

# ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК МОЛДОВЫ



№ 22-23 (5932-5933) 6 декабря 2017 г.

Газета выходит  
с 1 мая 1941 г.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

**Осенний комиссионный осмотр-2017**

## Север магистрали берет курс на оптимизацию затрат энергоресурсов

*16 ноября 2017 г. комиссия, которую возглавил генеральный директор ГП «Железная дорога Молдовы» Юрий ТОПАЛА, осмотрела северный участок магистрали. Проверялась степень подготовленности местной инфраструктуры к холодам, ледяное дыхание которых ощущается все сильнее.*

В тот день первым держал осенний экзамен коллектив станции Матеуць. В его деятельности, как в капле воды, нашли отражение положительные перемены, связанные с наблюдаемым в последнее время на дороге значительным ростом перевозимых объемов грузов. Погрузка выросла в сравнении с 2016 годом в четыре раза. А если сопоставить с более отдаленным 2012 годом, то увеличение объемов будет пятикратным.

— Вот так и надо работать, чтобы вывести быстрее железнодорожное хозяйство из нынешних обстоятельств, — сказал генеральный директор Юрий Топала, выразив удовлетворение работой ДС Михаила Райко и его подчиненных.

Дополнительные грузы — это увеличение кассовых сборов за оказываемые транспортные услуги, и, соответственно, поступлений в дорожный бюджет, на котором замкнуты содержание всей инфраструктуры, расчеты по заработной плате, платежеспособность предприятия перед налоговыми органами и кредиторами.

Отмечая на этой и других станциях улучшение грузовой работы, комиссия оценивала не только работу специалистов участка, но и фактически пер-

вые результаты выработанной и принятой к реализации новой стратегии в отношении тарифов. Еще совсем недавно именно высокие тарифы на перевозки грузов отталкивали от сотрудничества с железнодорожниками многих серьезных экономических агентов, находивших альтернативу в большегрузном



автотранспорте. Однако после того, как тарифная политика была подкорректирована, стала более гибкой на основе введенных скидок, груз начал возвращаться на стальную магистраль. Это как раз то, что наблюдается теперь.

Запросы со стороны экономических агентов на подвижной состав под погрузку настолько увеличились, что ощущается его нехватка. Например, на ту же станцию Матеуць при лучшем обеспечении вагонами Рыбницкий цементный завод мог бы отправлять ежемесячно не 120-150, а все 170 груженых цементовозов. Необходимо больше полувагонов для погрузки щебня по ст.Брэтушень и ст.Липкань, кварцевого песка — по ст.Вэлчинец. Очень востребованы зерновозы. Проблема обсуждалась в ходе комиссионного объезда. Выход из создавшегося положения — в ускорении оборачиваемости вагонов.

Немалая ответственность ложится на плечи тех, кто занимается ремонтом вагонов и подготовкой под погрузку. Только в

октябре **Бэлцкое ВЧД-3** сумело охватить деповским и капитальным (с продлением срока эксплуатации) ремонтом 66 вагонов разных типов. Это в два раза больше доведенного плана. Реализуя задание руководства магистрали, специалисты подготовили с весны нынешнего года, в частности, большую партию цементовозов, простаивавших до этого на запасных путях. В качестве нового резерва видится не только дальнейшее повышение производительности труда при выполнении ремонтных операций, но и постановка вопроса о продлении срока эксплуатации вагонов не в полтора, как ныне, а в два раза. Если бы договоренность относительно этого была достигнута с коллегами соседних железных дорог, то такие вагоны могли бы курсировать как по Молдове, так и по территории Украины и Белору-



си. Разумеется, их техническому состоянию должна даваться самая строгая экспертная оценка.

Большую работу по обеспечению участка исправной тягой проводят в **Бэлцком локомотивном депо**, имеющем филиалы по **Шолдэнешть** и **Окнице**. Тепловозы — старые, давно исчерпали свой заводской ресурс, но дело поставлено так, что их подача под грузовые и пассажирские поезда осуществляется без задержек. Выполняются маневровые операции. Многие зависят от своевременного и качественного предрейсового технического обслуживания мощных машин, чем занимаются, в частности, слесари ПТО во главе с опытным старшим мастером Константином Щербаном.

В случае со ст.Матеуць машинисты водят составы не только в сторону Бэлцы, но также до украинской станции Слободка. Туда же выезжает регулярно группа, в которую входят агент конторы передач, осмотрщик вагонов и работник ВОХРа. Все платежи от региональных экономических агентов правого и левого берегов Днестра поступают исключительно в товарную

кассу станции с последующим перераспределением. Это хороший пример делового сотрудничества.

Комиссию беспокоила усугубившаяся на отдельных участках кадровая проблема. Вот данные по ст.Матеуць. Если в 2012 году, когда объемы погрузки были в пять раз меньше, здесь работали согласно штатному расписанию 10 товарных кассиров и 13 приемосдатчиков, то теперь штат выглядит сокращенным почти наполовину. А фактически трудятся лишь один старший товарный кассир и три приемосдатчика. Из четырех операторов по обработке информации на компьютере остался один. Постоянно выезжают в Рыбницу четыре работника, занятые в конторе передач. И этим небольшим количеством людей за 10 месяцев нынешнего года было подготовлено к отправке с оформлением всей необходимой документации и взысканием кассовых сборов 6680 вагонов или 240 тысяч тонн груза. Выгрузка составила 5600 вагонов.

→ стр. 2





ОСЕННИЙ КОМИССИОННЫЙ ОСМОТР-2017

# Север магистрали берет курс на оптимизацию затрат энергоресурсов

(Окончание. Начало на 1-й стр.)

Сокращение кадров было вызвано необходимостью оптимизации расходов на заработную плату в ту пору, когда грузопоток был слабым. Но теперь нужно что-то предпринимать. Как объяснил членам комиссии ДС Михаил Райко, при решении проблемы важно учитывать два принципиальных момента. С одной стороны, доукомплектовать нынешний штат довольно трудно из-за несовершенной мотивации труда, а с другой – требуется пересмотр штатного расписания, чтобы оно было адекватным возросшим объемам грузовой работы. Одними лишь доплатами к основному заработку специалистов дело не поправить, так как на людей ложится большая нагрузка и ответственность. Они устают физически, не хватает времени для оформления перевозочной и кассовой документации, учета вагонов и грузов. Комиссия обещала непременно изучить ситуацию, что позволит смягчить кадровую проблему на этой станции.

В укреплении финансовой устойчивости дороги немало значит более рациональное использование в холодный период года дорогостоящих энергоресурсов на основе, в первую очередь, их разумной экономии. На **Бэлцком железнодорожном узле** сделано и в этом направлении немало. Выполняя программу реконструкции отопительной системы узловых объектов с целью оптимизации затрат, **специалисты местного участка НГЧИ (начальник Вячеслав Прудыус, ведущий инженер Борис Назаров)** произвели отключение от централизованного отопления с установкой автономных обогревающих котлов АБК и здания КИПа дистанции сигнализации и связи, зданий ВОХРа и участка водоснабжения. В результате этого ожидается сокращение расходования энергоресурсов на отопление почти на 30%. Еще большим экономический эффект может быть после намеченного на будущее перевода на автономное отопление других объектов, и, в частности, здания вокзала, АБК дистанции пути. Предстоит модернизация оборудования уз-

ловой котельной для того, чтобы убрать избыточные мощности.

Во время подготовки к зиме линейных зданий и сооружений энгэчевцы заменили один из циркуляционных насосов котельной по станции Матеуць. На ряде других станций проверили печки и газовые котлы, дымоходы. Полностью отремонтированы кровли производственного корпуса ВЧД-3 и здания газораспределительного пункта узловой котельной, а наполовину – основного здания котельной. В следующем году ремонт этой кровли будет завершен, а также отремонтируют крышу АБК ТЧ-4. Все согласно утвержденному еще в начале лета руководством дороги и подкрепляемому финансами графику. С целью приведения в порядок габаритов выполнен ремонт вокзальных перронов на станциях Дрокия и Окница. Ныне строители выполняют аналогичную работу на станции Дондушень.

В трудных условиях, связанных с нехваткой материалов верхнего строения пути, **трудятся работники ПЧ-5 (начальник Алексей Круглий) и ПЧ-6 (начальник Александр Бродский)**. И, тем не менее, даже при таком положении дел им удается сохранять на обслуживаемых участках балльность



сту в районе станции Липкань. Из-за отсутствия необходимых материалов пока отложена на будущее покраска металлических конструкций моста, расположенного на 113-м километре матеуцкого направления (не красится с 1991 года), и не были продолжены работы по укреплению тоннельного свода.

**Поднятые в разборах в Бэлць и Окнице** вопросы каса-

не выработано окончательное решение. Что касается возвращения долгов по заработной плате, то Юрием Константиновичем было сказано буквально следующее:

– За 28 месяцев пребывания в должности генерального директора магистрали я не сорвал ни одного раза выплаты заработной платы, а долги образовались еще при предшественниках. Тем не менее, это не снимает с меня ответственности. Люди ожидают денег. И с учетом того, что в последнее время дорога укрепила несколько финансово, стараемся к концу года погасить задолженности двух месяцев, а к Пасхе рассчитаться полностью. Надеюсь, что так оно и будет, если не возникнут какие-то непредвиденные обстоятельства внешнего характера.

Неоднозначно была воспринята в трудовых коллективах узловых предприятий телеграмма руководства дороги по поводу работающих пенсионеров, вызванная недавними изменениями в Трудовом Кодексе РМ. Эту тему затронули и на разборах. Закон позволяет работодателю увольнять работников, достигших пенсионного возраста без их согласия и всяких компенсационных выплат, положенных при сокращении работникам. Юрий Константинович объяснил, что так могло бы поступить и руководство дороги. Но в нынешних условиях опыт и трудовой вклад многих ветеранов CFM, работающих на магистрали, остается востребованным. По этой причине руководителям филиалов предоставлена возможность, самим решать на месте, кого нужно увольнять, а кого оставить. Более подробно процедуру разъяснил сопровождавший комиссию **директор Дирекции персонала Виталие Маноле**. Вначале все пенсионеры подают в отставку, а затем с теми, кто хочет продолжить работу, заключают срочный индивидуальный договор на один год. С сохранением трудового стажа. Потом срок может продолжаться в оговоренных зако-

ном пределах. Казалось бы, все ясно. Однако со стороны присутствовавших на разборе профсоюзного лидера дистанции пути и руководителей некоторых филиалов последовал вопрос: если администрация получила юридическое право увольнения работающего пенсионера в любой момент, то зачем же заключать срочные договора? Тем более, что введенные на законодательном уровне изменения носят не категоричный, а рекомендательный характер. В конечном счете, после дебатов все пришли к мнению, что столь важный и судьбоносный для многих работников вопрос требует более глубокой проработки. Этим займутся Дирекция персонала и инспекторы по кадрам филиалов.

В ходе комиссионного осмотра генеральный директор CFM Юрий Топала дал неплохую оценку действиям трудовых коллективов северного участка, поблагодарив их за хорошую работу, умение преодолевать трудности, за терпение и понимание той непростой ситуации, в которой продолжает функционировать отечественная магистраль. Остаются серьезные проблемы с материально-техническим снабжением, осуществлением давно назревших ремонтов, обеспечением спецодеждой, улучшением мотивации труда, но это не от того, что кто-то не желает их решать. Дело обстоит иначе. Несмотря на некоторое увеличение доходности предприятия в связи с улучшением грузовой работы финансовое положение дороги таково, что требует строжайшей оптимизации затрат. Иными словами, чтобы не попасть в зону рисков, приходится жить и работать исключительно по средствам. Но укрепление позиций CFM на рынке транспортных услуг будет продолжаться. И если она достигнет приемлемого уровня, то возникающие потребности, вне всякого сомнения, будут удовлетворяться лучше.



на удовлетворительном с точки зрения безопасности движения уровне, пусть даже с ограничениями скорости. Выручают оперативное выявление и устранение отклонений в содержании пути, своевременно проводимые текущие ремонты. Выполнена замена брусьев на мостах через реки Днестр и Рэут, на мо-

лись не только производства, но и социальной сферы. Речь шла, в частности, о дальнейшей судьбе железнодорожной медицины, которая очень необходима работникам двух узлов. Генеральный директор Юрий Топала объяснил, что в настоящее время рассматриваются разные варианты относительно нее и пока





ДЕТИ – НАШЕ БУДУЩЕЕ

# На экскурсии у паровоза

Влад ДОБРОВ

Не секрет, что у многих наших железнодорожников любовь к магистрали зародилась еще в юношеском возрасте, а то и детстве. Были такие счастливые моменты, наверное, и в жизни Сергея ТОМШИ, заместителя генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» по инфраструктуре и тяговому подвижному составу.

Иначе чем еще объяснить, что, находясь во время недавнего комиссионного объезда на станции Окница, не мог пройти мимо ребятшек из расположенного рядом детского садика «Лэстэраш», которые собрались у памятника паровозу. Каким восхищением светились их лица при виде стальной машины с огромными железными колесами!

Воспитательница Кристина Палкэ и нянечка Марина Кацер объяснили, что

на экскурсию пришла младшая группа. Детям нравится вслушиваться в гудки тепловозов, наблюдать за поездами. У многих из них на железнодорожном узле работает кто-нибудь из родителей, бабушек и дедушек.

Сергей Петрович расспросил о нынешних буднях детского садика, входившего раньше в состав железной дороги под символическим названием «Росток железнодорожника», пообщался с малышами, а потом предложил сфотографироваться всем вместе у паровоза.

Пролетят годы и, как знать, может, кто-то из запечатленных на газетном снимке ребятшек, повзрослев, выберет профессию железнодорожника. Как его отец или дедушка. Хочется верить, что к тому времени отечественная магистраль неузнаваемо изменится: по рельсам пойдут скоростные поезда, автоматика и смелые инженерные решения придут на смену тяжелому физическому труду.

Фото Юрия КОЗЛОВА



ОСЕННИЙ КОМИССИОННЫЙ ОСМОТР-2017

## ЮЖАНЕ СОХРАНЯЮТ СТАБИЛЬНОСТЬ В РАБОТЕ

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Как показала проверка, местные железнодорожники приложили немало усилий, чтобы перевозочный процесс обеспечивался на должном уровне и в холодный зимний период. При движении мотрисы от Басарабьяски в сторону Етулии и Джурджулешть, а затем обратно по кахульской ветке были оценены, в частности, действия специалистов ПЧ-3. В былые времена только на выполнение

*17 ноября текущего года комиссия, возглавляемая генеральным директором ГП «Железная дорога Молдовы» Юрием ТОПАЛА, выехала на южный участок магистрали. Проверялась готовность к зимним перевозкам железнодорожных узлов Басарабьяска и Джурджулешть, чье хозяйство представляет собой сложный механизм взаимодействия различных служб. Любой, даже малейший сбой в его функционировании недопустим, так как это немедленно отразится на продвижении доходных транзитных грузов в придумайские порты и румынский город Галац, известный своим металлургическим заводом.*



технологических операций по текущему содержанию 370 километров главного хода ежегодно выделялось около 25 тысяч новых шпал, а за 10 месяцев нынешнего года – лишь 4469 штук, включая старогодный материал. Как говорится, капля в море. Немало километров с просроченным капитальным ремонтом. Тем не менее, даже при столь сложном положении удастся обеспечивать балльность на уровне 114 единиц при плане 170. В первую очередь, это результат проводимой на 16-ти

околотках и в других подразделениях предприятия эффективной организаторской работы, направленной в условиях дефицита материалов и текучести кадров на лучшее использование трудового ресурса, а также доступных резервов. Ставка делается на жесткий контроль состояния путей, выявление и оперативное устранение отклонений от нормы в их содержании. Замену шпал для устранения очагов кустовой гнилости осуществляют в самых проблемных местах. Там, где только можно,

уменьшают эпюр малодетельных путей, чтобы перекидывать высвобожденный таким образом материал на главные ходы. Практикуется пересмена рельсов с разворотом рабочего канта. В хорошем состоянии бетонные настилы и шлагбаумы переездов, улучшена видимость предупреждающих знаков, что во многом способствует безопасному пересечению железнодорожной колеи автомобильным и гужевым транспортом.

Вместе с тем, назрела необходимость коренной реконструкции путевого хозяйства юга. Деньги на реконструкцию выделены западноевропейскими банками. Теперь дело за быстрым их освоением на направлении Бендер–Басарабьяска–Етулия, выбранном в качестве приоритетного. Каковы реальные подвижки? Как проинформировал член комиссии начальник службы пути Петру Саракуца, уже разработано техническое обоснование и ведется подготовка к тендеру для отбора проектировщиков. После появления проекта можно будет говорить об организации тендера, который поможет выбрать тех

исполнителей, которые предложат лучшие условия. При выполнении работ некоторую реконструкцию претерпит используемая в комплексе с путями полигонная аппаратура энергетиков и эсцэбистов линейных станций. И еще что важно: снятые в процессе реконструкции старые рельсы и шпалы можно будет направлять, разумеется, после надлежащей оценки пригодности к дальнейшей эксплуатации, на укрепление северного и центрального участков, а так-

же ветки Абаклия–Кахул–Джурджулешть.

В выигрыше окажутся локомотивные депо ТЧ-2 и ТЧ-3, так как на реконструированном участке скорость движения может возрасти с 25-40 до 90 км/час. А это экономия ГСМ, рабочего времени, ускорение оборачиваемости магистральных тепловозов, уменьшение себестоимости перевозок. Не менее серьезное улучшение экономических показателей возможно с появлением новой тепловозной техники, приобретение которой не за горами. Находясь в ожидании обещанной перспективы, локомотивщики продолжают ремонтировать и выпускать в рейсы без задержек имеющиеся тепловозы. Техника старая, но доказала свою эксплуатационную надежность, позволяя преодолевать при вождении тяжеловесных поездов самые затяжные подъемы. В ТЧ-3 созданы хорошие условия для выполнения необходимых технических обслуживаний и ремонтов.

стр. 4





ОСЕННИЙ КОМИССИОННЫЙ ОСМОТР-2017

# ЮЖАНЕ СОХРАНЯЮТ СТАБИЛЬНОСТЬ В РАБОТЕ

(Окончание. Начало на 3-й стр.)

Оборудование позволяет проводить, в частности, ремонт, связанный со сменой колесно-моторных блоков, вести отбучку гребней бандажей колесных пар без выкатки из-под тепловозов. Помощь оказывает прикомандированная из ТЧ-2 бригада специалистов под руководством мастера Анатолия Тарануца.

Часть тепловозов, а вместе с ними и вагоны разных типов ремонтируются под сводами производственного цеха ВЧД-2. Еще специалистам доверен капитальный ремонт колесных пар для всех вагонных депо дороги. Разработана технологическая инструкция по ремонту челюстных тележек тепловозов 2ТЭ10Л. Производственная программа – серьезная, ответственная, но выполняется успешно.

В своевременном продви-

однако освобождаемые места заполняются другим подвижным составом, доставляемым с линии. По какой-то причине станции не засчитывается погрузка металлолома, направляемого из вагонного депо в Гидигич.

Улучшилась грузовая работа на **линейных станциях Чадыр-Лунга, Комрат, Яргара, Чимишлия, Вулкэнешть.**

Хорошую мобилизованность в подготовке к зиме и выполнении плановых заданий проявляют **железнодорожники пограничной станции Етулия.** Движенцы, грузовики и представители других служб в лице осматривателей вагонов, машинистов маневрового тепловоза и стрелков военизированной охраны строят свою повседневную работу на основе единой технологии. Комиссия ознакомилась с условиями, в которых трудятся агенты конторы передач, приемосдатчики,

грузка – 194 вагона (10743 тонны). В сторону Галаць отправлено 1664, а принято 1745 вагонов. Сохраняются тесные контакты с администрацией речного порта, контрагентами, ведущими перевалку нефтепродуктов, зерна и других грузов.

Осматривая местную инфраструктуру, генеральный директор встретился и побеседовал с агентами конторы передач, приемосдатчиками, товарными кассирами, бухгалтерами. Его интересовали проблемы, волнующие труженников. Одна из них – недостаточная мотивация труда, порождающая текучесть кадров. Рассказав, что с серьезным улучшением финансового положения дороги заработная плата железнодорожников будет обязательно повышена, Юрий Константинович не преминул сообщить: есть намерение к весне следующего года полностью погасить долги по ней. Это первый шаг к улучшению благосостояния работников, за которым последуют, вне всякого сомнения, и другие. В недалеком будущем предстоит внедрить новую, более эффективную систему оплаты труда.

О погашении долгов по заработной плате велся разговор и на разборе в Басарабьске, куда комиссия вернулась поздним вечером. Не меньшее оживление среди специалистов, собравшихся в актовом зале местной дистанции пути, вызвало обсуждение вопроса, касающегося работающих пенсионеров в свете недавно принятых поправок в Трудовой Кодекс РМ.

– Есть закон – и мы на него должны реагировать, – сказал Юрий Константинович, объясняя позицию руководства дороги. – Но согласно телеграмме, разосланной нами на места, с увольнениями должны разобраться руководители филиалов, которым виднее, кто из пенсионеров может работать дальше, а в чьих услугах больше нет нужды.

Для лучшего разъяснения вопроса он предоставил слово директору Дирекции персонала



Виталие Маноле. Запомнилось своей логичностью и убедительностью также выступление председателя профкома дистанции пути. Он подчеркнул, что вопрос увольнения работающих пенсионеров очень серьезный и потому требует предварительного изучения. Тем более, что поправки в Трудовой Кодекс носят рекомендательный характер. Ничего не мешает организовать на дорожном уровне семинар для инспекторов отделов кадров и руководителей филиалов, в рамках которого можно было бы обобщить разные предложения и на этой основе выработать окончательное решение. Такой подход поможет избежать ненужных рассуждений. Нужно принять меры, чтобы не прерывалась связь поколений, способствующая передаче молодежи житейского и профессионального опыта. И в этом действительно есть рациональное зерно.

Труженников узла также интересовал вопрос улучшения снабжения спецодеждой. Разъясняя ситуацию, **начальник службы материально-технического обеспечения Валерий Канна** сказал, что обеспеченность ею филиалов пока на уровне 30-35%. Однако принимаются меры для увеличения закупок. На первом плане – качество спецодежды, курток, ботинок, жилетов,

рабочих рукавиц. Приобретаемая ныне спецодежда – добротная, изготовлена с применением стойких к атмосферным воздействиям материалов.

Подчеркивая важность поднятой проблемы, генеральный директор добавил к уже сказанному, что на дороге начали уделять больше внимания качеству не только спецодежды, но и закупаемых шпал, запасных частей, оборудования, строительных материалов и т.д. Пусть они стоят несколько дороже, но выигрывают – в продлении срока службы, а значит, сокращении дополнительных затрат.

**В заключение руководитель магистрали Юрий Константинович Топала поблагодарил труженников южного участка за ту работу, которую они выполняют, не считаясь с трудностями. Руководство дороги будет оказывать и впредь поддержку самым важным начинаниям, что позволит решать поставленные задачи по перевозке транзитных грузов еще успешнее. Также сделан акцент на необходимости дальнейшего снижения непроизводительных затрат и рациональное использование в зимний период дорогостоящих энергоресурсов.**

Фото Юрия КОЗЛОВА



жении транзита немало зависит от движенцев участка. Тон задает коллектив **узловой станции Басарабьска.** Здесь строго соблюдается технологическая дисциплина при проведении сортировочных операций и формировании грузовых поездов. Чтобы не было задержек с отправлением, движенцы взаимодействуют на оперативном уровне с локомотивным депо и вагонным ПТО. Рационально используется маневровый тепловоз. Благодаря восстановлению стрелочных переводов сортировочной горки удается избежать лишних перекидок вагонов. Правда, на себестоимости работ еще отражается отрицательно занятость части станционных путей вагонами нерабочего и исключенного из эксплуатации парка. Эти вагоны поступают в ВЧД-4 для резки на металлолом,

дежурные за пультом. Многие изменилось в лучшую сторону, однако, несмотря на установку нового котла, помещение ДСП, к сожалению, не отапливается. Генеральный директор Юрий Топала указал на необходимость быстрого устранения этого недочета, а в разговоре с ДС Людмилой Червен поинтересовался о причинах задержки под выгрузкой молдавских зерновозов на украинской станции Рени. Вопрос не праздный, так как в условиях повышенного спроса на данный тип вагонов необходимо увеличивать их обрабатываемость.

**На станции Джурджулешть** комиссию встречал новый начальник. С 6 октября 2017 г. эту должность занимает Анжела Торня, совмещающая руководящую работу с выполнением функций дежурного за пультом.

Работникам станции есть что показать. Объединив усилия со строителями, движенцы и грузовики выполнили побелки и покраски внутри помещений, поддерживают даже при некоторой стесненности в рабочих площадях чистоту и уют. В помещениях тепло. Добросовестное выполнение служебных обязанностей позволяет улучшать грузовую работу. По итогам октября погрузка составила 146 вагонов (8898 тонн), вы-





# ТРУДНОСТИ НЕ ПОМЕШАЛИ ПОДГОТОВИТЬСЯ К ХОЛОДАМ

*22 ноября 2017 г. комиссия, возглавляемая генеральным директором ГП «Железная дорога Молдовы» Юрием ТОПАЛА, побывала на Бендерском и Кишиневском участках. Проверка показала, что и здесь подготовились как следует к работе в условиях холодов.*

**Владимир ДОБРЯНСКИЙ**

С наступлением отопительного сезона служебные помещения обогреваются нормально. Накануне на дорогу поступил уголь, распределением которого займутся специалисты филиалов и снабженцы. После переговоров относительно непогашенных задолженностей подключены к центральному отоплению от городской ТЭЦ столичные железнодорожные филиалы, и, в частности, ТЧ-1. Пока остается открытым вопрос ремонта отопительной системы моторсы, отвозящей из Варницы на станцию Кучурган работников конторы передач. До ее ремонта одним из вариантов выхода из сложившейся ситуации может быть выделение легкового автотранспорта. Главное, чтоб железнодорожники не мерзли во время поездки, которая длится около часа.

Если брать по большому счету, то подготовка к зиме включает в себя, помимо налаживания нормального отопления, также много других важных аспектов. Это целый комплекс мероприятий, связанных с обеспечением безопасности движения, охраны здоровья и безопасности труда, ремонтов техники, путей, оптимизацией эксплуатационных расходов. Оценивая во время объезда проведенную работу именно под этим углом зрения, можно было видеть те положительные перемены, ко-

торые произошли, например, в ПЧ-1 (начальник Спыну) и в ПЧ-2 (начальник Валерий Ломов). На этих предприятиях нет околотка, где путь не содержится бы в соответствии с требованиями безопасности движения. И это несмотря на острый дефицит материалов верхнего строения и нехватку кадров. Специалисты сочетают умело строгий контроль состояния путей с поиском внутренних резервов.

Исходя из реальных возможностей, реализовывал мероприятия по подготовке к зиме коллектив ШЧ-1 (и.о. начальника Вячеслав Борш). Многие удалось сделать по приведению в технический и эстетический порядок обслуживаемых устройств и аппаратуры. Собственными усилиями выполнен косметический ремонт служебно-технических зданий. Среди лучших – участок СЦБ Сипотень–Унцешть, участок радиосвязи Бендер–Ревака–Бэлцаць, ЛАЗ ДНЦ и другие.

Немалую работу по восстановлению после сильных ливней искусственных сооружений выполнили специалисты МП-1 (начальник Сергей Северин). Об этом можно было судить уже во время осмотра реконструированной водоотводной системы на 25-м километре направления Бэлцаць–Кэинарь. Специалистами был выбран наименее затратный вариант, согласованный с НЗИТ, службой пути и ПЧ-2. В целях экономии, наряду со щебнем и бутовым камнем, использовались бетонные плиты,

изготовленные непосредственно в цехе ЖБИ мостопоезда. Высокую мобилизованность коллектива характеризует также участие в ликвидации оползня на 17-м километре этого же направления. Для быстрого выполнения работ был использован мощный механизированный комплекс в составе экскаватора ЕК-12, бульдозера ДТ-75 и двух самосвалов КАМАЗ. Ныне на центральной усадьбе мостопоезда в Варнице организована разделка списанных грузовых вагонов на металлолом. Постоянно задействованы 3-4 бригады, что позволяет вести работы с опережением графика, то есть разделять до полутора вагонов в сутки.

Комиссия отметила с удовлетворением работу ТЧ-1 и ТЧ-2, чьи специалисты подготавливают тепловозы под грузовые и пассажирские поезда, а также для выполнения маневровых операций. Из-за устаревшей морально и физически техники, недостачи запасных частей это дается нелегко. Заслуживает особого внимания тот факт, что столичные локомотивщики в сотрудничестве с работниками Кишиневского пассажирского вагонного депо сумели возобновить впервые за 17 лет капитальный ремонт дизель-поездов венгерского производства. Первый отремонтированный таким образом дизель-поезд, состоящий из трех секций, вышел на линию в октябре т.г.

Затраты экономически оправданы, если учесть, что дизель-поезда могут доказать свою рентабельность на направлении Унгень–Кишинэу и Бульбоака–Кишинэу в утренние и вечерние часы. Многие, конечно, зависит не только от умелой эксплуатации, но и от тарифов на перевозки пассажиров, искоренения безбилетного проезда. Пригородные перевозки нельзя сбрасывать со счетов ни в коем случае. После проведения реструктуризации железной дороги они станут, наряду с поездами международного сообщения, важным источником доходов

пассажирского сегмента, который будет выделен в самостоятельную единицу.

Во время объезда генеральный директор Молдавской магистрали Юрий Топала встретился со специалистами некоторых линейных станций Бендерского участка. Его интересовали, прежде всего, местные условия работы и то, какие меры принимаются по снижению эксплуатационных затрат. На втором этаже поста ЭЦ станции Кэушень старые окна заменены на стеклопакеты, лучше сохраня-

ющие тепло. С целью оптимизации расходов на отопление намечено перевести всех работников именно в это здание. Обсуждалась возможность отделки наружных кирпичных стен фасадными панелями термопан с последующей покраской. Они являются хорошими утеплителями и, в то же время, улучшат эстетику фасада. На соседней станции Кэинарь все работники сконцентрированы в здании поста ЭЦ давно, а вот до замены старых окон, в которых много щелей, руки строителей пока не дошли. Комиссия обещала местным движением помощь. Также разобрались быстро с необходимостью увеличения запаса угля на зиму. Топливо завезут обязательно. Но работников волновал еще



себестоимости перевозок. Как следовало из объяснения начальника ПЧ-2, о ремонте путевого хозяйства речь пока не может идти по причине отсутствия достаточного количества шпал. Проводятся отдельные разрядки очагов кустовой гнилости в самых проблемных местах. Вникнув в ситуацию, генеральный директор отдал распоряжение освободить от вагонов нерабочего парка один из путей, что облегчит маневровый процесс. Удовлетворяя заявку местных осмотчиков вагонов, дистанция пути выделит для обогрева их служебного помещения 15 списанных деревянных шпал.

стр. 6



# ТРУДНОСТИ НЕ ПОМЕШАЛИ ПОДГОТОВИТЬСЯ К ХОЛОДАМ

(Окончание. Начало на 5-й стр.)

Вернувшись в Кишинэу, комиссия обобщила результаты осеннего осмотра, проведенного на Молдавской железной дороге. Выступая на итоговом разборе, руководители служб говорили о том, что удалось сделать в период подготовки сложного железнодорожного хозяйства к зимним перевозкам грузов и пассажиров, поднимали волнующие проблемы.

Например, начальник службы пути Петру Саракуца отметил в качестве положительного момента то, что благодаря закупкам генеральным директором CFM очередной партии качественных шпал и брусьев, их укладкам в путь, на мостах и под стрелочные переводы скорость движения поездов на отдельных направлениях повысилась. Укреплено путевое хозяйство с прилегающим перегонном станции Брэтушень. Принимаются меры по оздоровлению путей в районе станции Липкань и о.п. Медвежа, на других участках

северный участок. Показатели могли бы быть еще выше, если бы выделялось больше вагонов. Еще тревожит сравнительно низкая участковая скорость поездов по причине имеющихся ограничений. Нужно увеличивать оборот подвижного состава. Важно не допускать случаев нарушения безопасности движения.

Большую работу провели дистанции сигнализации и связи, электроснабжения, локомотивщики. Вагонные депо охватывают деповским и капитальным ремонтами большее количество тех вагонов, которые наиболее востребованы. Ведется разделка списанного подвижного состава на металлолом. При этом отбираются и складываются для дальнейшего использования старогодные детали. Недавно украинская компания «Металлургтранс» заключила договор на деповский ремонт 800 полувагонов работниками ВЧД-4 Басарабяски, что принесет дополнительный доход в дорожный бюджет. На разборе также поднимались вопросы улучшения безопасности движения, охраны здоровья и безопасности труда.

АБК ШЧ-3 позволила сократить длину затратной теплотрассы от узловой котельной почти на 1,2 километра. В следующем году она станет еще короче благодаря организации автономного отопления в зданиях вокзала, поста ЭЦ и АБК ПЧ-5. С отказом от печки, потреблявшей много угля, и установки электроотопительного прибора улучшились условия труда ДСП станции Пырлица. На дороге отремонтировано около 3000 м<sup>2</sup> крыш служебных зданий. Начиная с весны, будут приниматься меры по отключению от дорогостоящего городского централизованного отопления части зданий по Кишинэу.

Коснувшись состояния безопасности движения, охраны здоровья и безопасности труда, Сергей Петрович отметил, что у подавляющего числа случаев еще допускаемых нарушений лишь 10% зависимости от оборудования, а 90% – по вине человеческого фактора. Нужно следовать строго должностным инструкциям, не пренебрегать учебой, организацией должного контроля, усиливать трудовую и технологическую дисциплину.



Подвел черту генеральный директор ГП «Железная дорога Молдовы» Юрий Топала, сказав в заключение, что положение, в котором находится магистраль, остается трудным, многое еще не удается решить по причине нехватки средств. В таких условиях все внимание следует сосредоточить на том, чтобы дорога как экономический агент продолжала функционировать нормально, снижая, как только можно, эксплуатационные расходы и обеспечивая перевозки необходимых объемов грузов для извлечения дополнительного дохода. Только укрепляя конкурентоспособность магистрали, можно вырваться из финансовых тисков.

Юрий Константинович призвал к проявлению еще большей хозяйской предприимчивости, заверив, что положение дел на магистрали при общей заинтересованности в успехе обязательно изменится к лучшему. Уже готово техническое обоснование реконструкции путевого хозяйства южного участка на кредиты западноевропейских банков. Осталось разработать проект и выбрать исполнителей на основе тендеров, как того требует законодательство. Уже в следующем году возможно получение двух новых тепловозов, отличающихся хорошими эксплуатационными характеристиками. Потом поступит оставшаяся партия машин. Производством их займется победитель тендера. Новая техника позволит организовывать вождение поездов даже в условиях затяжных подъемов с большим, чем теперь экономическим эффектом. А эксплуатируемые ныне тепловозы очень устарели, потребляют много топлива, к ним невозможно приобретать запасные части, выпуск которых фактически прекращен на заводах изготовителях. С завершением реконструкции путей и эксплуатацией современной тяги появится возможность для ускорения оборота грузовых вагонов. Это ненормально, когда

на продвижение вагона с севера на юг и по участку Басарабяска–Джурджулешть уходит двое-трое суток.

Но никакая, даже самая совершенная, техника не поможет без хорошо обученных, грамотных специалистов. Генеральный директор Юрий Топала выразил большую обеспокоенность по поводу текучести кадров в филиалах магистрали. Чтобы восполнить нехватку работников, в первую очередь, путем привлечения молодежи, необходимо улучшать мотивацию труда особенно специалистов ведущих железнодорожных профессий. Поэтому после погашения долгов по заработной плате придется задуматься серьезно об ее повышении, что находится в прямой зависимости от улучшения финансовых возможностей дороги. Многие могут решить уже теперь пересмотр размеров заработной платы в сторону повышения в рамках филиалов, если происходит сокращение кадров и вводится совмещение выполняемых функций. В этом отношении показателен опыт столичного вокзала и его структурных подразделений, где в результате приведения численности штата в соответствие с реальными объемами работы высвобожден значительный финансовый ресурс. Вызывает вопросы привязка заработной платы к выслуге лет. Это не стимулирует молодых специалистов, которые, выполняя ту же работу, что и люди со стажем, получают меньше денег. Нужно искать любой доступный резерв, чтобы молодежь закреплялась лучше.

Генеральный директор дал положительную оценку подготовке магистрали к перевозкам грузов и пассажиров в условиях зимних холодов, поблагодарив ее специалистов за вложенный труд.

На этой ноте осенний коммиссионный осмотр-2017 завершился.

Фото Юрия КОЗЛОВА



В условиях дефицита материалов стратегия руководства магистрали состоит в том, чтобы новые и старогодные шпалы направлять, в первую очередь, на ремонты не только самых проблемных мест, но и туда, где намечилось существенное улучшение грузовой работы. Все дистанции пути готовы к работе зимой. Сохраняется костяк опытных, проверенных делом специалистов, во главе коллективов – умелые организаторы. Персонал повышает квалификацию, ведется обучение первозимников. На линейке готовности – снегоуборочная техника.

Как следовало из выступления начальника службы движения Игоря Мунтяну, погрузка станциями по мере возможности выполняется, в чем задает тон

В своем выступлении заместитель генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» по инфраструктуре и тяговому подвижному составу Сергей Томша акцентировал внимание на том факте, что в филиалах намечился принципиально новый подход при реализации задач, связанных с подготовкой к зиме. Усилился упор на экономическую составляющую, что выражается лучшей нацеленностью на оптимизацию затрат, в частности, энергоресурсов. Если в прошлом году пример в этом отношении подал железнодорожный узел Басарабяска, пересмотревший систему отопления зданий, то теперь за выполнение аналогичных мероприятий взялись в Бэлць. Установка автономного котла в

На разборе также выступил начальник службы материально-технического обеспечения (МТО) Валерий Канна. Он сообщил, что в условиях недостаточного финансирования заявки на материалы, поступающие из филиалов, удовлетворялись не полностью. Из выделенных средств большая часть ушла на приобретение шпал, а на остальные закупились технические масла, запасные части и т.д. Исходя из нового регламента, будут учитываться и дальше лишь самые обоснованные заявки. Поэтому руководителям филиалов следует серьезно определиться с тем, что крайне необходимо для выполнения запланированных работ.



## Первая миссия экспертов TAIEХ на CFM по внедрению системы платы для доступа к железнодорожной инфраструктуре

**В период с 13 по 17 ноября 2017 г. на ГП «Железная дорога Молдовы» (CFM) работали эксперты TAIEХ (Инструмент технической помощи и обмена информацией Европейской комиссии) <http://ec.europa.eu/taieх>, г-н Видмантас Тамулис из Министерства транспорта и коммуникаций Литовской Республики, и г-н Вилле Саарен из Агентства транспорта Финляндии, во главе с г-ном Бернаром Шантемесе, советником высокого уровня в области транспорта Европейского союза при Министерстве экономики и инфраструктуры Республики Молдова (МЭИ).**

Представители Службы железнодорожного транспорта МЭИ, г-н Роман Гапеев, начальник службы, и г-н Василе Кодряну, главный консультант, а также руководство CFM, представленное г-ном Сергеем Томша, заместителем генерального директора по инфраструктуре и тяговому подвижному составу, г-ном Григорием Кондурাকে, заместителем генерального директора по коммерческой деятельности, другие должностные лица CFM из Дирекции стратегий и международных связей, коммерческой, экономической и финансовой служб присутствовали на рабочих встречах с экспертами TAIEХ, которые проходили в центральном офисе CFM.

Цель миссии – проанализировать ситуацию в Молдове в отношении национального законодательства и соответствующего законодательства ЕС. Речь шла о Директиве 2012/34/ЕС от 21 ноября 2012 г. о создании единого Европейского железнодорожного пространства, Директиве 2016/2370 от 14 декабря 2016 года о внесении поправок в Директиву 2012/34/ЕС об открытии внутреннего рынка услуг пассажирских перевозок и управлении железнодорожной инфраструктурой, вторичных правил и положений, подготовленных для реализации директив, в частности Регламента ЕС 2015/909 от 12 июня 2015 о порядке расчета стоимости инфраструктуры на основании понесенных прямых



затрат в результате эксплуатации поездов.

На основе этой оценки эксперты TAIEХ разработают подробную «дорожную карту» для следующих шагов, которые должны быть предприняты в Республике Молдова и на CFM для разработки и внедрения методологии взимания платы за доступ к железнодорожной инфраструктуре (TUI) в соответствии с действующим законодательством ЕС. В конце миссии эксперты также предложат методологию расчета TUI на основе прямых затрат из общих расходов на содержание инфраструктуры для тех приемлемых затрат, которые

будут покрываться за счет доходов, поступающих от уплаты TUI. Предлагаемая методология расчета TUI будет отражена в проекте нового Кодекса железнодорожного транспорта Республики Молдовы и/или утверждена отдельным правительственным/министерским нормативным актом, который разрабатывается в настоящее время МИЭ совместно с CFM в контексте внедрения положений по железнодорожному транспорту Раздела «Транспорт» Соглашения об ассоциации между Республикой Молдова и Европейским Союзом.

*По информации  
пресс-службы CFM*



## Пограничное совещание молдавских и румынских железнодорожников

**В период с 22-24 ноября 2017 года в Кишинэу проходило совещание совместной Пограничной комиссии железных дорог Республики Молдова и Румынии.**

Делегацию Молдавской железной дороги возглавил Григорий КОНДУРАКЕ, заместитель генерального директора по коммерческой деятельности. В состав делегации вошли - Алина ДЬЯЧЕНКО, директор Дирекции стратегий и международных связей; Валерий КОНСТАНТИНОВ, начальник службы международных связей и протокола Дирекции стратегий и международных связей; Игорь ПЛЕШАКОВ, начальник грузовой службы; Игорь МУНТЯНУ, начальник службы движения; Петр САРАКУЦА, начальник службы пути; Вячеслав ПАШКАН, первый заместитель начальника пассажирской службы; представители служб и филиалов CFM.



Делегацию CFR АО возглавил ПАША Виорел – главный инструктор по регулированию и развитию движения Департамента движения. Делегацию CFR «Marfă» АО возглавил ЕНЕ Виорел – директор Департамента движения.

Очередная Кишиневская встреча непременно будет способствовать совершенствованию механизма организации перевозок грузов и пассажиров между Молдовой и Румынией. А также повышению эффективности комплексной работы пограничных переходов

при минимуме времени стоянки грузовых и пассажирских поездов под различными видами технологического осмотра подвижного состава.

В ходе совещания обсуждался анализ объемов внешнеторговых грузов через пограничные переходы CFM-CFR за период с января по сентябрь 2017 года; график движения поездов, время простоя вагонов и локомотивов. Были проанализированы итоги выполнения предыдущего протокола пограничного совещания, которое состоялось 22-24 ноября 2016 года в г. Предал (Румыния). Также были разработаны меры по обеспечению передачи грузов для импорта-экспорта и сокращению времени стоянки вагонов



и оборота локомотивов. Участники совещания согласовали график движения поездов на пограничных переходах в 2017-2018 гг., обсудили проблемы, касающиеся организации пассажирских перевозок; результаты внедрения интегрированной системы связи «голос-данные» в рамках проекта «Cross-Border infrastructure (communication infrastructure between Romania and Republic of Moldova)» в зоне Галаць Ларга-Джурджулешть;

определение порядка согласования и устранения неисправностей, возникающих в телекоммуникационном оборудовании на участке Галаць Ларга (CFR)-Джурджулешть (CFM) и др.

Итогом заседания было подписание протокола, который вступит в силу с 10 декабря 2017 года.

**Следующее совещание смешанной пограничной комиссии состоится в четвертом квартале 2018 года в Румынии.**





рождения **НИКИФОРОВУ** Ли-  
**лиану Ивановну**, заместителя  
главного редактора.

– Желаем Вам крепкого  
здоровья, счастья, бодрости,  
неиссякаемого жизнелюбия на  
долгие годы!



Руководство Государствен-  
ного предприятия «Железная  
дорога Молдовы» поздравляет  
с днем рождения **ПЫРЛОГ** Вя-  
**чеслава Георгиевича**, началь-  
ника экономической службы  
CFM.

– Желаем Вам крепкого здо-  
ровья, успешной реализации но-  
вых интересных проектов, сча-  
стья, семейного благополучия и  
удачи на жизненном пути.



Коллектив редакции «Же-  
лезнодорожник Молдовы» от  
всей души поздравляет с днем

**сандровну**, помощника на-  
чальника локомотивного депо  
по кадрам; с 55-летием – **НИ-**  
**КУЛИЦА** Александра Алек-  
**сеевича**, машиниста депо; с  
30-летием – **ИВАНОВА** Олега  
Ивановича, слесаря депо.



Администрация и профсо-  
юзный комитет Кишиневской  
дистанции сигнализации и свя-  
зи от всей души поздравляют  
с 60-летием **СОРОЧАН** Ната-  
**лию Федоровну**; с днем рож-  
дения – **АНТОЧИ** Михаила  
**Филипповича**, механика связи;  
**ЕРМОЛИНУ** Татьяну Никола-  
**евну**, старшего механика свя-  
зи; **МУШУК** Нину Георгиевну,  
главного бухгалтера; **СЛУПЕЦ-**  
**КУЮ** Ларису Юрьевну, меха-  
ника СЦБ.

Пусть годы мчатся чередой,  
Минуя все ненастья.  
Мы вам желаем всей душой  
Любви, здоровья, счастья!



## БУДЕМ ЗДОРОВЫ

# Чего нельзя делать, когда на улице очень холодно

Мы заболеваем не из-за холода и не простужаемся, если одеваемся соответствующим образом. Кроме того, свежий воздух полезен для организма. Но мы можем заболеть, если не соблюдаем определенные правила.

Когда на улице холодно, мы должны одеваться соответствующим образом. Зимой, естественно, мы не выходим на улицу в футболке. Но мы не должны чрезмерно укутываться. Рекомендуется надеть хлопчатобумажную блузку или футболку, потом свитер или куртку. Ошибку, которую делают многие из нас: хорошо одеваемся в верхней части тела, но надеваем только пару джинсов. Еще одна ошибка: человек тепло одет, но не носит головной убор или перчатки. Холод подступает с конечностей, поэтому их нужно лучше всего защищать.

### Не бойтесь холода

Если на улице холодно, это не означает, что вы не должны выходить из дома. Если на улице -20 градусов, конечно, не стоит долго оставаться на морозе. Но если зимой температура около -5 градусов, нужно выходить гулять, потому что свежий воздух полезен для организма. Один час, проведенный на улице, поможет не заболеть. Это также относится к детям. Пребывание в течение нескольких дней только в теплом помещении приводит к тому, что мы становимся уязвимее к холоду, когда выходим на улицу.

### Не укутывайтесь и не закрывайте рот шарфом

Если мы надеваем несколько слоев одежды, особенно тесно прилегающей к телу, мы потеем, и автоматически нам будет холоднее. Так легче всего простыть. Родители не правы, когда они накрывают рот ребенка шарфом, эта зона чрезмерно увлажняется, поэтому в ней развиваются

### Теплые напитки на са- мом деле не согревают

Теплые напитки, потребляемые зимой на улице, не помогают. Не поможет горячий чай, когда находимся зимой на улице. Ощущение тепла носит временный характер, мы сразу потеем, а это нежелательно. Алкоголь тоже противопоказан. Ощущение тепла будет только на уровне кожи, значит, мы будем потеть. Зимой лучше

## НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ МИРА

# Транспорт передвигается по монорельсовой дороге на пятиметровой высоте и достигает скорости в 250 км/час

Уникальный поезд в Китае передвигается по монорельсовой дороге на высоте пяти метров над землей.

Он может состоять из трех, четырех или пяти вагонов; максимальная вместимость поезда – 510 пассажиров. Скорость состава достигает 250 км/час. Данный проект разрабатывался как малозатратный. Ожидается, что «летающие» поезда будут особенно востребованы в больших городах и горных районах Китая.

Первый поезд на подвесных рельсах был сконструирован еще в начале XX века. В 1901 году в немецком городе Вупперталь запустили «летающий» состав, который функционирует и сегодня. Китай является третьей страной в мире после Германии и Японии, которая пользуется технологией подвесных поездов.



## ПОЛЕЗНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

# Сколько будет стоить полис медицинского страхования в Молдове в 2018 г.?

В Молдове стоимость полиса обязательного медицинского страхования в 2018 г. не изменится и составит, как и ранее, 4056 леев на человека.

Это предусматривает одобренный правительством про-

ект закона о фондах обязательного медицинского страхования на 2018 год.

Документом также предусмотрено, что, как и в предыдущие годы, в 2018 г. полис обязательного медицинского страхования можно будет при-

обрести по льготной цене до 1 апреля 2018 г. В частности, лицам, которые приобретают полис в индивидуальном порядке, до 31 марта будут предоставлены скидки в размере от 50 до 75% от стоимости полиса.

Следует отметить, что в 2009 г. стоимость полиса обязательного медицинского страхования в Молдове составляла 2637,6 лея, в 2010 г. – 2478 леев, в 2011 г. – 2772 лея, в 2012 г. – 2982 лея, в 2013 – 3318 леев, а в 2014-2017 гг. – 4056 леев.

Правительство ранее планировало повысить стоимость полиса с 2017 г. до 5319 леев, однако Парламент принял поправки в Закон об обязательном медицинском страховании, согласно которым был введен мораторий на планируемое повышение стоимости полиса.

По материалам  
информационных агентств



бактерии. Совершенно неправильно покрывать рот, чтобы не вдыхать холодный воздух. Кроме того, не надевайте несколько пар носков, это нарушает циркуляцию крови и ногам будет холодно. Лучше выбрать обувь с мехом внутри, надеть одну пару носков, чтобы ногам было свободно.

есть натуральные продукты, которые укрепляют иммунную систему. Очень хороши цитрусовые, зеленые листовые овощи, имбирь, которые творят чудеса, кабачки тоже помогают организму адаптироваться легко к низким температурам.

По сообщению информаци-  
онных агентств