской дистанции пути, со стажем работы на ГП «Железная дорога Молдовы» 41 год.

– Желаем дорогому имениннику крепкого здоровья, оптимизма, успехов в труде и благополучия, удачи на жизненном и профессиональном пути.

Администрация и профком Басарабьяского локомотивного депо от всего сердца поздравляют с прекрасными юбилейными датами коллег по работе: с 45-летием – **БУРДУЖАН Е.Е.**, машиниста депо; **БАЛАШОВА А.А.**, заместителя ТЧ по эксплуатации; с 30-летием – **ВАНЕЕВА А.С.**, помощника машиниста; с 55-летием – **ГАРЧУ М.П.**, слесаря депо и **ПОПОВУ Н.П.**, уборщицу.

– Желаем нашим именинникам крепкого здоровья и семейного благополучия!

Администрация, профсоюзный комитет и коллектив Мостопоезда № 1 от всей души поздравляют с 55-летием начальника **СЕВЕРИНА Сергея Степановича**.

Желаем **Сергею Степановичу** крепкого здоровья, семейного счастья, благополучия и успехов в труде.

*Желаем счастья и добра,
Здоровья, радости и силы,
Душа пусть будет молода,
Неважно, сколько лет пробило!*

НОВОСТИ СТУДЕНЧЕСКОЙ ЖИЗНИ

XVII-ая Спартакиада в колледже набирает обороты

Николай АНДРУХ,

ветеран спортивной журналистики, муниципий Бэлць

Семнадцатая по счету спартакиада в Бэлцком техническом колледже железнодорожного транспорта взяла свой разбег. Она стартовала чемпионатом учебного заведения по футболу. Следом оспаривали титул сильнейших волейболисты, а за ними состязались мастера по поднятию гири. В программу спартакиады вошли восемь спортивных дисциплин.

В споре волейболистов победу праздновали учащиеся группы «SAB-216» (куратор Марианна Комерзан). Вторыми призерами по праву стали представители группы «TAC-117» (куратор Ольга Мортяну), а бронзовыми призерами – футболисты группы «TFG-4044» (куратор Виорика Виеру).

В чемпионате колледжа по волейболу приняли участие 10 команд. Здесь фортуна улыбнулась спортсменам группы «TFG-4044» (куратор Виорика Виеру), опередивших волейболистов группы «TFG-3025» (куратор Татьяна Гилеску) и группы «BDC-216» (куратор Ирина Борисова).

17 групп, обучающихся на первом, втором и третьем курсах колледжа оспаривали звание победителей в лично-командном чемпионате по поднятию гири. В зачете командных состязаний учитывались пять лучших результатов соревнующихся. Все участники состязаний толкали гирю от плеча левой, правой и обеими руками. С большим отрывом чемпионское звание завоевали силачи группы «TFG-3025» – 588 очков. Второе место досталось учащимся группы информатики «IG-3125» (куратор Людмила Сидоренко), набравших 444 очка, третья – группе «SAB-216»

(куратор Марианна Комерзан), на счету которой 426 очков.

В личном чемпионате 10 студентов набрали более 100 очков в сумме после трех толчков. Сильнейшим оказался второкурсник Валентин Вырву, набравший 154 очка. Второй призер – студент 3-го курса Дану Мотрук, с результатом 148 очков. Замкнул тройку победителей Даниел Одажиу, показавший результат в 146 очков.

Команды и победители в личных соревнованиях удостоились дипломов соответствующих степеней.

В ноябре, в канун Недели молодежи в РМ, студенты технического колледжа будут соревноваться за право быть сильнейшим в лично-командном чемпионате по настольному теннису и чемпионате колледжа по волейболу.