

# ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК МОЛДОВЫ



N 13-14 (5947-48) 17 июля 2018 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.

## ■ ОСЖД/ФИАТА УКРЕПЛЯЮТ ТРАНСПОРТНЫЕ СВЯЗИ



Молдавскую железную дорогу на семинаре представлял Григорий КОНДУРАКЕ, заместитель генерального директора по коммерческой деятельности CFM.

Как было отмечено в приветственном слове Зубайды Аспаевой, председателя Комиссии ОСЖД по грузовым перевозкам, объемы евро-азиатской торговли товарами растут. Очевидна необходимость укрепления транспортных связей, оживления старых и развития новых маршрутов и торговых путей между Европой и Азией. В условиях растущей конкуренции с другими видами транспорта

## Обсуждены новые возможности мультимодальных перевозок Европа—Азия—Европа

В период с 11 по 12 июля 2018 г. в г. Стамбул, Турция, прошел совместный семинар ОСЖД/ФИАТА (Международная федерация экспедиторских ассоциаций) по комбинированному перевозкам «Новые возможности мультимодальных перевозок Европа—Азия—Европа».

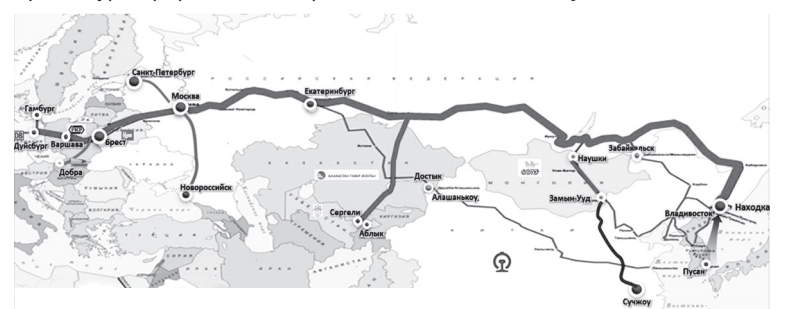
обеспечение привлекательности грузовых перевозок железнодорожным транспортом для государств Европы и Азии приобретает особое значение.

Принимая во внимание все происходящие процессы в железнодорожной отрасли стран-членов Организации сотрудничества железных дорог, контейнеризации международной торговли, организации новых транспортных видов, создания логистических центров, комитет ОСЖД совместно с ФИАТА еже-

годно проводят семинары с целью обмена опытом, принятия совместных рекомендаций в части повышения эффективности перевозочной деятельности железных дорог, улучшения транспортного обслуживания клиентов, определения перспектив взаимодействия железнодорожного транспорта с другими видами транспорта.

Участники семинара обсудили на сессиях целый ряд актуальных вопросов: евро-азиатские транспортные коридоры —

реалии и перспективы развития; гармонизация международных процедур оформления перевоз-



зок при применении различных правовых систем, облегчение условий пересечения границ; применение информационных технологий, электронный обмен данными; перспективы привлечения грузопотоков в направлении Европа—Азия—Европа по маршруту через Каспийское и Черное моря и др.

Прошедший в Стамбуле семинар будет способствовать созданию благоприятных условий для движения товаров через границы, что, в свою очередь, повлияет на дальнейшее развитие торговых отношений между странами Европы и Азии, приведет к росту объемов железнодорожных перевозок.

Ирина КРАЕВСКАЯ

## ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ



ВЧД-2

### Басарабьяское рефрижераторное вагонное депо отметило юбилей



От руководства CFM юбиляров поздравил первый заместитель генерального директора — главный инженер Мирон ГАГАУЗ и огласил список поощренных

1968—2018

История депо продолжается...

Стр.4-5 ►

## ■ НОВОСТИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ЖИЗНИ

## В Мадриде прошла 92-я Генеральная ассамблея Международного союза железных дорог (МСЖД)

В Мадриде 4 июля 2018 года при участии Национального оператора железных дорог Испании (RENFE) и некоммерческой организации Spanish Railways Foundation (FFE) состоялось заседание 92-й Генеральной ассамблеи Международного союза железных дорог (МСЖД). Руководил работой ассамблеи председатель МСЖД, генеральный директор Государственных железных дорог Италии (FS) Ренато Маццончини (Renato Mazzoncini).

Решением Исполнительного комитета и Генеральной ассамблеи новым генеральным директором организации избран Франсуа Давенн (Francois Davenne), являющийся генеральным секретарем Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ). Официально он вступит в должность на 4-летний срок в середине 2019 года и заменит действующего генерального директора Жан-Пьера Лубину.



Франсуа Давенн назначен генеральным директором МСЖД

Руководители МСЖД и Международного союза общественного транспорта (UITP) подписали протокол о намерениях, направленный на укрепление сотрудничества между обеими

организациями в сфере безопасности, охраны окружающей среды, цифровых технологий, доступности станций, региональных и пригородных перевозок и в других, касающихся создания надежных систем городской мобильности.

Председатель Азиатско-Тихоокеанской ассамблеи МСЖД (АТРА) О.В.Белозёров ознакомил собравшихся с деятельностью по таким вопросам, как финансирование стартапов, стандартизация, углубление сотрудничества в рамках Азиатско-Тихоокеанской и Европейской региональных ассамблей Международного союза железных дорог. Была подчеркнута важность вопросов, представляющих интерес и для членов, не входящих в состав Евросоюза. В их числе — разработка совместных технических стандартов для колеи 1520 и 1435 мм, сближение нормативной и правовой базы, активизация взаимодействия региональных ассамблей МСЖД.

Одной из ключевых тем на заседании Генеральной ассамблеи МСЖД была разработка стандартов. Рассмотрен проект Руководства по стандартизации, в котором представлен пошаговый механизм подготовки и публикации международных



железнодорожных решений (IRS) и дальнейшей их трансформации в международные стандарты в рамках сотрудничества МСЖД с Международной организацией по стандартизации (ИСО), Международной электротехнической комиссией (МЭК), Европейскими комитетами по стандартизации (СЕН) и электротехническим стандартам (СЕНЕLEC) и другими.

Генеральной ассамблей рассмотрено назначение директора департамента безопасности Польских государственных железных дорог (РКР) П.Курца (Piotr Kurcz) на должность вице-председателя МСЖД по вопросам безопасности, а

также директора пассажирского департамента МСЖД Марка Гигона (Mark Guigon) координатором Латинско-Американского региона.

Среди 200 членов МСЖД на пяти континентах насчитывается 80 активных, 41 аффилированный и 79 ассоциированных участников.

Молдова имеет статус ассоциированного члена в Международном союзе железных дорог с 2012 года и представлена Государственным предприятием «Железная дорога Молдова» (CFM).

По материалам информационных агентств



■ ИНТЕРВЬЮ В НОМЕР



# Люди в оранжевых жилетах работают на путях под солнцем и в ночных огнях, зимой и жарким летом

*Работать и обслуживать железнодорожную инфраструктуру — дело чрезвычайно ответственное и многоуровневое. Требуется от каждого участника перевозочного процесса знаний и опыта для безусловного обеспечения безопасности движения по железной дороге Молдовы. Как справляются с этой наиважнейшей задачей работники CFM? За ответом на данный вопрос редакция обратилась к заместителю генерального директора Молдавской магистрали по инфраструктуре и тяговому подвижному составу Сергею ТОМШЕ.*

**Сергей Петрович, знойные летние месяцы — один из напряженных периодов работы всего железнодорожного транспорта. Ртутный столбик термометра порой зашкаливает даже в тени. Как организован производственный процесс в хозяйствах пути, сигнализации и связи, электроснабжения?**

— В рамках подготовки к работе в летний период руководством ГП «Железная дорога Молдовы» был проведен комиссионный осмотр объектов инфраструктуры предприятия. Осмотр сооружений, устройств, служебно-технических зданий дороги проводился специальной комиссией под председательством генерального директора Юрия ТОПАЛА. Необходимо отметить, что общий план подготовки к работе в весенне-летний период в целом по предприятию включал в себя десятки мероприятий. И все они были направлены на обеспечение стабильной и бесперебойной работы железной дороги в части осуществления пассажирских и грузовых перевозок.

К весне-лету дорогу начали готовить, как только растаял снег, и завершили начатое еще в апреле т.г. Сегодня ведется подготовка хозяйств к осенне-зимнему 2018-2019 гг. этапу деятельности CFM. Заменены порядка восьми тысяч деревянных и более тысячи железобетонных шпал. Начата смена мостовых брусьев, смена переводного бруса. По распоряжению руководителя магистрали путейцы ведут работы по демонтажу путей, которые в течение 20-ти последних лет не участвовали в технологическом процессе (станционные пути, подъездные пути). Параллельно готовятся необходимые документы. Выбираем то, что еще послужит для дороги как повторный материал для поддержания инфраструктуры. Негодные материалы верхнего строения пути сдаются в металлолом. Это огромная работа, требующая времени и мастерства. Другой важный момент: последние годы продолжается работа по уменьшению эпюры укладки шпал на станционных путях. На некоторых участках эпюра составляет 2000 шпал/км, на некоторых — 1840 шпал/

км. Согласно инструкции, на станционных путях эпюра на 1 км должна составлять 1640 шпал. Все пригодные шпалы, снятые с пути, ремонтируются и повторно укладываются не только на главном ходу, но и на станционных и подъездных путях. Активно идет демонтаж недействующих путей. Ведется он с применением техники — кранов на железнодорожном ходу — ну и, конечно, и вручную. Чем бы ни занимался коллектив служб П, которым руководит Петру Саракуца, в дистанциях пути строго выполняются планы работ. В рамках текущего содержания пути ведется выправка, рихтовка, регулировка зазоров, соблюдение плеча балластной призмы и др. Много времени занимает, с учетом высоких атмосферных температур, постоянный обход железнодорожного полотна путевыми бригадами всех дистанций. Особенно пристальное внимание уделено бесстыковому пути, так как это — сложное инженерное сооружение и требует особого подхода.

Силами коллектива Бэлцкой дистанции пути ведется капитальный ремонт нашего единственного тоннеля на 117 км под Матеуцами. Основная проблема — свод тоннеля: падает облицовка, штукатурка, известковый камень. Под воздействием низких зимних температур постоянно разрушается и крошится камень. Чтобы приостановить этот процесс и не допустить падения отваливающихся элементов тоннеля, идет инъектирование вертикальной стены и свода — плоскости сверлятся буром, в открытые отверстия заливается специальный бетонный раствор и консолидирует их. Много десятилетий состоянием этого тоннеля не занимались, а ему больше 100 лет. Конструкцию периодически поддерживали незначительными ремонтными работами, но такого серьезного ремонта, как сейчас, тоннель не знал последние 50 лет, если не больше. Работы здесь продолжаются второй месяц.

Много дел и у коллектива Окницкой дистанции пути — начат ремонт устоев старинного моста на 188 км Гырбово—Наславча. Его внутренности для поддержания конструкции в рабочем состоянии



также заливаются крепким специальным раствором, который консолидирует сооружение. Мост — старый, постройки 1892-1894 гг. позапрошлого столетия. Требуется к себе повышенного внимания: в те далекие годы мосты строились не из сборного железобетона, а из монолитного бутового камня. Со временем в конструкции моста появились трещины, поэтому серьезных ремонтных работ было не избежать. Опыт ведения подобного рода работ у наших путейцев имеется, поэтому все в норме и под строгим технологическим контролем.

Хочется отметить действия путейцев по станции Брэтушень, которая загружена работой: произведена разрядка кустовой гнилости шпал, открыты дополнительные пути для погрузки-выгрузки. С привлечением коллектива НГЧ на перроне станции Дондушень отремонтированы платформа, лестницы, которые ведут в город, сделан пандус.

Не менее серьезная работа в путевых филиалах связана с отменой предупреждений об ограничении скорости движения. В июле 2018 г. удалось уменьшить общую цифру на 7 предупреждений. Это хороший результат. Особенно радует отмена трех предупреждений на участке Кишинэу—Бендер, что позволило уменьшить время в пути модернизированного дизель-поезда сообщением Кишинэу—Одесса. Сейчас работаем над отменой еще двух предупреждений на данном участке.

Напряженные трудовые будни и у путейцев южного региона магистрали — в Басарабьесской ПЧ, которая является самой протяженной на дороге. Укрепили станцию Кахул, отремонтировали 8-й путь, горловину. Сделано это с учетом модернизации местным экономическим агентом нории (бункера для хранения и погрузки зерновых): раньше она вмещала до шести вагонов, после модернизации появилась возможность грузить до 12 вагонов в сутки. Такие же работы проводятся по станции Брэтушень. Также были отремонтированы подъездные пути по станции Заим.

В целом ситуация с обеспечением безопасности движения в путевом хозяйстве стабильна. По ряду позиций даже улучшилось состояние верхнего строения пути. Это результат напряженного труда работников всех профильных подразделений.

Отмечая проделанный объем работ по оздоровлению инфраструктуры, хочу отметить усилия руководителя Молдав-

ской магистрали Юрия Константиновича Топала в данном вопросе. В самое ближайшее время ожидаем получить из Белоруссии еще 10 вагонов с деревянными шпалами, траверсами для электриков, брусом для ремонта повышенного пути по станции Дрокия, шпалами для текущего содержания и брусом для стрелочных переводов. Все грамотно распределим по дистанциям и уложим в путь, что будет способствовать подготовке хозяйства пути к предстоящему зимнему сезону грузовых и пассажирских перевозок.

Общеизвестный факт, что путейцам среди представителей других профессий в нашем ведомстве труднее всех достается хлеб. Масса тяжелого ручного труда — в любое время года, в любую погоду. Сегодня эта данность заметно поубавила желающих работать в хозяйстве пути. На сегодняшний день недостает около 150 монтеров пути. Особенно остро это ощущается в Кишиневской и Окницкой дистанциях пути.

**А чем сегодня занимаются коллективы хозяйства сигнализации и связи?**

— Активно проводятся плановые виды профилактических работ. Много работы по проектам и изменению схем станций, где идет демонтаж путей и стрелочных переводов. Заслуживает внимания сделанное по станции Джурджулешть: большая часть стрелочных переводов не имели контроля у дежурного по станции. Стрелки переводились вручную составителям поездов, но ДСП не видел, правильно ли они переведены. Мы начали эту работу в прошлом году. Были установлены светофоры, проложен кабель, проведены необходимые земляные работы, завершены монтажные работы. Благодаря этому удалось усилить безопасность движения поездов на участке, облегчить работу дежурных по станции. Теперь, когда ДСП готовит маршрут, он видит, все ли в порядке, какая ситуация и как переведены стрелки. Это важная работа, с учетом того, как за последние годы удалось развить южный регион магистрали в районе станции Джурджулешть и Международного Свободного порта. В процесс развития станции были вовлечены помимо связистов и энергетики, путейцы и движеницы.

**Конечно же, много самых разных дел и забот у наших энергетиков.**

— Основной задачей энергетического хозяйства дороги, которое возглавляет Думитру Моцок, является содержание





всех элементов оборудования и линий электропередачи в технически исправном состоянии, гарантирующем безопасное движение поездов с установленными скоростями.

В этих целях ведется большая профилактическая работа. Заменены 8 опор, 150 изоляторов, 105 траверс, 15 трансформаторов ОМ, 12 кабельных спусков, выполнен монтаж 37 кабельных муфт, ремонт 6 контуров заземления, чистка 36,17 км трассы ВЛ, заменены 80 светильников, произведена замена 14 штук опор низковольтной линии электропередачи по ст. Вулкэнешть и пр. Не обошли вниманием энергетики ДОП — заменили порядка 500 метров кабеля. Кадровый вопрос актуален и в хозяйстве электроснабжения. Острее всего он ощущается в Кишиневской ЭЧ. Огромная благодарность начальнику ЭЧ-1 Игорю Томчаку за то, что, несмотря на нехватку кадров, удается держать ситуацию под контролем и обеспечивать безопасность движения поездов.

**С большим нетерпением ожидает Молдавская железная дорога реализации инвестиционных проектов по реабилитации инфраструктуры и обновлению подвижного состава.**

— Мы сейчас на стадии подготовки ко второй фазе инвестиционного проекта. Намечена модернизация участка Бендеры—Басарябьяска—Етулия—Джурджулешть протяженностью 250 км. Готовится пакет документов для проведения тендера на проектирование и выполнение намеченных работ. Надеемся, что к осени этого года пройдет тендер и до конца 2018 года, возможно, будет подписан договор с его победителем, будут начаты работы и к середине 2019 года начнем реально реабилитировать выбранный участок. Этот амбициозный проект предусматривает капитальные работы на всех участках. Деревянные шпалы будут заменены на железобетонные. Заменяют также рельсошпальные решетки на участках, по которым было пропущено более 500 млн тонн груза, участки с дефектными рельсами, с дефектными плетями, с дефектными железобетонными шпалами. Это порядка 84 км, требующих замены. На остальных километрах будет проводиться средний ремонт, частичная замена дефектных шпал, дефектного скрепления, очистка щебня и переход на бесстыковый путь. Будут заменены порядка 80 стрелочных переводов, которые уложат на железобетонные брусья. На 39 переездах будут выполнены необходимые капитальные работы с заменой устаревшего оборудования и материалов. Будем укладывать новые настилы на резиновой основе, делать водоотводы, менять светофоры. По хозяйству СЦБ и связи пройдет замена аккумуляторных батарей, регулировка, ремонт распределительных щитов согласно существующим стандартам, кабеля СЦБ и связи и пр. В проектирование включено строительство поста ЭЦ по станции Джурджулешть. В результате, по завершении этого проекта, планируем достичь на участке средней скорости не менее 50-60 км/ч. Тогда, к примеру, состав из Каушень до Етулии доберется не за 9 часов, а за 4-4,5 часа. Демонтированными материалами будем укреплять инфраструктуру железнодорожных участков от Бендер до Унгень, Бэлць и Окницы. Вот такие у нас стратегические планы.

**Сергей Петрович, перспективы Молдавской магистрали впечатляют.**

— По-другому быть не может, если мы хотим видеть наше предприятие благополучным в экономическом и производственном отношении. Железная дорога Молдовы непременно вернет утраченные позиции. Труд железнодорожников — это нелегкая работа. Не каждый способен «вписаться» в стальную колею. Отсюда такие качества у людей, посвятивших себя железной дороге, как трудолюбие, ответственность, старательность и добросовестность. С нашим коллективом любые задачи по плечу. В завершении нашей беседы отмечу, что все руководители служб на своих местах, ответственно решают вопросы и грамотно руководят коллективами. Есть понимание сложности ситуации, и я могу рассчитывать на них.

Беседовала  
Ирина КРАЕВСКАЯ

Фото Юрия КОЗЛОВА

# ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ МОЛДОВЫ

## Высшее образование в области железнодорожного транспорта – в УТМ



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

Республика Молдова, г. Кишинев,  
бул. Штефан чел Маре, 168

**ПРИЕМНАЯ КОМИССИЯ:**  
E-mail: [admiterea@adm.utm.md](mailto:admiterea@adm.utm.md)  
Тел.: +373 78 83 90 49  
+373 22 23-51-85  
Fax: +373 22 23-54-41

**СЕКРЕТАРИАТ:**  
E-mail: [secretariat@adm.utm.md](mailto:secretariat@adm.utm.md)



### Документы для поступления:

- паспорт, военный билет или билет призывника;
- документы об образовании (аттестат, диплом и т.д.) в оригинале, с соответствующими приложениями;
- справка о состоянии здоровья по форме 086-е, выданная в год поступления;
- 5 фотографий 3 x 4 см;
- справка о составе семьи и документы, подтверждающие право на льготы (для кандидатов из семей с четырьмя детьми и более);
- выписка из трудовой книжки (для работающих);
- квитанция об оплате взноса за прием документов.

### Уважаемые выпускники лицеев и колледжей!

Приглашаем вас получить высшее образование по специальности

**716.2 «Инженерия железнодорожного транспорта».**

Технический университет Молдовы (УТМ)

**с 16 по 19 июля 2018 года**

проводит первый тур приема на учебу для получения диплома о высшем образовании по специальности

**«Инженерия железнодорожного транспорта»**

### ПРОГРАММА ПРИЕМА:

**учеба на стационаре (4 года)**

всего – 25 мест, госбюджет – 10 мест,

по контракту – 15 мест;

**учеба заочно (5 лет)**

всего – 25 мест, все – по контракту.

### СТОИМОСТЬ ОБУЧЕНИЯ ПО КОНТРАКТУ:

на стационаре – 8500 леев в год;

на заочном отделении – 5100 леев в год.

### УТМ приглашает юношей и девушек, увлеченных железнодорожным транспортом, получить высшее образование

Стремительное развитие железнодорожного транспорта нуждается в высококлассных инженерах. У вас есть шанс стать дипломированными инженерами в этой области. Технический университет Молдовы (УТМ) — государственный университет, престижное международное заведение. Уже 50 лет мы готовим квалифицированных инженеров для национальной экономики.

На время учебы студенты обеспечиваются современными общежитиями, получают государственные и социальные стипендии.

Администрация ГП «Железная дорога Молдовы» будет оказывать финансовую поддержку студентам с отличной успеваемостью.

Полную информацию можно найти на сайте УТМ — [www.utm.md](http://www.utm.md)

**ПРИЕМНАЯ КОМИССИЯ УТМ**

**Ждем вас в УТМ: специальность ITF  
(Инженерия железнодорожного транспорта).**

*Не упустите свой шанс!*

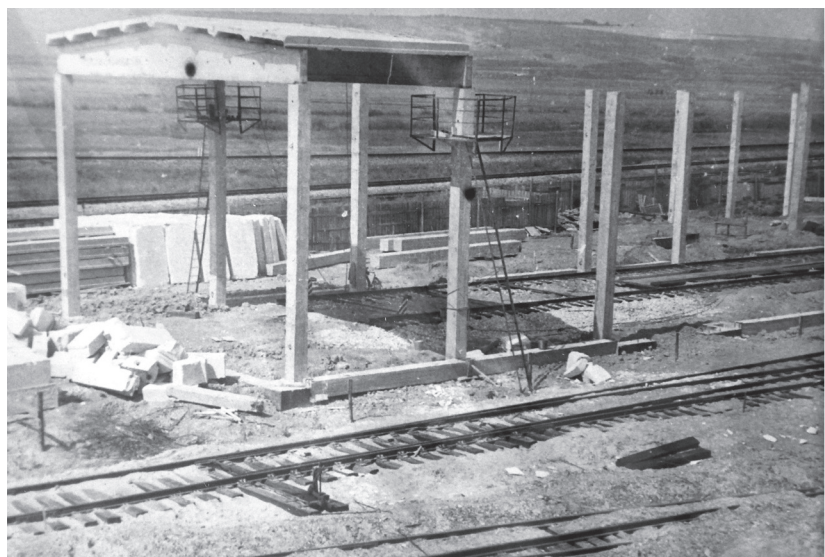


# 50 ЛЕТ

CFM ВЧД-2

■ ПАМЯТНАЯ ДАТА В ИСТОРИИ ФИЛИАЛА

## Басарабьяское рефрижераторное вагонное депо отметило юбилей



CFM  
**1968**  
**2018**

История  
Басарабьяского  
рефрижераторного  
вагонного депо  
продолжается...



От руководства CFM юбиляров поздравил первый заместитель генерального директора ГП «CFM» — главный инженер Мирон ГАГАУЗ и огласил список поощренных

**Т**оржественные звуки духового оркестра стали выразительным, эмоциональным дополнением к прекрасному настроению работников депо, почетных гостей и ветеранов железнодорожного транспорта, собравшихся в тот день в красочно оформленном актовом зале ВЧД-2, чтобы отметить 50-летие со дня основания родного филиала. Сердечные приветствия, теплые и искренние поздравления обаятельных ведущих — инженера по труду Елены Степановны Казаченко и мастера сборочного цеха Игоря Юрьевича Бостанжи — сопровождаются предложением ко всем присутствующим в зале вспомнить, с чего все начиналось, просмотреть серию тщательно отобранных слайдов. И вот уже перед глазами деповчан и гостей оживает история предприятия.

Басарабьяское рефрижераторное вагонное депо организовано в июне 1968 года на базе вагонного депо Одесско-Кишиневской железной дороги. Возглавил предприятие тогда Николай Кузьмич Олейник. В том

Многочисленный коллектив Басарабьяского рефрижераторного вагонного депо в июне нынешнего года отметил полувековой юбилей со дня основания филиала. За годы своего становления депо стало единственным в Республике Молдова заводом по ремонту рефрижераторных секций; росли и совершенствовались свое профессиональное мастерство его люди. За трудовые достижения многие работники ВЧД-2 были удостоены правительственных наград. Так, например, орден «Трудовой славы» III степени получили три деповчанина; орден «Трудовой славы» II степени — 1 человек; орден «Знак Почета» — 2 человека; орден «Красного Знамени» — 1 человек; медаль «За трудовое отличие» — 4 человека; медаль «Meritul Civic» — 2 человека; медаль «За трудовую доблесть» — 1 человек. Медалью «От emerit» был награжден, к сожалению, ушедший в мир иной, начальник депо Валерий Попеску. А самую высокую профессиональную награду — знак «Почетный железнодорожник» — получили 5 работников ВЧД-2. И это далеко не полный перечень награжденных.



же году в приписной парк вагонного депо поступили рефрижераторные секции и АРВ. Наряду с эксплуатацией и ремонтом грузовых вагонов необходимо было осваивать эксплуатацию и ремонт рефрижераторного подвижного состава; не было ни административного здания, ни больших цехов. Все нужно было начинать с нуля. И деповчане начали...

Одновременно с технологическим процессом в 1970 году началось строительство бытового корпуса и производственных цехов. Строительство

велось 12 лет, и в мае 1982 года на новых площадях басарабьяские деповчане начали производить ремонт рефрижераторных секций постройки завода «Дессау» (ГДР). Приписной парк составлял 292 секции, 1850 АРВ, 30 вагонов для перевозок эндокринного сырья. Для освоения новой незнакомой профессии из числа деповчан были организованы группы, и направлены на обучение в Дорожно-технические школы Одессы и Басарабьяски.

В 1997 году возникла необходимость производить заводские

виды ремонта вагонов непосредственно в Республике Молдова. В этом же году специалисты депо освоили заводской ремонт рефрижераторных секций. Через год начали выполнять деповской и капитальный ремонт пассажирских вагонов, а впоследствии были переоборудованы рефрижераторные вагоны в вагоны-термосы для перевозки пакетированных грузов.

2002 год вошел в историю ВЧД-2 значимым событием: был введен в эксплуатацию производственный цех формирования вагонных колесных пар. Это



С полувековым юбилеем депо собравшихся поздравил бывший начальник филиала Юрий ЗАДОРОЖНЫЙ

было настоящим достижением: они стали в 10 раз дешевле ранее закупаемых старогодных колесных пар и в 15 раз дешевле, чем если бы данный вид ремонтных работ производился на заводах Украины и России. Сегодня этот цех работает на всю CFM — формирует вагонные колесные пары не только для нужд ВЧД-2, но и других ремонтных депо Молдавской магистрали. Цех формирования вагонных колесных пар занимается также распрессовкой старогодных колесных пар, у которых истек срок эксплуатации. Колеса на распрессовку поступают со всех депо CFM.

Через два года, в 2004 году, новое достижение: специалисты депо освоили капитальный ремонт с продлением срока службы крытых вагонов. А еще через два года — в 2006 году — было принято решение использовать производственные площадки депо для капитального ремонта тепловозов. Для создания цеха по ремонту локомотивов специалистами депо было изготовлено нестандартное оборудование. Затем был организован ремонтный участок по смене бандажей локомотивных колесных пар на базе



цеха формирования вагонных колесных пар.

...Сегодня ВЧД-2 насчитывает шесть основных ремонтных цехов (колесно-тележечный, подсобно-вспомогательный, сборочный, текущего ремонта, цех формирования колесных пар, цех по ремонту спецвагонов) и девять вспомогательных. Здесь производят деповской и капитальный ремонт грузовых вагонов РПС, платформ, цистерн, вагонов для перевозки пакетированных грузов (вагоны типа 918), крытых вагонов, вагонов КРП с продлением срока использования; распрессовку и

Почетными гостями праздника, которые также выступили с поздравлениями и высоко оценили вклад ныне работающих, а также и ветеранов ВЧД-2 в достижении хороших результатов деятельности CFM, были **первый заместитель генерального директора ГП «ЖДМ» — главный инженер Мирон Ульянович ГАГАУЗ и председатель Федерации профсоюза железнодорожников Молдовы Иван Федорович ЗАПОРОЖАН.**

Одиннадцать самых достойных работников ВЧД-2 получили из рук А.Н.Димитрова Почетные дипломы и денежное воз-

награждение. А.Н.Димитров, В.И.Бижан — были отмечены лидером отраслевого профсоюза И.Ф.Запорожаном, который вручил им Почетные дипломы и денежные вознаграждения.

Золотой фонд Басарабского рефрижераторного вагонного депо — его люди. Им на торжестве было уделено главное внимание. В тот день в актовом зале депо присутствовали и ветераны, которые в 1968 году начинали свою трудовую деятельность здесь и за несколько десятилетий достигли отличных результатов в работе и были отмечены различными наградами. Вот их имена: Юрий Иванович Задорожный, Тамара Васильевна Чувальская, Сергей Гаврилович Спельчук, Николай Николаевич Ангелов, Василий Иванович Бижан, Николай Борисович Базулин, Виктор Иванович Бондаренко, Владимир Александрович Гуров, Константин Николаевич Мартынюк, Владимир Михайлович Пенцак, Константин Иванович Бешлиу, Дмитрий Дмитриевич Мочу.

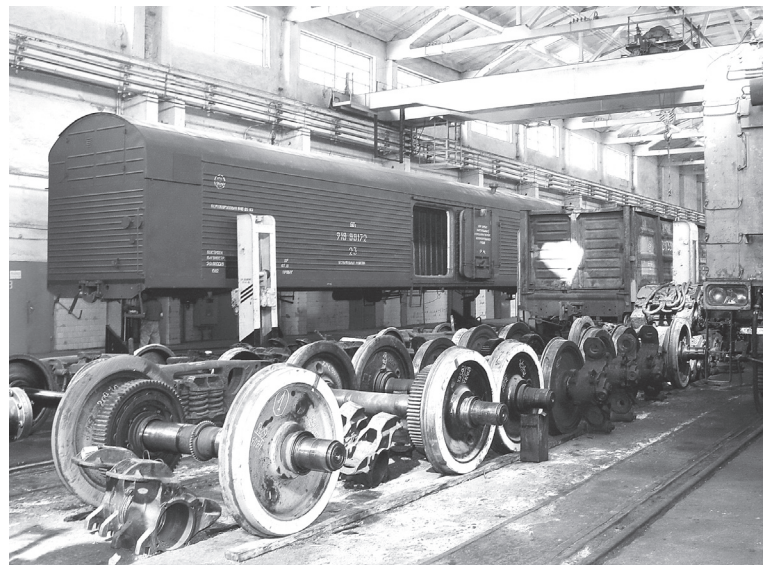
От имени тех, кто стоял у истоков депо, собравшихся поздравил с полувекowym юбилеем **бывший начальник ВЧД-2 Ю.И.ЗАДОРЖНЫЙ.**

Деповчане также вспомнили своих коллег, которых уже нет среди них, но с которыми проработали долгие годы рука об руку, плечом к плечу — в одном дружном коллективе. Сказанное было сопровождено демонстрацией фотографий ушедших из жизни работников депо...

**Председатель профсоюзного комитета ВЧД-2 Юлия КАСЬЯН-КАЗАЧЕНКО** вручила Почетные грамоты и денежные пре-

награждение Администрации ГП «ЖДМ», список которых огласил М.У.Гагауз.

Четыре самых принципиальных профсоюзных активистов — В.А.Драганова, Е.С.Казаченко,



Труд коллектива ВЧД-2 всегда востребован на CFM

запрессовку вагонных колесных пар в цехе ВКМ, смену бандажей колесных пар локомотивов. На предприятии трудятся 227 человек.

\* \* \*

Торжество, посвященное 50-летию юбилею Басарабского рефрижераторного вагонного депо, вступительным словом открыл **начальник ВЧД-2 Александр Николаевич ДИМИТРОВ.**

Слова благодарности за добросовестный труд он произнес в адрес всех работников предприятия, отметив, в частности: водителя автокрана АС 3575 Д.И.Тарлева, слесаря по ремонту подвижного состава сборочного цеха О.А.Сириченко, слесаря-ремонтника котельной В.В.Софьянчука, слесаря по ремонту подвижного состава колесно-тележечного цеха А.А.Булигарь, мастера цеха по ремонту оборудования Ф.С.Пойраз, аккумуляторщика А.С.Ника, токаря цеха ВКМ И.М.Пелеха, токаря подсобного цеха В.Б.Хотинского, слесаря по ремонту подвижного состава А.В.Сухина, электрослесаря В.З.Паскалова, техника отдела материально-технического обеспечения Н.Ф.Киселарь.



Какой же праздник без зажигательных молдавских танцев!



Александр Димитров, Юлия Касьян-Казаченко, Иван Запорожан, Николай Николаев — перед началом юбилейного торжества

мии уходящим на заслуженный отдых шести деповчанам. Среди них — электрик В.И.Бондаренко и слесарь В.М.Пенцак, которые проработали здесь со дня открытия депо.

С 50-летием образования ВЧД-2 коллег-вагонников поздравил **председатель узлового Совета председателей профкомов железнодорожного узла Басарабьска Николай Иванович НИКОЛАЕВ**, который вручил живописную картину и нежные цветы. **От имени районного Совета Басарабьски всех собравшихся поздравил его секретарь Г.П.ЛИ-**

**ВИЦКИЙ** и вручил Почетную грамоту за вклад в развитие района, пожелал предприятию дальнейшего развития и процветания, а всему трудовому коллективу — здоровья и терпения. Разделить радость со своими коллегами приехал и **начальник службы вагонного хозяйства ГП «Железная дорога Молдовы» Виктор Романович ГУТОВСКИЙ.** Среди почетных гостей торжества были руководители почти всех филиалов железнодорожного узла Басарабьска.

Особую яркость и эмоциональность празднику придали выступления самодельных артистов: ансамбля народного танца ДК Абакии «Лия», талантливых солисток-железнодорожниц Елены Казаченко, Надежды Бардук, Людмилы Кустуровой и многих других. Бригадир аккумуляторного цеха ВЧД-2 Василий Бижан, которого коллеги знают как талантливого артиста-юмориста, исполнил две задушевные песни.

...На мажорной ноте — с пожеланиями процветания, стабильности, уверенного движения вперед, значимых профессиональных достижений и слаженной работы коллектива, а каждому специалисту — здоровья, счастья, любви, семейного достатка и, конечно же, эффективной работы — завершилось столь памятное мероприятие. Последним эмоциональным аккордом торжества стал полет белых голубей, выпущенных в небо коллективом депо.

Лилиана НИКИФОРОВА

Фото из архива ВЧД-2 и Юрия КОЗЛОВА

## ДЕЛО ВСЕЙ ЖИЗНИ

# Работают профессионалы

**Ответственные задачи стоят перед специалистами Окницкого оборотного локомотивного депо, предоставляющего тягу для значительной части северного участка дороги. В любое время суток с территории предприятия выходят на линию тепловозы для вождения поездов и участия в выполнении маневровых процессов.**

Приписанной к депо узловой мотрисой на дальние и ближние перегоны — в частности, в район станций Крива и Липкань — доставляются группы путейцев и связистов. И если в работе техники не допускается сбоев, то это результат, прежде всего, ее грамотной эксплуатации.

Всего задействовано в грузовом движении два машиниста и девять помощников машинистов, в пассажирском — девять локомотивных бригад. Маневры проводят четыре локомотивные бригады. Такова расстановка сил. В депо также осуществляется экипировка и техническое обслуживание №2 тепловозов.

Среди тех, кто хорошо справляется со своими служебными функциями и строго соблюдает требования безопасности движения — машинист-инструктор Андрей Мельник и помощник машиниста Виталий Вирский (**на фото**).

Юрий КОЗЛОВ

Фото автора





Продолжаем публиковать серию зарисовок о молодежи CFM. Нынешние герои газетной публикации — молодые железнодорожники южного региона Молдавской магистрали. У них разные специальности, но объединяет их всех любовь и преданность железной дороге Молдовы.

# НАДЕЖДА МАГИСТРАЛИ — *молодежь*

**Г**осударственное предприятие «Железная дорога Молдовы» славится добрыми трудовыми традициями. И отраднo, что, наряду со старшим поколением, их преумножает молодежь — инициативная, стремящаяся утвердиться по-настоящему в избранной профессии. Пусть на станциях и участках парней и девушек пока не так много, как того хотелось бы, но зато видна работа на совесть. А значит, у магистрали есть будущее. В канун профессионального праздника мы решили рассказать о лучших молодых тружениках, отличающихся высоким чувством ответственности за порученное дело.

Во время недавнего комиссионного объезда на юге магистрали проверяющие отметили неплохую подготовленность к летним перевозкам линейного участка СЦБ, временно возглавляемого — на период отпуска старшего руководителя — молодым электромехаником **Андреем ГУЛЯЕВЫМ** из ШЧ-2. Опираясь на поддержку коллег, специалист доказал, что умеет организовывать работу должным образом. Обслуживаемая аппаратура функционирует нормально, благодаря чему обеспечивается безопасность движения поездов. Андрей пришел на железную дорогу по стопам отца — электромеханика СЦБ. Заочно окончил Академию транспорта.

Свою судьбу со станцией Чадыр-Лунга связала **Елена МАРИНА**, занимающая должность приемосдатчика. В ее ведении — грузовая работа, учет вагонов и грузов, подаваемых на фронты погрузки и выгрузки, оформление соответствующей документации. Специалист поддерживает тесные деловые контакты с экономическими агентами прилегающего региона, борясь за повышение доходности дороги.

Около двух лет трудится товарно-билетным кассиром на станции Тараклия **Юлия КИОСЕ**. Призналась, что работа ей по душе. Девушка приобрела железнодорожную профессию в белорусском городе Гомель.

Доставив очередную партию груза из Басарабьски на пограничную станцию Етулия, локомотивные бригады находят желанный отдых в местном бригадном доме от ТЧ-3. А тепловозы экипируются в соответствии с техническими требованиями.

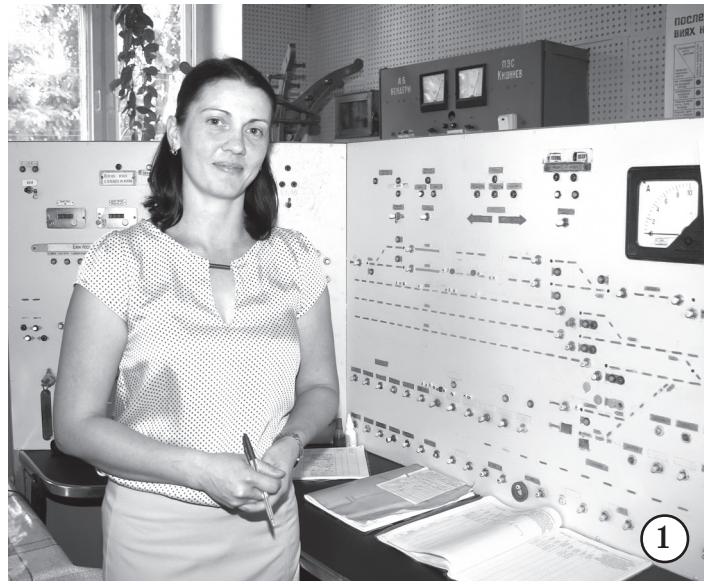
Выполнение технологической операции доверено, в частности, молодому **Александру КОДЖА**, работающему в смене со старшим по возрасту слесарем **Ионом ЧОЛАК**. Под опекой обоих — не только магистральная, но и маневровая техника, задействованная на участке Вулкэнешть—Етулия—Джурджулешть. Специалисты не подводят, справляясь со своими обязанностями на должном уровне.

Добросовестно относится к исполнению служебных обязанностей молодой ДСП **Оксана МОРОЗ** со станции Булбоака. Четко выполняя команды поездного диспетчера участка, она осуществляет своевременный пропуск грузовых и пассажирских составов, строго соблюдает требования безопасности движения.

Быть бригадиром путейского околотка №3 Бендерской ПЧ непросто в условиях дефицита материалов. Но **Штефан БЕКТОРАШ** отдал ответственной должности уже пять лет. И собирается продолжить свой трудовой стаж на родном предприятии, считая, что избрал настоящую мужскую профессию. От всей души поздравляем молодежь магистрали с приближающимся Днем железнодорожника. Новых успехов в труде!

**Юрий КОЗЛОВ**

Фото автора



#### НА СНИМКАХ:

1. ДСП Оксана Мороз.
2. Электромеханик Андрей Гуляев.
3. Бригадир пути Штефан Бектораш.
4. Товарно-билетный кассир Юлия Киосе.
5. Приемосдатчик Елена Марина.
6. Слесари Ион Чолак и Александр Коджа.

#### ЛОКОМОТИВНОМУ ДЕПО КИШИНЭУ СРОЧНО ТРЕБУЮТСЯ НА ПОСТОЯННУЮ РАБОТУ

##### в цех экипировки:

- мойщицы-уборщицы дизель-поездов;
- рабочие производственных бань и душевых (работа сменная);
- уборщицы служебных помещений бригадного дома (работа сменная);

##### в цех ремонта:

- электрогазосварщик;
- слесарь-электрик по ремонту электрооборудования;
- слесарь по ремонту подвижного состава;
- маляр.

Контактный телефон: (022) 83-22-29 — отдел кадров

Коллектив ЭЧС Унгень выражает искренние соболезнования начальнику техотдела дистанции электроснабжения Кишинэу Ирине Рощиной в связи с кончиной

#### сестры

и диспетчеру Сергею Яковлеву в связи со смертью матери.

Нам тяжело найти подходящие слова в такие моменты, когда близкие вашему сердцу люди ушли на вечный покой. Зажженная свеча и наши мысли рядом с вами. Да упокой Господь души усопших.



■ МОЛОДЕЖЬ СФМ КРУПНЫМ ПЛАНОМ

# Профсоюзный лидер ВЧД-2 — молодой представитель династии железнодорожников

**Свежее веяние в деятельность профсоюзной организации вагонного рефрижераторного депо Басарабьяска привнес новый состав профсоюзного комитета и его новый председатель, молодой специалист Юлия КАСЬЯН (КАЗАЧЕНКО). Проведенное недавно в празднично оформленном актовом зале ВЧД-2 юбилейное торжество, посвященное 50-летию образования филиала (подробнее об этом — в сегодняшнем номере газеты), а также множество других культурно-массовых и спортивных мероприятий, организованных профсоюзным комитетом, еще больше сплотили коллектив.**

Досрочные выборы профсоюзного комитета и председателя профкома депо состоялись 11 августа 2017 года. Причиной стало то, что профсоюзный комитет в полном составе подал в отставку. Участники конференции, выразив всеобщую волю коллектива, решили выдвигать кандидатами в профсоюзный комитет по одному работнику из каждого цеха. От цеха ВКМ (цех формирования колесных пар) была выдвинута кандидатура молодой, энергичной и принципиальной Юлии Касьян.

В вагонном рефрижераторном депо №2 Басарабьяска функционируют 14 цехов, поэтому было выдвинуто 14 человек. Участники собрания приняли решение, что профсоюзный комитет депо будет состоять из семи членов, вместе с председателем. Присутствующие на конференции голосовали за каждого кандидата в отдельности.

Кандидатуру Юлии Сергеевны Касьян поддержали более 50% присутствующих. Так она была избрана в профсоюзный комитет, затем — председателем профкома ВЧД-2. Для нее работа эта оказалась новой. Как, впрочем, и для всех членов профкома, которые впервые были избраны в профсоюзный комитет депо. Право представлять и защищать интересы деповчан получили самые достойные, самые принципиальные работники филиала на срок предыдущего состава профсоюзного комитета.

— Хотя период, оставшийся до выборов, небольшой, понимаю, что нелегко будет работать в этой должности, — сказала, в частности, профсоюзный лидер ВЧД-2 Юлия Касьян. — Есть немало разногласий, но буду стараться сплотить коллектив, искать понимание и совместно принимать решения. В 2019 году состоятся уже плановые выборы профсоюзного комитета. А пока мы учимся и стараемся делать все на благо работников нашего депо, членов профсоюзной организации.

...Многочисленный и дружный коллектив ВЧД-2 избрал своим профсоюзным лидером молодую Юлию Касьян не случайно. Она — самый молодой представитель известной на Молдавской магистрали семейной династии Казаченко-Касьян. Родители Юлии — Елена Степановна и Сергей Васильевич Казаченко — работают в ВЧД-2. Мама — инженер по труду и заработной плате, неуто-



мимый активист профкома депо; отец трудится механиком рефрижераторного поезда. Дедушка Василий Савельевич Казаченко — ветеран Великой Отечественной войны, награжденный медалью «За Отвагу», — всю свою жизнь посвятил локомотивному депо Басарабьяска, где работал слесарем по ремонту паровозов. Бабушка Вера Петровна и дедушка Степан Иванович Наковы многие десятилетия трудились в дистанции погрузочно-разгрузочных работ ст.Басарабьяска, соответственно — инспектором по кадрам и дежурным по дистанции, председателем профкома дистанции.

Естественным стало в жизни Юлии Казаченко, что суженый нашелся также в железнодорожной среде. Им стал Олег Касьян, помощник машиниста локомотивного депо Басарабьяска.

Юлия Сергеевна вместе с мужем Олегом Викторовичем Касьян воспитывают двух прекрасных детей: сыну Максиму исполнилось 9 лет, а дочери Анастасии — 5 лет.

Из семьи железнодорожников и муж Юлии — Олег Касьян. Его мама Елена Николаевна работает медицинской сестрой в хирургическом кабинете железнодорожной больницы ст.Басарабьяска; отец Виктор

Владимирович — к сожалению, ушедший в мир иной — немало десятилетий проработал на топливном складе ТЧ-3.

В 2003 году выпускница теретического лицея №8 им. Н.В.Гоголя города Басарабьяска Юлия Казаченко точно знала, куда пойдет учиться. Свой выбор она сделала еще в детстве, решив продолжить по примеру родителей, бабушек и дедушек семейную династию железнодорожников.

Юлия успешно сдала экзамены и очно поступила в АТИК (Академия транспорта, информатики и коммуникаций), на факультет «Инженерия и менед-

жмент на автотранспорте», а также заочно — на факультет «Инженерия и менеджмент на железнодорожном транспорте». В 2008 году Юлия Казаченко получила степень магистра по выбранной специальности.

А через четыре года, 2 апреля 2012 года, сбылась заветная мечта Юлии Казаченко: она была принята на работу в ВЧД-2 техником-технологом в цех ВКМ. До сих пор вспоминает с благодарностью начальника депо А.Н.Димитрова и мастера цеха ВКМ в то время В.В.Хмилевского за поддержку и понимание в самом начале ее становления как молодого специалиста.

Вскоре руководство филиала и цеха, его коллектив оценили ответственное отношение Юлии Казаченко к выполняемой работе: она была избрана профгруппоргом цеха ВКМ. А через четыре года уже все 239 членов профсоюза вагонного рефрижераторного депо Басарабьяска оказали ей высокое доверие, избрав председателем профкома филиала.

...Славная семейная династия железнодорожников, основоположниками которой стали супруги Казаченко, Наковы и Касьян, получила удачное свое продолжение в лице самого молодого ее представителя — Юлии Касьян (Казаченко), на которую возлагают большие надежды не только близкие родственники, но и коллектив ВЧД-2.

Лилиана НИКИФОРОВА

**НА СНИМКЕ: председатель профкома ВЧД-2 Юлия Касьян с коллективом цеха ВКМ.**

Фото из архива депо

■ ДЕЛО ВСЕЙ ЖИЗНИ

## Лучшие годы жизни — депо

**Немало трудностей испытывает наша железная дорога, однако надо отдать должное ее работникам — поезда продолжают курсировать в нормальном ритме. Пассажиры, грузовые. Вот и с узловых станции Окница они отправляются в строгом соответствии с графиком движения. И немалая заслуга в этом специалистов местного оборотного локомотивного депо — грамотных, проверенных делом. Один из них — Александр СМЫЧОК, занимающий на протяжении более пяти лет ответственную должность дежурного.**

— Вместе с коллегами по работе главную задачу видим в обеспечении своевременного выхода технически исправных тепловозов на линию, — объяснил Александр Леонидович.

Для него самого за этим кроется многое. Выходя каждый раз на дежурства, он осуществляет руководство единой сменой. Непосредственное подчинение —

начальнику предприятия, а в оперативном отношении — оперативно-распорядительному аппарату дороги. Постоянное координирование действий с ДСП узловой станции и поездным диспетчером. А еще такие немаловажные функции, как контроль экипировки тепловозов и своевременной явки локомотивных бригад. Ведение первичной документации, организация предрейсовых инструктажей, вручение локомотивным бригадам формуляров машиниста и скоростемерных лент. Учет расхода топлива. Проверка записей в «Книге замечаний машиниста», чтобы быть в курсе всех случаев, требующих немедленного принятия мер. И это далеко не полный перечень того, что предусмотрено должностными обязанностями. Одно



можно сказать — труд дежурного по депо не из легких и сопряжен с большой ответственностью.

Очень выручает отличное знание специфики обслуживаемого тягового участка и работы локомотивных бригад, при-

обретенное в ту пору, когда сам водил поезд.

Трудовая деятельность на транспорте началась еще во время учебы в железнодорожном училище, когда направили на производственную практику в локомотивное депо Ашхабад. Пробовал себя в должности помощника машиниста. Получилось. Потом — армия. А как только демобилизовался, то по возвращении в родной молдавский край устроился в Окницкое оборотное локомотивное депо. Было это в 1986 году. В рейсах на Липкань, Могилев-Подольский, Бэлць и Кишинэу в качестве сначала помощника, а далее — машиниста приобрелась настояще профессиональное мастерство. Депо отданы лучшие годы жизни.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

**НА СНИМКЕ: на дежурстве — Александр Смычок.**

Фото Юрия КОЗЛОВА



## ■ НЕ РАБОТОЙ ЕДИНОЙ

# От путешествия остались самые приятные впечатления

**Во второй половине июня 2018 года группа молдавских железнодорожников с перрона столичного вокзала отправилась в увлекательно-познавательное путешествие — экскурсию в гостеприимную Ригу. По возвращении наших путешественников за подробностями о поездке редакция обратилась к председателю профкома Управления железной дороги Молдовы Галине ПРОКА.**

Галина Семеновна свой рассказ начала с благодарности в адрес руководства ГП «Железная дорога Молдовы», лично генерального директора Юрия ТОПАЛА, руководства Федерации профсоюза железнодорожников Молдовы и лично Иона ЗАПОРОЖАНА, а также всех причастных — за поддержку и помощь в осуществлении этого замечательного проекта. Слова признательности прозвучали и в адрес работников пассажирской службы CFM за заботу и комфортные условия, которые были созданы для группы наших экскурсантов.

Инициатором поездки в Ригу был профком Управления дороги. Эта идея сразу собрала желающих отправиться в



тами. В заключительный день пребывания в Латвии наша группа побывала в Юрмале. Балтийское море встретило нас прохладой, шквалистым ветром и дождем. Но это не помешало насладиться прекрасными видами моря, песчаных дюн и изумительных по красоте цветочных композиций в парке на набережной. В ночь с 23 на 24 июня мы присутствовали на торжественном зажжении костра на берегу Даугавы. Посетили концерты, представления. Гуляния продолжались до восхода солнца.

Группу молдавских железнодорожников принял предсе-



датель профсоюза железнодорожников и отрасли сообщения Латвии Савелий СЕМЕНОВ. Он рассказал много интересного об устройстве и деятельности профсоюзной организации. В частности, интересен такой факт: на железной дороге Латвии трудятся 10 000 работников, и все они являются членами профсоюза.

Следует добавить к общей информационной картине о поездке: проживание в гостинице, питание и экскурсии по Латвии для всех членов экскурсионной группы были за свой счет.

Ирина КРАЕВСКАЯ



путь. 36 железнодорожников и членов их семей составили организованную группу для поездки в Латвию. Предварительная работа с нашими коллегами — железнодорожниками Латвийской железной дороги. Встреча была приурочена к празднику ЛИГО, который отмечается в день летнего солнцестояния и является всенародным праздником латышей.

Галина Прока поделилась впечатлениями:

— 22 июня 2018 года нас торжественно встретили представители Администрации и Профсоюза Латвийской желез-

ной дороги. Мы побывали в здании Управления железной дороги, беседовали с представителями профсоюзной организации предприятия. Самые сильные впечатления остались от экскурсии по старой Риге: исторические места, крепость, от которой берет начало город, сохранившиеся старые дома купцов и простого люда, знаменитые узкие улочки Риги с причудливыми вывесками и фонарями, башни замков и строгое, величественное убранство костелов. Неизгладимые впечатления оставили прогулки по реке Даугава с ее многочисленными красивыми мос-



ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Коллектив станции Липкань сердечно поздравляет с 70-летием — старшего товарного кассира **МОРОЗОВУ Зинаиду Васильевну**.

— Дорогая наша коллега, мудрая, добрая и отзывчивая! Сердечно поздравляем Вас с днем рождения! Желаем всегда оставаться такой же неунывающей, активной и приятной женщиной. Вы заряжаете нас своим оптимизмом, восхищаете своим рвением к работе и являетесь примером для молодого поколения! Пусть у Вас всегда будет отличное настроение! Здоровья Вам и Вашим близким! Любви Вам и теплых отношений в семье, уважения и обожания от коллег и друзей! Пусть работа спорится, жизнь бьет ключом, будни не будут серыми, а свободные дни — яркими и незабываемыми!

Коллектив станции Булбоака от всей души поздравляет с ЮБИЛЕЕМ **КУЛИЦА Викторию Валерьевну**, начальника станции Булбоака.

Пусть годы мчатся чередой,  
Минув все ненастья.  
Тебе желаем всей душой  
Любви, здоровья, счастья!

Также от всей души поздравляем с 40-летием **КРЕСЮН Сергея Владимировича**.

Желаем радости, добра,  
Любви, надежды и тепла.  
Задора, светлых дней, везенья,  
Всего прекрасного и —  
с днем рождения!

Администрация, профком и коллектив Кишиневской дистанции электроснабжения от всего сердца поздравляют с ЮБИЛЕЕМ **ЯКОВЕНКО Николая Васильевича**, водителя ЭЧС-1. Также рады возможности поздравить с днем рождения: **МОЧАЛОВУ Надежду Ивановну**, электромонтера-контролера ЭЧС-1; **БЫТКА Григория Георгиевича**, электромеханика ЭЧС-6; **ДУМИТРАШ Георгия Александровича**, водителя ЭЧС-2; **ДУЗИНКЕВИЧ Лидию Петровну**, маляра-штукатур РММ.

Так много есть хороших слов,  
Чтобы поздравить с днем рождения.  
Пусть будут радость и любовь,  
Удача в жизни и везенье.

Коллектив службы секретариата поздравляет с 55-летием **ЧЕРЕШ Светлану Васильевну**, старшего экспедитора, которая 28 лет трудится на CFM.



Череш С.В.

С юбилеем поздравляем  
И от всей души желаем:  
Пусть Вам сопутствует успех,  
Пусть жизнь добавит ярких красок,  
Добавит счастье, солнце, смех  
И все хорошее, и сразу!

Администрация и профсоюзный комитет Басарабьяского локомотивного депо сердечно поздравляют коллег по работе с ЮБИЛЕЕМ: с 65-летием — **МАСЛЕННИКОВУ Аду Васильевну**, главного бухгалтера ТЧ-3; с 60-летием — **ПОЧИНОК Ивана Андреевича**, слесаря; с 50-летием — **НЕВЕСЕНКО Юрия Павловича**, помощника машиниста; с 35-летием — **ТУРКУ Евгения Александровича**, слесаря.

— Желаем юбилярам крепкого здоровья, семейного благополучия, долгих и счастливых лет.

Коллектив станции Буковец сердечно поздравляет с 40-летием **ЦУРКАНУ Анну Михайловну**, дежурного по станции.

Пусть будут счастье и здоровье  
И пусть на все хватает сил.  
И чтобы каждый день с любовью  
Лишь только радость приносил!

Коллектив, администрация и профсоюзный комитет Басарабьяского дистанции электроснабжения поздравляют с 20-летием **МИНКОВА Анатолия**, электромонтера Чадыр-Лунгского мастерского участка.

Желаем тебе процветать  
И к счастью дорогу найти,  
Вершины всегда покорять,  
До цели желанной дойти.

Администрация и профком локомотивного депо Бэлць от всей души поздравляют с 60-летием ЮБИЛЕЕМ: **ФУССА В.З.**, машиниста тепловоза; **ТАРАСОВА А.И.**, помощника машиниста тепловоза; **ГОРИНА В.Ф.**, мастера котельной.

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

## ■ В МИРЕ ДОРОГ

**Пересечение границы Беларуси и Литвы для поездов сокращено до 30 минут**

Созданная совместно Беларусью и Литвой система пересечения границы Евросоюза и СНГ позволила сократить до 30 минут время прохождения необходимых процедур для поездов и имеет большое значение для повышения привлекательности транзитного коридора.

Система действует по принципу одного окна для поездов, курсирующих между странами Евросоюза и СНГ.

Беларусь и Литва давно и активно сотрудничают в транспортно-логистической сфере. В числе успешно реализуемых проектов следует выделить поезд комбинированного транспорта «Викинг», запущенный в 2003 году с участием управлений железных дорог, портов и логистических компаний Беларуси, Литвы и Украины. На данном этапе к проекту присоединились Молдова, Болгария, Румыния, Грузия, Азербайджан. Расширение проекта до Турции позволит соединить Ближний Восток со странами Северной Европы.