

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК МОЛДОВЫ



N 28-30 (5962-64) 28 декабря 2018 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.



”

В преддверии прекрасных зимних праздников хочу выразить благодарность всем работникам железной дороги за упорный и самоотверженный труд на благо и развитие железнодорожного транспорта Молдовы. Уверен, что в Новом 2019 году мы вместе сможем сделать очень многое для прогресса, стабильности и процветания стратегической транспортной отрасли Республики Молдова. Желаю всему коллективу CFM в Новом 2019 году здоровья, успехов в профессиональной деятельности, семейного счастья, благополучия и удачи.

Владимир БАЛДОВИЧ,
генеральный директор Агентства
публичной собственности РМ



La Multi Ani!

2019

**Эксклюзивное интервью
с Владимиром БАЛДОВИЧЕМ
читайте на стр.3** ▶

Праздничное послание генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы»



**Уважаемые пассажиры,
дорогие работники
железнодорожной отрасли
Республики Молдова!**

Уходящий в историю 2018 год был значимым для железнодорожного транспорта Молдовы. Это был год, позволивший почувствовать результаты труда и усилий коллективов Молдавской магистрали для улучшения сложной экономической ситуации, в которой оказалась CFM.

С удовлетворением отмечаю, что в этом году мы сумели выправить поло-

жение дел на дороге, ликвидировать унаследованные от прежнего руководства колоссальные задолженности по заработной плате, оперативно включиться, пусть и со скромным техническим ресурсом, в ремонт вагонов и локомотивов и произвести серьезные приобретения для будущего Железной дороги Молдовы.

Все эти успехи — заслуга каждого из вас: рабочих, машинистов, инженеров, дежурных по станции, работников пассажирской сферы, экономических агентов, пользующихся нашими услугами, и т.д.

В конце года хочу поблагодарить всех за вклад, поддержку, преданность, самоотдачу, терпение, которые вы проявляете на протяжении многих лет. Искренне желаю вам и вашим семьям всего самого доброго и хорошего. Пусть 2019 год принесет еще больше успехов каждому как в профессиональном, так и в личном плане. Желаю вам мира, душевного покоя, любви и понимания в семье, благополучия и удачи на жизненном пути.

LA MULȚI ANI!

**С особым уважением,
Юрий ТОПАЛА,
генеральный директор ГП
«Железная дорога Молдовы»**

Праздничное послание Федерации профсоюза железнодорожников Молдовы

**Уважаемые железнодорожники
и профсоюзные активисты,
дорогие ветераны!**

От имени Федерации профсоюза железнодорожников Молдовы и от себя лично поздравляю вас с наступающими зимними праздниками!

Вот и завершается еще один год нашей совместной работы. Сообща мы решали стоящие перед нами задачи, радовались успехам, поддерживали друг друга в сложных ситуациях, объединенные едиными целями и устремлениями!

Мы с вами старались работать так, чтобы члены профсоюзных организаций наших филиалов всегда ощущали внимание, поддержку и защиту. Искренняя благодарность всем, кто на протяжении этого года своим отношением к делу изо дня в день доказывал: профсоюз на ГП «Железная дорога Молдовы» — это сила!

Убежден, что 2019 год принесет нам новые возможности для реализации перспективных направлений деятельности отраслевого профсоюза. Наше будущее зависит от усилий каждого работника CFM, его инициативы, эффективной работы и заинтересованности в общем результате.

Пусть 2019 год станет для наших профсоюзных организаций годом новых, заслуженных побед и свершений.



Хочу пожелать вам и вашим семьям крепкого здоровья, семейного благополучия, веры в собственные силы и вдохновения для добрых и полезных дел на благо железной дороги Молдовы и ее коллектива. Любви, улыбок, тепла и уюта в доме, мирного неба над головой!

**С уважением,
Ион ЗАПОРОЖАН,
председатель Федерации
профсоюза
железнодорожников Молдовы**



Юрий ТОПАЛА: Благополучие каждого железнодорожника — наша главная задача

Календарь 2018 года отсчитывает последние дни. По сложившейся традиции именно в канун Нового года принято подводить итоги пройденного пути, чтобы определить важность того или иного события, произошедшего в уходящем году на ГП «Железная дорога Молдовы»; поговорить о глобальных перспективах CFM, которые сегодня на устах у всех работников магистралей. О том, какими делами был ознаменован завершающийся год для Молдавской железной дороги, о достижениях, перспективах и амбициозных планах в новогоднем интервью редакции газеты «Железнодорожник Молдовы» рассказал Юрий ТОПАЛА, генеральный директор CFM.

ЭКСКЛЮЗИВНОЕ ИНТЕРВЬЮ С ГЕНЕРАЛЬНЫМ ДИРЕКТОРОМ ГП «ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА МОЛДОВЫ» ЮРИЕМ ТОПАЛА

Юрий Константинович, каким был 2018 год для Молдавской железной дороги?

— Если говорить в целом, 2018 год для железной дороги Молдовы был финансово напряженным, мы ощущали отголоски экономических проблем, которые имели место в мире, у наших соседей, и они не могли не коснуться нашего государства. В то же время нам удалось сохранить позитивную динамику в экономическом развитии CFM. В 2018 году ситуация на железной дороге Молдовы поменялась радикально. И весь коллектив это почувствовал — появилась реальная возможность закрыть долги по заработной плате до Нового года — в целом по дороге на 95%. Оставшаяся часть долга будет ликвидирована в январе 2019 года, и в феврале коллектив получит заработную плату уже за январь. Как и положено. Радует наличие объемов работы. Если есть работа, будут и деньги. Второй главный результат уходящего в историю 2018 года — приобретение новой тяги — 12 локомотивов, которые начнут поступать на дорогу уже в новом году, полностью завершится этот процесс в 2020 году. И — капитальный ремонт 240 км инфраструктуры — это участок пути от Хаджимуса до Этулии. Тендер на проведение работ состоится после нового года. Дорога приобрела 30 новых автомобилей. 12 из них филиалы получают до конца этого года, остальные начнут работать на дороге в 2019 году. Появится возможность существенно сократить расходы дороги на содержание изношенного до предела автопарка и его ремонт. На машинах будет обозначен логотип Молдавской железной дороги. Пусть все видят, что железная дорога жива и движется вперед на хорошей скорости. Все достигнутые в течение 2018 года результаты стали возможны благодаря слаженной работе коллективов всех филиалов CFM, ответственности руководителей на местах, той системе работы, которая сложилась на магистрале. Да, сделано немало, но больше еще предстоит всем нам.

Уходящий год, действительно, результативный — CFM вплотную подошла к двум долгожданым событиям: ликвидации задолженности по заработной

плате и приобретению новой тяговой техники...

— Именно поэтому лично для меня 2018 год самый успешный с момента руководства магистралью. Для любого дела очень важно все просчитать, выверить и только тогда брать за решение вопроса. Ликвидировать исторические задолженности по выплате заработ-

ше продолжаться не может. По затратам дороге выгоднее покупать эти услуги на стороне и иметь в наличии исправный подвижной состав для обеспечения перевозочного процесса в полном объеме. Но тогда не у дел останутся наши специалисты. Поэтому надо работать, поднимать наш вагонный парк. Порядка 600 вагонов планиру-

Юрий Константинович, сегодня администрация Молдавской железной дороги находится в переговорном процессе с отраслевым профсоюзом по вопросу выплаты лет. Проясните, пожалуйста, свою позицию в данном вопросе.

— Речь идет о возможности повысить заработную плату на

Юрий Константинович, пару лет назад в нашей беседе Вы обмолвились о том, что как только удастся решить вопрос с долгами по заработной плате, Вы оденете железнодорожников в форменную одежду. Насколько реально это благое желание?

— Это желание есть, но время для его исполнения еще не настало. Вот когда окончательно встанем на ноги, появятся так сказать «лишние» деньги, тогда можно будет заняться форменным костюмом. Я хочу сделать предприятие наше таким, чтобы люди гордились тем, что работают на железной дороге Молдовы, а подрастающее поколение — мечтало поскорее закончить школу и пойти учиться на железнодорожника.

Какие задумки генеральный директор Молдавской магистрали планирует реализовать в 2019 году?

— Очевидно, что для успешной реализации задуманного одних желаний недостаточно, даже если они принимают форму хорошо продуманного плана. Движению вперед неотъемлемо сопутствуют профессиональные навыки, знания, опыт и результативный подход к своей работе каждого железнодорожника.

Планы большие. Сейчас важно вернуть потерянные объемы перевозок, и все основные усилия должны быть направлены на это в новом 2019 году. А будут грузы — будет и работа, будут деньги, которые необходимы предприятию для успешной работы.

Ваши пожелания коллективу по случаю зимних праздников?

— Любому человеку, объективно оценивающий происходящие процессы, не может не видеть того, что железная дорога движется вперед. В этой связи я хочу поблагодарить всех тружеников магистрали, тех, кто с душой, добром в сердце, серьезно и ответственно делает свою работу — каждый на своем рабочем месте. Благодарю коллектив за понимание, за участие в решении вопросов. Счастья вам и радости, мира и благополучия в новом 2019 году!

LA MULȚI ANI!

Беседовала
Ирина КРАЕВСКАЯ



ной платы до сих пор было невозможно, так как отсутствовали объемы грузовой работы, позволяющие железнодорожному транспорту нормально функционировать. Сегодня дорога работой обеспечена. И это позволяет ликвидировать долги по зарплате, приобретать необходимое сырье и материалы, оборудование для нормального функционирования инфраструктуры. Что касается новых локомотивов — они имеют срок эксплуатации 40 лет. Для сравнения, наш локомотив сегодня заходит в депо на профилактический осмотр после 72 часов работы. Новый локомотив будет заходить в депо через 90 дней работы! Чувствуете разницу?!

Еще совсем недавно все сетовали на отсутствие груза как причину сложного финансового положения дороги. Груз есть сегодня, а проблемы остаются?

— Да, если раньше груза не было, то сегодня нет в достаточном количестве подвижного состава. В этом вопросе моя позиция достаточно принципиальная. И я ее озвучил в беседе с работниками вагонного и локомотивного хозяйства. Так даль-

ше пропустить через ремонт в новом году. К этому вопросу мы подготовились, приобрели все необходимое. Работа наших вагонов за рубежом приносит дороге неплохие деньги. Продлен срок эксплуатации вагонов на 5 лет. Поэтому рабочий парк у нас есть. А потом, глядишь, дойдет очередь и до приобретения новых грузовых вагонов.

А какие кардинальные перемены ожидают пассажирский сегмент дороги?

— Для пассажирских перевозок приобретение новых вагонов пока не планируем. Пассажирские перевозки — это социальный вид транспорта. Во всем мире их дотирует государство. Для дороги они убыточны. Если наше государство хочет иметь этот вид передвижения, то пусть берет на себя ответственность за их обеспечение. Мы, конечно, найдем решение данного вопроса. Наши пассажиры не останутся без железнодорожного способа передвижения. Им, по большому счету, все равно, чей вагон их повезет, главное — безопасность движения.

35%. Это большое повышение. Заработный фонд увеличится в год на 70-80 миллионов леев. Все льготы сохранятся. Также к отпуску железнодорожники будут получать 100%-ную материальную помощь. Делается это с думой о перспективах дальнейшего развития железнодорожного транспорта. Это первый шаг к тому, чтобы молодые специалисты не обходили железную дорогу стороной.

Давайте посчитаем. Тех, кто на дороге получает 35%-ную надбавку за выслугу лет — 1900 человек. Из них 1450 работников — это пенсионеры, получающие пенсию. Остаются 450 человек. И их заработная плата не уменьшится со снятием выслуги и увеличением зарплаты на 35%. А 85% работающих на дороге — будут получать зарплату реально больше. То есть в накладе никто не останется. И этот шаг мы должны сделать ради нашего будущего. Еще раз повторю: никто ничего в денежном выражении не потеряет. Все доплаты за классность, за вредные условия работы по колдоговору сохранятся. Надеюсь на понимание профсоюзных лидеров в этом вопросе.



В новый 2019 год Железная дорога Молдовы вступает экономически окрепшим предприятием, настроенным на реализацию масштабных проектов. Приобретены новые современные локомотивы, часть из которых прибудет на магистраль уже в 2019 году.

Готовится и другой важный для CFM проект — реабилитации инфраструктуры на участке Бендеры—Басарабьяска—Етулия—Джурджулешть. Проект по реструктуризации и реорганизации Железной дороги Молдовы финансируется Европейским банком реконструкции и развития, Европейским инвестиционным банком и Европейским Союзом. Подробно об этом и других аспектах, связанных с деятельностью CFM, редакции рассказал в интервью Владимир БАЛДОВИЧ, генеральный директор Агентства публичной собственности Республики Молдова.



ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ МОЛДОВЫ ВПЕЧАТЛЯЮТ

ЭКСКЛЮЗИВНОЕ ИНТЕРВЬЮ С ВЛАДИМИРОМ БАЛДОВИЧЕМ, ГЕНЕРАЛЬНЫМ ДИРЕКТОРОМ АГЕНТСТВА ПУБЛИЧНОЙ СОБСТВЕННОСТИ РМ

2018 год близится к концу, и сейчас наиболее подходящий момент для подведения итогов деятельности ЖДМ и определения направлений развития в новом 2019 году.

— Уходящий год был сложным, но результативным в целом для экономики РМ. Если говорить конкретно о железнодорожном транспорте Молдовы, то 2018-й был годом изменений и определения перспектив его дальнейшего развития по пути реструктуризации и модернизации.

Поможет ли внедрение проекта реструктуризации укрепить позиции железнодорожного сектора на национальном и международном рынках транспортных услуг?

— Исходя из результатов деятельности предприятия за последние годы, считаю, что реструктуризация ГП «Железная дорога Молдовы» — необходимый шаг. Правительством РМ одобрено реформирование национального железнодорожного транспорта. Результативными в уходящем 2018 году были действия руководства CFM в данном направлении — уже приобретены 12 локомотивов в рамках Проекта реорганизации и модернизации предприятия. Общий бюджет программы — порядка 110 млн евро, из которых 6,75 млн евро — гранты, а оставшаяся сумма — займы Европейского Банка Реконструкции и Развития и Европейского Инвестиционного банка. Кроме приобретения локомотивов программой предусмотрена модернизация железнодорожной инфраструктуры — участка Бендеры—Басарабьяска—Етулия—Джурджулешть. Уверен, что внедрение проекта будет иметь положительный эффект для Госу-

дарственного предприятия «Железная дорога Молдовы», будет способствовать увеличению и грузовых, и пассажирских перевозок. Благодаря реализации намеченного, мы сделаем железнодорожный транспорт республики более привлекательным для потенциальных пользователей данного вида услуг.

Господин Балдович, по Вашему мнению, каковы приоритетные аспекты дальнейшего развития CFM в новом 2019 году?

— Предстоит реализовать еще немало дел, связанных с дальнейшим развитием железнодорожного транспорта Молдовы. Для достижения поставленных целей потребуются энергия, целеустремленность и преданность делу всего коллектива. Это послужит залогом того, что все задуманное обязательно осуществится.

Искренне желаю, чтобы деятельность CFM стала более эффективной и результативной. В этих целях Администрация ГП «Железная дорога Молдовы» продолжает оптимизировать расходы и консолидировать усилия для увеличения объемов грузовых и пассажирских перевозок. Эти две главные цели помогут существенно изменить к лучшему ситуацию на предприятии.

К сожалению, существуют и менее приятные моменты в работе CFM — например, наличие исторических задолженностей по заработной плате.

— Над вопросом ликвидации исторической задолженности по заработной плате напряженно работала не только администрация предприятия. После личного вмешательства господина премьер-министра РМ Павла ФИЛИПА в процесс ликвидации задолженностей дан-

ная проблема обсуждалась на уровне Правительства РМ.

В канун Нового года работники почти всех филиалов ЖДМ получили зарплату за ноябрь 2018 года. Хочу отметить, что по состоянию на январь 2019 года будут погашены все исторические задолженности по заработной плате. В феврале 2019 года все работники ГП «Железная дорога Молдовы» получат зарплату за предшествующий месяц.

В связи с этим хочу поблагодарить премьер-министра РМ господина Павла Филипа, коллег из Министерства экономики и инфраструктуры РМ и Агентства публичной собственности РМ за эффективные действия по разрешению этой сложной проблемы.

Недавно Правительство РМ объявило о запуске проекта нового Кодекса железнодорожного транспорта. Одно из положений Кодекса предусматривает либерализацию рынка, в результате чего Железная дорога Молдовы больше не будет обладать монополией в предоставлении услуг железнодорожного транспорта. Как будет функционировать транспортная система?

— Согласно этому документу, железнодорожная инфраструктура РМ по-прежнему будет принадлежать государству, а возможность предоставлять услуги пассажирских и грузовых перевозок получат и частные предприятия. По новым правилам, операторы железнодорожного транспорта будут иметь право доступа к железнодорожной инфраструктуре на основании платы за ее использование. Плата будет устанавливаться в соответствии с утвержденной Правительством РМ методологией расчета. Оказывающие

услуги железнодорожных перевозок компании будут работать на основании разрешительного документа — сертификата безопасности, а отвечающая за инфраструктуру компания — на основании авторизации безопасности. В результате рынок железнодорожного транспорта будет либерализован, что позволит создать конкурентоспособную среду, посредством которой CFM станет более эффективной и доходной.

Мы знаем об опыте других стран Европы по внедрению аналогичных реформ. В связи с этим молдавские железнодорожники интересуются, насколько полезными могут быть подобные изменения для ГП «Железная дорога Молдовы» и насколько привлекательной для экономических агентов является новая модель его деятельности на рынке железнодорожных транспортных услуг?

— Если сравнивать результаты деятельности ГП «Железная дорога Молдовы» и других железнодорожных предприятий — из Франции, Германии, Австрии или Швейцарии, то ведущие европейские железнодорожные компании являются более доходными, нежели транспортный монополист из Республики Молдова. Положительный эффект от грядущих изменений очевиден. Они будут способствовать экономическому возрождению железнодорожного транспорта в Республике Молдова. Уверен, совсем скоро экономические агенты почувствуют преимущества современной модели функционирования железнодорожного транспорта.

Какой бы ни была организационная структура железной дороги, основным источником ее доходов остаются грузопере-

возки. Как сделать их более привлекательными и востребованными на транспортном рынке после реформы?

— По данному вопросу замечу, что привлекательность грузовых перевозок железнодорожным транспортом напрямую зависит от качества тяги и объемов работы предприятия. В обоих случаях ситуация оставляет желать лучшего и нуждается в изменениях в целях дальнейшего развития данных сфер.

И в заключение, что бы Вы, господин Балдович, хотели пожелать молдавским железнодорожникам в канун Нового года.

— В преддверии прекрасных зимних праздников хочу выразить благодарность всем работникам железной дороги за упорный и самоотверженный труд на благо и развитие железнодорожного транспорта Молдовы. Уверен, что в Новом 2019 году мы вместе сможем сделать очень многое для прогресса, стабильности и процветания железнодорожного транспорта Республики Молдова.

Желаю всему коллективу CFM в Новом 2019 году здоровья, успехов в профессиональной деятельности, семейного счастья, благополучия и удачи.

La Mulți Ani!

Господин Балдович, разрешите поблагодарить Вас за время, выделенное для нашей беседы и выразить надежду на то, что реформы, осуществляемые на CFM, дадут благоприятные результаты для всех пользователей услуг железнодорожного транспорта, для экономических агентов, для нашего государства и для работников ГП «Железная дорога Молдовы».



Год уходящий, год грядущий: итоги и перспективы

В канун каждого Нового года, на стыке уходящего и наступающего годов, традиционно принято остановиться, оглянуться и подвести итоги прожитых очередных 365 дней. Их ретроспективу — через призму выполнения производственной программы и достигнутых результатов — редакция представляет в материалах о работе трудовых коллективов ГП «Железная дорога Молдовы».

■ ВРЕМЯ ПОДВОДИТЬ ИТОГИ

Ответственный подход дает хороший результат

Станция Басарабьяска — большой и значимый цех движения CFM. Коллектив этой узловой хозрасчетной железнодорожной станции, которой несколько десятилетий умело руководит опытный специалист, Почетный железнодорожник Николай ДИМОВ, успешно справляется с реализацией плановых заданий, связанных с организацией грузовых и пассажирских перевозок.

Хороший пример добросовестного отношения к труду задают движущие: маневровый диспетчер М.Г.Артыкова, дежурная по станции С.П.Стратилю, составитель поездов И.В.Шарабан. Своевременную подачу вагонов под погрузку и выгрузку оперативно обеспечивает специалист грузового цеха старший приемосдатчик Т.И.Бостанжи. Старший приемосдатчик пункта коммерческого осмотра А.И.Кодряну обеспечивает качественный осмотр подвижного состава.

Грамотную обработку документов на поезда успешно производят работники технической конторы: начальник технологического процесса М.Г.Рома-

ненко и старший оператор СТЦ Е.С.Сириченко.

Опытные басарабьясские движущие неплохо выполнили план экономического и социального развития станции в уходящем 2018 году. Так, например, показатель общего приема поездов: при плане 373 выполнение составило 587, то есть — 157,2%; транзитных с переработкой: план — 140, выполнение составило 368, то есть 262,4%.

Общее отправление поездов только по хозрасчетной станции составило 1542, при плане 1064, то есть 144,9%; собственного формирования (транзитных с переработкой): при плане 279 выполнение составило 906, то есть 324,7%; задания по отправлению поез-

дов по графику выполнены на 100%. Общее отправление вагонов: транзитных с переработкой — при плане 12 500 выполнение составило 17 120, то есть 137%; местных — при плане 35 выполнение составило 158, то есть 451,4%!

Общая погрузка составила 1109 тонн при плане 700, то есть 158,4%; общая выгрузка — 218 вагонов при плане 130, то есть 167,7%.

От своих коллег-железнодорожников узловой станции Басарабьяска стараются не отставать и работники линейных станций, ежедневно демонстрируя примеры добросовестного отношения к труду, настоящей преданности избранной профессии. Подтверждением сказанного стали производствен-



ные показатели работы движущих линейных станций Басарабьясского участка за 9 месяцев 2018 года. Так, например, значительно перевыполнен такой показатель, как погрузка в тоннах, коллективами линейных станций Яргара, Чадыр-Лунга, Таракляя.

Также перевыполнен и план выгрузки в вагонах движущими этих станций.

...С перрона узловой хозрасчетной станции Басарабьяска в любое время суток, в любое время года отправляются железнодорожные составы. Их четкое, оперативное, а главное — безопасное движение организуют опытные специалисты узловой и линейных станций южного региона Молдавской магистрали.

Лилиана НИКИФОРОВА

Фото Юрия КОЗЛОВА

Задействуют все ресурсы для повышения эффективности работы магистрали

Коллектив столичного железнодорожного узла, которым руководит Владимир МЕЛЕКА, на протяжении всего 2018 года трудился с максимальной отдачей и в канун Нового года подводит итоги проделанной работы с уверенностью в том, что наступающий 2019-й откроет новые перспективы, порадует новыми производственными событиями и начинаниями.

Работники кишиневского железнодорожного вокзала, которым руководит Михаил АРУСОЙ, в уходящем году главное внимание, все свои силы и профессионализм направляли на культурное обслуживание пассажиров.

Существенным достижением коллектива вокзала стали экономические показатели по сокращению эксплуатационных расходов. Так, например, за 10 месяцев 2018 года расходы снизились по сравнению с аналогичным периодом 2016 года на 2 млн 947 тыс. леев и по сравнению с аналогичным периодом 2017 года — на 793 тыс. леев. Это стало возможным благодаря проводимой на столичном вокзале оптимизации штатного расписания. Всего за последние три года было сокращено 207 единиц, что составляет 55% от утвержденного штата на 2016 год. При оптимизации штата, обязанности сокращенных сотрудников вокзала перераспределялись между работающими, в порядке уплотнения трудового дня и рационального использования рабочего времени.

— Коллектив вокзала Кишинэу, — сказал, в частности, Михаил Арусой, — поздравляет всех работников железнодорожного транспорта с новогодними праздниками и желает исполнения всех надежд и поставленных целей.

Железнодорожный вокзал Кишинэу и его филиалы — вокзалы Бэлць-Слобозия, Унгень, Басарабьяска, Окница — подготовлены к работе в зимних условиях 2018-2019 гг.

...Для пассажиров и гостей столицы, прибывающих и выезжающих поездами железной дороги Молдовы, в конце нояб-



ря в центральном зале железнодорожного вокзала Кишинэу зажглась нарядная новогодняя елка. Его работники гостеприимно встречают и провожают всех в украшенных разноцветными шарами и новогодней мишурой залах.

КИШИНЕВСКАЯ ДИСТАНЦИЯ ПУТИ: высококвалифицированный коллектив специалистов ПЧ-1, которым успешно руководит молодой, энергичный и уже опытный специалист Вячеслав Николаевич СПЫНУ, прилагал в уходящем году все свои усилия для успешного выполнения «Программы усиления безопасности движения поездов».

В связи с затруднениями в финансировании в дистанции производилась только работа по текущему содержанию пути — замена негодных шпал. Так, например, с начала 2018 года

заменено новыми шпалами: 2405 — деревянных, 961 — железобетонных. Для усиления главного хода на км с 800 и более негодных шпал было уложено 1926 шпал, на приемо-отправочных путях пассажирского хода было уложено 109 шпал. Для повышения скорости движения поездов на участке Унцешть—Унгень было уложено 225 шпал. Летом и осенью уходящего года специалисты дистанции отремонтировали металлический мост на железнодорожной станции Унгень и заменили деревянный настил на пешеходном мосту на столичной станции. С целью сокращения эксплуатационных расходов на стрелочном переводе на ст.Кишинэу-1, столичные путейцы выполнили работу по замене блоками СП №23 главный ход — с типа Р-5 на деревянные шпалах на тип Р-65 на железобетонных брусках. Также

минувшей осенью, в четной горловине этой же станции, была произведена замена стрелочного перевода № 68 с Р-50 1/11 1992 года укладки на Р-65 1/9 (старогодный). Монтаж стрелочного перевода производился блоками, что позволило минимизировать количество ручного труда. Для монтажа блоков стрелочного перевода были задействованы два крана на железнодорожном ходу: краном ПЧ-1 управлял машинист Николае Павел Бачу, краном ТЧ-1 — машинист Георгий Александрович Дяконеску.

Столичная дистанция пути надеется в 2019 году решить вопрос нехватки кадров.

Так, например, 3-й околоток пути остался без мастера, а мастеру 4-го околотка Е.Г.Унку пришлось взять на себя дополнительное исполнение обязан-

ностей ПД-3. На данный момент в ПЧ-1 не укомплектованы рабочими участки пути Кишинэу—Стрэшень (ПД-2 и ПД-5). Вследствие чего, для выполнения крупных работ на участке железнодорожного узла Кишинэу, у руководства дистанции возникает необходимость привлечь монтеров пути железнодорожного узла Унгень.

Руководство столичной дистанции пути отмечает успешную работу по содержанию пути коллективов околотов: № 2, которым руководит дорожный мастер С.М.Рошка — показатель балльности составил 25, при плане 40 баллов; № 8, под руководством дорожного мастера В.В.Паскал — при плане 130 баллов, среднее выполнение составило 87 баллов; № 9, которым руководит дорожный мастер П.Ф.Попович — при плане 50 баллов, выполнение составило 45 баллов; № 10, под руководством дорожного мастера О.И.Чорня — при плане 50 баллов, выполнение составило 38 баллов; №11, которым руководит дорожный мастер М.В.Гылкэ — балльность составила 42, при плане 50 баллов. Добросовестным отношением к труду отличились представители династии железнодорожников братья Владислав и Георгий Драгомир, с околотка № 9; Г.Хайбу и В.Черня, с околотка № 10.

Лилиана НИКИФОРОВА

Фото Юрия КОЗЛОВА





■ НЕ НАМЕРЕНЫ СДАВАТЬ ПОЗИЦИИ

В ответе за все на подведомственной территории

Главная задача Кишиневской дистанции администрирования зданий и сооружений инфраструктуры — поддержание в технически исправном и эстетическом состоянии объектов Молдавской железной дороги. Возглавляет НГЧИ профессионал и отличный организатор производственного процесса Марин ГЕРГИ.

В штат столичного филиала входят работники Окиницкого, Бэлцкого, Унгеньского, Кишиневского, Бендерского и Басарабьяского участков. Все вместе они занимаются эксплуатацией и содержанием в должном порядке служебно-технических зданий и сооружений CFM. Из года в год

растут объемы ремонтных работ, произведенных НГЧИ в разных регионах Молдавской магистрали.

С начала 2018 года филиалам дороги было оказано услуг на сумму, превышающую 4 миллиона леев, что по сравнению с аналогичным периодом прошлого года больше на 21%.
Руководитель НГЧИ Марин

Петрович Герги в беседе назвал основные объекты уходящего года: ремонт промежуточной платформы на станции Дондушень; частичный ремонт крыш производственных цехов столичных локомотивного и вагонного депо, Бэлцкого локомотивного депо и Басарабьяского вагонного рефрижераторного депо. Также в целях улучшения условий охраны здоровья и безопасности труда выполнен ряд текущих ремонтных работ по станции Брэтушень и др.

Самая главная ценность дистанции — это добросовестные, квалифицированные работники, своим трудом прославляющие коллектив НГЧИ.

Наиболее результативной в 2018 году была работа окницкого и кишиневского прорабских участков, которые возглавляют С.А.Ткач и Б.Ф.Кулик. Также начальник НГЧИ положительно оценил уровень выполненных за год работ под руководством мастеров кишиневского и бэлцкого участков водоснабжения — М.Л.Афанасия и Ю.С.Киверя.

Конечно, все нынешние успехи были бы невозможны без дружной и сплоченной работы всего коллектива дистанции (121 человек), который с полным основанием можно назвать командой единомышленников. Все они нацелены на серьезные результаты в 2019 году по оказанию качественных услуг филиалам Молдавской магистрали при обязательном соблюдении высокого уровня качества и обеспечения безопасных условий труда.

В канун зимних праздников Марин Петрович Герги пожелал всем труженикам CFM и их семьям добра, здоровья и благополучия во всех отношениях нового 2019 года!

Ирина КРАЕВСКАЯ

Фото Юрия КОЗЛОВА

Соответствовать запросам времени

Валерий КУБАК, начальник Унгеньского оборотного локомотивного депо, главную задачу коллектива видит в обеспечении безопасности движения поездов, рациональном использовании локомотивов и локомотивных бригад, эффективном взаимодействии с диспетчерским аппаратом дороги и смежными хозяйствами, улучшении технического состояния тягового подвижного состава. За этим — напряженный труд каждого работника депо в уходящем 2018 году.

Коллектив с хорошими производственными показателями встречает новый год: обеспечена безопасность движения поездов и маневровой работы, сэкономлено более 18 тонн дизельного топлива. Мастерами экономных рейсов по итогам года названы машинисты П.Игнат, А.Михаила, М.Берник, А.Патлачук, Ю.Варварюк, А.Старчук.

Результативно поработали специалисты цеха ремонта, которые со списанного подвижного состава подготовили и отгрузили более 300 тонн металлолома. Особенно отличились С.Н.Русу и Н.С.Русу, А.Беженарь и др.

Говоря о планах на новый 2019 год, Валерий Васильевич Кубак выделил основные позиции: улучшить показатели по экономному вождению

поездов, обеспечить безопасность движения, содержать в хорошем техническом состоянии технику, квалифицированно ее ремонтировать с гарантией качества, подготовить и отправить более 300 тонн металлолома.

Руководитель филиала пожелал всем работникам Унгеньского оборотного локомотивного депо в новом 2019 году крепкого здоровья, увеличения заработной платы, освоения новых современных локомотивов, которые непременно поступят на Молдавскую железную дорогу, не терять оптимизма и веры в будущее CFM, не сдавать заслуженных позиций и постоянно самосовершенствоваться!

Ирина КРАЕВСКАЯ



В рамках выполнения комплексной программы по обеспечению организации успешных зимних перевозок, подписанной генеральным директором ГП «Железная дорога Молдовы» Юрием ТОПАЛА, в самом начале первого зимнего месяца специалисты пассажирского вагонного депо Кишинэу начали реставрацию, а точнее — деповской ремонт снегоочистителя, принадлежащего путевому хозяйству ПЧ-2.

Бендерской дистанции пути, обслуживающей три направления: Бендеры—Кишинэу, Бендеры—Злоць, Ревака—Кэинарь, невозможно обойтись без исправной снегоборочной техники. И в канун зимних праздников специалисты Бендерской дистанции пути, которой руководит Валерий Николаевич ЛЮМОВ, получили трудовой подарок, хорошее подспорье в работе путейцев — отремонтированную снегоборочную машину. Преподнесли его работники пассажирского вагонного депо Кишинэу под руководством Сергея Александровича КОТЕЛЬНИКА после произведенного ими ремонта снегоочистителя.

Над деповским ремонтом снегоочистителя добросовестно потрудились коллективы четырех цехов столичного вагонного депо. Так, например, среди других работ в рамках деповского ремонта были произведены замена автосцепок, освиде-

■ ПОСТАРАЛИСЬ К НОВОМУ ГОДУ

Еще послужит железнодорожникам обновленная техника



Фото Юрия КОЗЛОВА

тельство колесных пар и ревизия буксового узла, проверка плотности воздушной магистрали на утечку воздуха, подготовка кузова и ходовых частей под покраску. Качество за-

мены автосцепок обеспечил электрогазосварщик цеха №1 Михаил Бурлаку; освидетельствованием колесных пар и ревизией буксового узла занимались слесари цеха №6 Федор

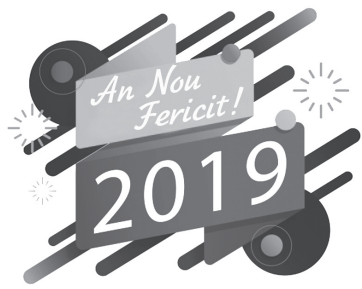
Дмитриев, Николай Панделя, Сергей Унтила, Ион Чобану, Андрей Панделя, Юрий Раилья под руководством старшего мастера цеха Светланы Сергеевны Абдулгановой и бригади-

ра Надежды Емельяновны Полоз; плотность воздушной магистрали на утечку воздуха обеспечили специалисты цеха №8 — слесари Иван Кердиварэ, Владимир Долгоухов, Дмитрий Воронков, машинисты-компрессорщики Екатерина Кошпармак и Стефанида Мерзлякова; подготовкой кузова и ходовых частей под покраску и их покраску качественно выполнили маляры цеха №3 Вера Сибион, Елена Француз, Анжела Бурлаку (Доненко).

...Специалисты железной дороги Молдовы, среди которых путейцы и вагонники, локомотивщики и движинцы, делают все от них зависящее для обеспечения безопасности движения пассажирских и грузовых поездов. Немалую лепту в обслуживание путевого хозяйства вносят и специалисты Бендерской дистанции пути. Им на помощь нынешней зимой пришла снегоборочная техника, вторую жизнь которой подарили столичные вагонники.

Лилиана НИКИФОРОВА

НА СНИМКЕ: специалисты пассажирского вагонного депо Кишинэу у отремонтированного снегоочистителя.



Верная стратегия дает хороший результат

СЕРДЦЕ УЗЛА

С одной стороны, Бэлцкий железнодорожный узел — небольшая точка на карте CFM, а с другой — мощный транспортный филиал, от работы которого напрямую зависит экономическое благополучие всей магистрали. Местный коллектив этого крупнейшего северного подразделения Молдавской железной дороги в условиях реформирования CFM успешно выполняет свои основные задачи: качественно обслуживает грузоотправителей и грузополучателей, повышает доходность грузовых и пассажирских перевозок, обеспечивает безопасность движения поездов.

Железнодорожники трудятся, четко осознавая, что реалии сегодняшнего дня требуют от каждого качественно и добросовестно выполнять свои служебные обязанности, соблюдать трудовую дисциплину. Собственно, эти профессиональные категории всегда были в чести на железнодорожном транспорте.

Станция Бэлць-Слобозия — сердце железнодорожного узла. Основная задача коллектива — прием, отправление и пропуск поездов. **Начальнику станции, опытному руководителю Игорю МАДАНУ** было чем поделиться с журналистами отраслевой газеты в канун зимних праздников. Прежде всего, тем, что станция Бэлць-Слобозия выполнила и перевыполнила поставленные руководством магистрали задачи по обеспечению грузовых и пассажирских перевозок. Результативный труд движущих станций Рэуцел, Бэлць-город, Гиндешть и Матеуць позволил реализовать план по погрузке на 150,9%, по выгрузке — на 113,8%. Слаженная работа коллектива сортировочной станции Бэлць-Слобозия обеспечила выполнение плана по отправлению вагонов на 102,9%.

В новый 2019 год коллектив станции смотрит с надеждой на увеличение объемов перевозок при четком обеспечении безопасности движения поездов. ДС Игорь Мадан пояснил:

— Ежедневно, ежедневно, ежедневно работники, связанные с безопасностью движения, уделяют особое внимание недостаткам и замечаниям, которые могут повлечь за собой нежелательные последствия; принимают меры, предупреждающие их. К данной категории относятся составители поездов, маневровые диспетчеры, дежурные по станции, приемосдатчики ПКО и др.

Станция Бэлць-Слобозия — это не только техника и здания. Это, в первую очередь, люди, которые трудятся здесь не один год и не одно десятилетие. Причем трудятся семьями, коллективно преумножая успехи предприятия. Игорь Иванович назвал фамилии семей, которыми гордится станция Бэлць-Слобозия: династия Оларь-Апостолук — станция Ункитешть; династия Райко — станция Матеуць; династия Баламут-Тарасов со станции Цыра; династия Садович-Паскарь-Чибота — станция Рэуцел; династии Бежан-Пламядяля-Махонины, Ковалев-Бешлиу-Гуйван — станция Бэлць-Слобозия и др.



25% от количества работающих на станции составляет молодежь до 35 лет. Начальник станции Игорь Мадан уверен, что этот обнадеживающий показатель с каждым годом будет увеличиваться. В числе перспективных и добросовестных работников — молодая дежурная по станции Бэлць-Слобозия Екатерина Патраш. Среди опытных, с приличным стажем работы на транспорте, профессионалы — ДСП Бэлць-Слобозия З.Г.Смук, удостоенная в этом году звания «Почетный железнодорожник»; маневровые диспетчеры А.Н.Решетник, О.В.Руснак, А.Н.Димитраш, А.А.Кулибаба и др.

Вот такая команда единомышленников трудится на станции Бэлць-Слобозия.

— Собрать коллектив, который работает и живет, как единый организм, уже половина успеха, — с улыбкой говорит Игорь Иванович. — Вторую половину успеха надо заработать совместным качественным трудом. Накануне новогодних и рождественских праздников начальник станции Игорь Мадан искренне пожелал всем труженикам Молдавской магистрали, ветеранам железнодорожникам, их семьям, чтобы 2019 год принес всем благополучие и успех, подарил новые идеи и помог воплотить их в жизнь; здоровья и семейного счастья, материального достатка, радости, терпения и хорошего настроения.

ВАГОННЫХ ДЕЛ МАСТЕРА

Бэлцкое вагонное депо, одно из лучших предприятий дороги, занимается не только ремонтом грузовых вагонов, но и эксплуатационной работой. Его конек — переоборудование вагонов в тот подвижной состав, который наиболее востребован на магистрали. Успех любого предприятия всегда связан с его руководителем. Генератор передовых идей — конечно же, руководитель депо, великолепный организатор и новатор, он же и начальник железнодорожного узла Валерий ГЫЛКЭ.

Для осуществления поставленных задач, по мнению Валерия Аркадьевича, необходима

самоотдача каждого работника в обеспечении качественного ремонта подвижного парка.

Совокупность выполнения этих факторов стала отправной точкой для достижения серьезных производственных результатов в 2018 году. По итогам 10-ти месяцев план по деловскому ремонту вагонов выполнен на 123,4%; по капитальному ремонту вагонов — на 107,3%; по капитальному и текущему ре-

монту грузовых и пассажирских вагонов. Перечисляя все эти производственные позиции, начальник депо Валерий Гылкэ не забыл озвучить и другие пожелания — сохранить существующий профессиональный контингент депо и темп выполнения производственных заданий в новом году, активнее привлекать в депо молодых специалистов. Из общего количества работающих в ВЧД молодежь в возрасте до

щего персонала, без сомнения, заслуживают того, чтобы на всю дорогу рассказать о тех героях сегодняшнего дня, вставших на пути угрозе безопасности движения.

22 мая т.г. осмотрщик вагонов ППВ Унгень Чобану Н.И. обнаружил трещину в поперечной балке сварной рамы при осмотре рейсовых тележек поезда № 401 «Prietenia» сообщением Кишинев—Бухарест; 2 октября т.г. осмотрщик вагонов ППВ Унгень Морару И.М. обнаружил две трещины в поперечной балке сварной рамы при осмотре рейсовых тележек поезда № 401 «Prietenia» Кишинев—Бухарест; 14 июля т.г. старший осмотрщик-ремонтник вагонов ПТО Бэлць Орловский И.И. при осмотре поезда по отправлению обнаружил в грузе гребне трещину гребня колесной пары, трудно выявляемой неисправности, угрожающей безопасности движения с возможным крушением состава.

Рассказывая, чем был наполнен уходящий год для коллектива северного вагонного депо, уместно отметить и еще один повод для гордости. Это — труженики филиала и его лучшая часть из рода потомственных железнодорожников. Трудовые династии, которыми гордится депо: Ветренюк, Гуйван, Коноплицкий, Цыбырны, Чеботарь, Видайко, Винничук, Найда.

Валерий Аркадьевич Гылкэ отметил добросовестный и результативный труд в 2018 году Оноприенко В., Королюк Е. В., Главан И., Карабуля О., Пакуляк А., Дарие О., Перестан С., Найда С., Журак О., Милов В., собственно, перечислить следует весь коллектив Бэлцкого вагонного депо.

Коллективу Бэлцкого вагонного депо и всем работникам ГП «Железная дорога Молдовы»



монту контейнеров — на 98,0%; по отправлению грузовых вагонов по ПКТО Окиница, ПТО Бэлць, ПТО Берешть, ППВ Матеуць — на 97,5%; на ППВ Унгены план по перестановке грузовых вагонов выполнен на 149,1% и по перестановке пассажирских вагонов — на 111,7%. Дополнительно произведены модернизация 15 платформ под перевозку металлопроката; деловской ремонт 14 вагонов собственности промышленных предприятий; ремонт 20 автосцепок и 140 колесных пар для ВЧД-1 Кишинэу, ремонт 12 колесных пар для ПЧ-5 Бэлць и т.д.

Не менее грандиозны планы коллектива на 2019 год. И связаны они, конечно же, с обеспечением безопасности движения поездов, выполнением плана по ремонту грузовых вагонов и контейнеров, по перестанов-

35 лет составляет 44 человека, или 13,8%. К разряду перспективных можно отнести добросовестных и грамотных специалистов Попак В., Назарко В., Попа А., Васильева П., Назарчука Н., Цуркан Н., Козак Р., Урсатий В., Чилибий В.

Бдительность на производстве — на первом месте в каждом коллективе железной дороги Молдовы. Уходящий 2018 год не раз проверял коллектив Бэлцкого вагонного депо на наличие этого профессионального качества. Все особо бдительные работники депо были поощрены денежными премиями согласно приказу генерального директора ГП «ЖДМ» Юрия ТОПАЛА.

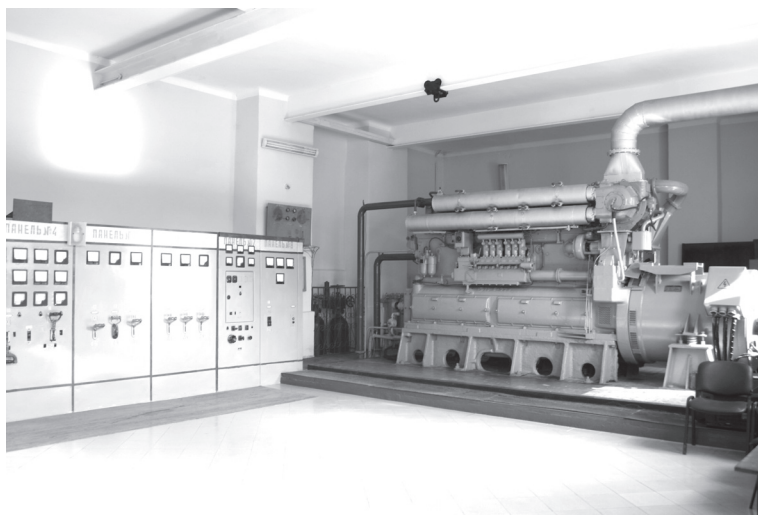
Случаи предотвращения транспортных происшествий, сохранившие жизнь и здоровье пассажиров, грузов, работаю-



Валерий Аркадьевич Гылкэ пожелал эффективной и в сжатые сроки оптимизации предприятия на общее благо; стабильности и успехов в работе; процветания с погашением задолженностей и увеличения заработной платы; уверенности в перспективе экономического роста CFM; хорошего настроения в новогодние праздничные дни в кругу семьи; мира и спокойствия в стране, здоровья, уюта и согласия!

Бдительность, трудолюбие и преданность профессии
Стремительно, словно скорый поезд, пролетел 2018 год. Кажется, не так давно руководство Бэлцкого локомотивного депо обсуждало планы на 2018-й, а уже пришло время подводить его итоги и делать наметки на новый, 2019 год. Начальник ТЧ Бэлць Анатолий Васильевич ТИХИЙ в беседе уточнил:

— Несмотря на то, что за последние два десятилетия в депо не поступило ни одного нового локомотива и нам приходится работать на старой технике, мы не отчаиваемся и идем вперед, стараясь обеспечить перевозку грузов и пассажиров. За 10 месяцев текущего года объем перевозок в депо вырос на 48,7 млн т·км брутто по всем видам движения в сравнении с аналогичным периодом 2017 года. В том числе объем пере-



возок в грузовом движении увеличился на 36,6 млн т·км брутто. На 2019 год заданий у коллектива много, но одной из основных задач начальник депо Анатолий Тихий считает сохранение трудового коллектива и привлечение молодых специалистов. По состоянию на 1 декабря 2018 года численность локомотивного депо Бэлць составляет 288 человек, из которых молодежь — примерно 30%. Все они профессионально грамотные, выпускники Бэлцкого технического колледжа железнодорожного транспорта и столичной Академии транспорта, информатики и коммуникаций. Немало среди них трудовых династий: Чижко-Белоус, Слобо-

дянюк, Щербан. В депо трудится и династия Фусса: отец — Василий Захарович, машинист тепловоза 2 класса, и двое его сыновей, один из которых 1 декабря 2018 г. был назначен на должность заместителя начальника депо по ремонту. Речь идет об Андрее Фусса — молодом специалисте, добросовестном и грамотном работнике, окончившем в 2012 году Днепропетровский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности инженер-механик. Среди молодых и перспективных специалистов Анатолий Васильевич отметил и Игоря Бамбуляк — машиниста дизель-поезда и тепловоза, Ивана Кисоса — машиниста-инструктора,

Сергея Скаян — машиниста тепловоза и дизель-поезда оборотного депо Окница.

Похвалы достойны и многие опытные работники: Левченко Михаил Васильевич, слесарь по ремонту подвижного состава; Предеус Вячеслав Борисович, машинист тепловоза 1 класса; Слободянюк Светлана Ивановна, главный бухгалтер предприятия; Патраман Майя Дмитриевна, экономист предприятия; представители других трудовых династий. Не забыл отметить начальник депо бывших работников — Белякова Валерия Алексеевича, Пуклич Сергея Аркадьевича.

В завершении беседы Анатолий Васильевич Тихий по-

здравил всех коллег с наступающим Новым годом:

— Пусть 2019 год принесет вам только счастливые мгновения, позитивное настроение и успех. Желаю, чтобы наша совместная работа была продуктивной, эффективной и благополучной. Пусть в Ваших семьях царят любовь, мир и взаимопонимание. Желаю Вам здоровья, упрямого, неиссякаемой энергии, бесконечного энтузиазма и, конечно же, достойной оценки нашей общей работы — материального благополучия!

**Из Бэлць —
Ирина КРАЕВСКАЯ**

Фото Юрия КОЗЛОВА



La Mulți Ani!

Еще в раннем детстве Светочка Никитина отличалась твердым, волевым характером. Играть предпочитала с машинками, а не с куклами. В школьные годы ярко проявились ее целеустремленность, аналитический склад ума и огромная любовь к технике. Из занятий спортом ученица Света выбрала тяжелую атлетику. После окончания средней школы в районе Штефан Водэ Светлана Никитина не задумываясь поступила в Бэлцкий железнодорожный колледж. В годы учебы в колледже она с огромным интересом изучала точные науки. Техника, а точнее — железнодорожная техника — стала призванием девушки. Диплом с отличием подтвердил прочные накопленные знания.

Молодой дипломированный специалист Светлана Никитина на следующий же день после

МОЛОДЕЖЬ — БУДУЩЕЕ CFM

ЖЕНСТВЕННОСТЬ — КОЛЕСНЫМ ПАРАМ УКРАШЕНИЕ

Светлана АБДУЛГАНОВА (Никитина) — старший мастер колесно-роликового цеха пассажирского вагонного депо Кишинэу — вот уже три года умело руководит коллективом из восьми слесарей и токарей по ремонту подвижного состава. А в целом на железной дороге Молдовы она трудится 13 лет. Вместе с супругом Виктором Станиславовичем, тоже железнодорожником, воспитывает чудесную дочь Моника, которая учится в 5-м классе столичного лицея им. Василе Лупу и увлекается музыкой и танцами.

получения документа о железнодорожном образовании пришла устраиваться на работу в Дирекцию по обслуживанию пассажиров. Здесь она успешно прошла производственную практику, зарекомендовав себя с самой положительной стороны. Естественно, бывшую студентку-отличницу Светлану Никитину с удовольствием приняли в большую семью молдавских железнодорожников. Она стала трудиться в цехе формирования пассажирских вагонов ДОПа.

В том же году Светлана Никитина встретила в ДОПе своего суженого, родственную душу — проводника Виктора Абдулганова. Родилась семья. А спустя два года после создания семей-

ного тандема молодожены познали родительское счастье: на свет появилась их чудо-дочурка Моника. Время летит незаметно. В уходящем году семье Абдулгановых исполнилось 13 лет...

В ДОПе Светлана Абдулганова прошла путь становления профессионала, хорошего специалиста. Сдала серьезные экзамены и получила 5-й, самый высокий квалификационный разряд.

В профессиональном аспекте у молодой четы Абдулгановых царит полная гармония. Оба начинали свой трудовой путь рядом — в Дирекции по обслуживанию пассажиров. Затем Светлане, которая 10 лет про-

работала в цехе формирования пассажирских вагонов ДОПа, поручили еще более ответственный участок. Она была назначена старшим мастером колесно-роликового цеха пассажирского вагонного депо Кишинэу. А чтобы быть поближе к любимой супруге, Виктор Абдулганов перевелся в 2015 году мастером сборочного цеха этого же депо. Так что молодых железнодорожников связывают не только крепкие супружеские отношения, но и профессиональные интересы. А серьезное увлечение Светланы железнодорожной техникой находит свое прекрасное выражение в обеспечении ДОПа качественными колесными парами, выхо-



Фото из семейного архива

дящими из деповского ремонта, в чем немалая заслуга специалистов коллектива колесно-роликового цеха под руководством старшего мастера С.С. Абдулгановой (Никитины).

Твердый, волевой характер проявляется сполна у старшего мастера колесно-роликового цеха пассажирского вагонного депо Кишинэу в служебных отношениях со слесарями и токарями по ремонту подвижного состава депо. Ее очаровательная женственность — в нежных взаимоотношениях в семье — с мужем Виктором и любимой дочуркой Моникой.

Особенно трогательны общие увлечения матери и дочери (кроме вязания и вышивания «гладью»), например... рыбалка. Глава семьи, кстати, ею не интересуется.

Светланой Сергеевной гордятся и ее родители, и младший братишка Константин, сестра Галина со своей семьей.

...Зародившаяся династия молодых железнодорожников Абдулгановых — будущее Молдавской магистрали. И пока на CFM трудятся такие прекрасные молодые, но уже опытные профессионалы, у нее есть будущее.

Лилиана НИКИФОРОВА

Как хорошо, что есть железная дорога!

Весело стучат колеса по рельсам, и каждый гражданин может путешествовать с комфортом по стране, всего лишь купив билет на поезд. Сегодня железную дорогу обслуживают тысячи людей, которые преданы своей профессии, несмотря на все ее сложности. Труд на железной дороге требует крепкого здоровья, выдержки, знаний, нередко — хорошей физической подготовки.

Работа на железной дороге — это ответственность за жизнь и здоровье пассажиров. Желаем всем железнодорожникам в канун замечательных зимних праздников благополучия, счастья, прекрасного настроения и карьерного роста!

Пусть железнодорожные рельсы ведут Вас к радости и процветанию!

С Новым Годом!

С наилучшими пожеланиями —
коллектив ПЧ-1





Коллектив станции Окница, который возглавляет опытный организатор и руководитель Андрей КОЖОКАРУ, сохраняет прочные позиции среди филиалов CFM. В 2018 году станция Окница справилась со всеми основными производственными показателями. За 10 месяцев 2018 года погрузка в вагонах выполнена на 300 % (по плану было 170, по факту — 510), выгрузку в вагонах тоже перевыполнили — по плану 460 за 10 месяцев, выполнили 535, т.е. на 116 %. Соответственно погрузка в тоннах также перевыполнена.

В беседе начальник станции Андрей Кожокару с удовлетворением отметил, что считает уходящий 2018 год удачным для коллектива. Оперативно работали и станция, и клиенты, максимально быстро выгружая и загружая подвижной состав. Сегодня все прекрасно понимают, что время — это деньги.

Радует руководителя и общий настрой тружеников, нацеленных на увеличение в 2019 году объемов грузовой работы, и тот факт, что штат станции Окница укомплектован, нет вакантных мест. На линейных станциях имеются вакансии, но при поддержке генерального директора Юрия Топала — это решаемые вопросы.

В 2018 году станция Окница сработала без нарушений в области безопасности движения, без случаев брака.

Молодежь свою профессиональную карьеру связывает с работой на железнодорожном транспорте, уверены молодые специалисты в благополучном будущем Молдавской магистрали. Опытные женщины с удовольствием обучают молодежь практическим навыкам. Так и должно быть. Кому как не ветеранам железнодорожного тран-

■ ОБЕСПЕЧИВАЯ БЕЗОПАСНЫЙ ПУТЬ

Профессионально работали и станция, и клиенты

Команда сплоченных и влюбленных в железнодорожную профессию тружеников Окницкого железнодорожного узла вносит весомый вклад в развитие Молдавской магистрали. Важность этого транспортного подразделения CFM трудно переоценить. Его работники всегда показывали высокий профессионализм и преданность общему делу. Профессиональное мастерство коллектива узла достойно глубокого уважения и благодарности. В любых, даже самых сложных условиях местные железнодорожники узла всегда работают на совесть. Уходящий в историю 2018 год тому пример.



спорта стараться подготовить достойную смену. Численность станции Окница сегодня составляет 230 человек, включая линейные коллективы. Молодежи до 40 лет в штате станции 40 %.

Окницкий железнодорожный узел располагается на стыке

трех железных дорог — Молдавской, Львовской и Юго-Западной. Через северные железнодорожные ворота республики проходит важная транспортная артерия. В декабре 2018 года на станции Окница совместно с Департаментом таможен РМ был установлен стационарный

сканер для обнаружения в грузовых поездах нелегальных и небезопасных товаров. Торжественное мероприятие по этому поводу состоялось 8 декабря 2018 года с участием вице-премьера по реинтеграции Кристины Лесник.

Есть еще у начальника стан-

ции Окница Андрея Кожокару повод для гордости — это, конечно же, коллектив и его трудовые династии. Любовь к профессии здесь передается из поколения в поколение. И эту крепкую связь ничто не нарушит. Вот фамилии трудовых династий в разных поколениях: Жеребеловские, Руснаки, Савельевы, Сизынцевы, Лошаки, Колцацел и т.д. Особо отметил ДС в нашей беседе составителя Алексея Семенишина. Молодой, перспективный парень работал дежурным, оператором, сейчас трудится составителем поездов. Из опытных движенцев назвал Чебана Анатолия Гавриловича, дежурного по станции. Ветеран трудится отлично и с удовольствием обучает молодежь профессиональным навыкам.

Всему коллективу станции Окница, всем труженикам Молдавской магистрали Андрей Кожокару пожелал в новом году большого терпения, счастья в окружении родных и близких, и чтобы удача не покидала ни дома, ни на работе.

Фото Юрия КОЗЛОВА

Окницким путейцам все задачи по плечу

Отправляясь в путешествие по железной дороге, не каждый задумывается над тем, что за благополучный путь ответственность несут путейцы. И в дождь, и в мороз, и в летний зной они обслуживают вверенный им участок железнодорожного пути и следят за его надлежащим состоянием. Постоянное соседство с движущимися поездами, сложность метеоусловий, высочайшая ответственность за безопасность движения на дороге — все это определяет особые требования к работникам путевого хозяйства Окницкого железнодорожного узла. Возглавляет коллектив опытный руководитель Александр Павлович БРОДСКИЙ.

Обслуживаемое ПЧ путевое хозяйство включает в себя сотни километров главных, станционных и подъездных путей, железнодорожные переезды и мосты. Коллектив Окницкой ПЧ надлежащим образом осуществлял в 2018 году текущий ремонт и содержание путевых устройств, работы капитального характера, тем самым обеспечивая безопасность движения поездов и комфорт пассажиров на обслуживаемом участке стальной магистрали. Также по ст.Окница на промышленной

зоне было демонтировано 4 комплекта стрелочных переводов, не задействованных в технологическом процессе. За нынешний год для текущего содержания пути уложены новые деревянные шпалы — 3493 штуки; железобетонные старогонные шпалы демонтированы со станционных путей и уложены в главный ход для разрядки кустовой гнилости шпал. Мостовики ПЧ отремонтировали мост на участке Окница—Могилев-Подольский на 188 км п.1. На новый 2019 год уже намечены объемы: подъемочный ремонт — 1 км, смена перевод-

ных брусьев — 7 комплектов, смена рельс старогонными — 2 км, по части искусственных сооружений — 6 объектов на сумму 800 тысяч леев. Есть задания и по ремонту объектов совместно с НГЧ на сумму 157 тысяч леев.

Работа в ПЧ построена на трех фундаментальных позициях: охрана труда, гарантия безопасности движения поездов и качество производственных результатов. Все это обеспечивает коллектив грамотных и ответственных специалистов, преданных своей профессии. В штате дистанции — 266 чело-

век. Молодежь составляет 13 % от общего числа работающих в ПЧ. Все стараются, работают на общий результат. Особо в беседе начальник ПЧ Александр Павлович Бродский отметил молодого и перспективного бригадира пути по ст.Окница Николая Чебана, стаж которого в ПЧ составляет более 5 лет.

Говоря о замечательных трудовых традициях, заложенных предшественниками, начальник ПЧ рассказал о том, чем и кем гордится его коллектив. Конечно же, речь идет о трудовых династиях, где любовь и преданность железнодорожному

делу передается из поколения в поколение. Сегодня в дистанции трудится рядом с дорожным мастером 1 околотка Юсип Александром Дмитриевичем его сын Дмитрий Юсип, бригадир пути. Рядом с отцом Гацапук Иваном Андреевичем, бригадиром пути 2 околотка, работает сын Лилиан Гацапука, монтер пути. Еще одна трудовая дистанция — крановщики отец и сын — Гаман Александр Федорович и Александр-младший.

Слова благодарности в нашей беседе прозвучали и в адрес «слабого» пола — женщин, которые находятся в одном профессиональном строю с мужчинами и обеспечивают безопасность движения. Прежде всего, это дежурная по переезду 206 км Мартынюк Алла Ивановна.

В канун Нового 2019 года Александр Павлович Бродский со страниц отраслевой газеты адресует всему коллективу добрые пожелания:

— От всей души поздравляю с зимними праздниками тех, кого судьба каждый день испытывает на прочность и профессионализм. Желаю крепкого здоровья, удачи во всех делах, счастья в личной жизни. Побольше нам всем профессиональных сил и мастерства, чтобы при нынешних трудностях гарантировать в 2019 году безопасность движения поездов и сохранность жизни и здоровья на производстве. У путейцев есть такое пожелание: чтобы рельсы были вдоль, а шпалы — поперек. То есть, чтобы путь всегда был исправен вопреки всему и несмотря ни на что.

Из Окницы —
Ирина КРАЕВСКАЯ



Фото Юрия КОЗЛОВА





■ ВРЕМЯ ПОДВОДИТЬ ИТОГИ

Бендерский железнодорожный узел: есть условия для дальнейших успехов



Трудовой коллектив ПЧ-2, которым 11 лет руководит Валерий Николаевич ЛОМОВ, делает все возможное для обеспечения безопасного и бесперебойного движения поездов, круглосуточно занимаясь содержанием и эксплуатацией железнодорожных путей на вверенных участках. Сегодня ПЧ-2 обслуживает три направления: Бендеры—Кишинэу, Бендеры—Злоць, Ревака—Кэинарь.

В преддверии недавнего осеннего комиссионного осмотра Молдавской магистрали работники этой дистанции пути первостепенное внимание уделили подготовке хозяйства к работе в условиях зимы 2018-2019 гг. Несмотря на финансовое положение, руководство CFM изыскало возможность закупить для ПЧ-2 материалы верхнего строения пути: 2426 новых деревянных шпал и 221 комплект переводных брусьев. Для отмены предупреждений с второстепенных путей было демонтировано 674 старогодных железобетонных шпал, 49 старогодных деревянных шпал и уложены в главный ход.

В течение 10-ти месяцев уходящего года специалисты дистанции пути произвели ра-

боты по капитальному ремонту: подъемочный ремонт 1425 пог. м пути, при плане 1000 м; смену старогодных рельсов 634 пог. м пути; ремонт каменного мощения русла моста на 27 км перегона Кэушень—Заим; установку охранного уголка на мосту 56 км перегона Заим—Кэинарь; капитальный ремонт переезда 33-го км перегона Бэлцаць—Кэинарь. Новым щебнем пополнено плечо балластной призмы на 22,23 км перегона Бэлцаць—Кэинарь 1513 ПК9 — 1514 ПК2.

Основным показателем работы коллектива дистанции пути является балльность. Преодолевая трудности из-за отсутствия современной техники, путевых машин и механизмов, работники Бендерской дистанции пути выполнили план балльности за 10 месяцев 2018 года на 131 %. Средний балл содержания пути составил 103 балла при плане 150.

Руководство ПЧ-2 отмечает, что в дистанции работают преданные своей профессии люди, опытные специалисты, которые делают все для обеспечения безопасности движения поездов. Профессионально, со знанием дела, ответственно и доб-



росовестно отнеслись к ремонту машины SVP-74 мастер цеха мехмастерских С.Катарага, машинист В.Мандя, помощник машиниста А.Осипов. Не имея необходимых запасных частей, они нашли им замену и отремонтировали спецтехнику.

Вот такие трудятся в ПЧ-2 люди — специалисты высокого класса, умельцы с новаторским мышлением, которые с надеждой смотрят в завтрашний день и верят в стабильность и процветание железной дороги Молдовы.

Мостостроительный поезд №1

Уходящий в историю 2018 год для коллектива МП-1, которым восемь лет руководит опытный железнодорожник Сергей Степанович СЕВЕРИН, был весьма успешным в плане выполнения работ по оказанию услуг филиалом CFM техникой и рабочей силой.

Так, например, в 2018 году этот производственный показатель вырос в два раза по сравнению с 2017 годом и составил более 2 млн леев, в то время как предыдущий составил 1 млн 280 тыс. леев. А если еще

учесть, что успех достигнут сокращенным количеством работающих — в 2017 году в этом филиале трудились 52 человека, а в 2018 — 45 человек, то успех очевиден. Основной объем выполненных специалистами филиала работ — 75 % — это оказание услуг филиалом CFM техникой и рабочей силой. Руководство филиала с удовлетворением отмечает, что у людей есть объем работы, нет технических простоев, сокращены до минимума отпуска без содержания.

Главный залог успеха — это люди МП-1, преданные своему делу и железной дороге. Существенно сокращены маловостребованные должности и специальности, обязанности возложены на других работников, без доплат.

Немаловажен и тот факт, что в уходящем году руководство CFM уделяло МП-1 больше внимания. В результате появился объем работы в зимний период — разборка списанных железобетонных вагонов пяти типов, с последующей сдачей их в металлолом. Если в 2017 году было разобрано 50 единиц, то до 1 декабря т.г. их число составило 78 единиц. Согласовано прохождение техосмотра и

страхование 12 единиц авто-тракторной техники, в то время как в 2017 году — всего лишь 5 единиц.

Уходящий год запомнится еще и тем, что заработал цех по изготовлению железобетонных изделий. Выпущено и отправлено филиалам железной дороги 472 изделия 13 наименований, что составило 45 кубических метров. Из-за недостаточного количества цемента были изготовлены самые необходимые и малообъемные изделия.

Специалисты МП-1 активизировали в 2018 году и деятельность за пределами своего филиала — для ПЧ-2 и ПЧ-3, выполнив следующие работы: кап-ремонт устоя железобетонного моста на 11 км + 271 м перегона Бендеры—Хаджимус; уборку всплывшего грунта и обустройство водоотводных канав на 83-84 км и 93 км перегона Колибаш—Джурджулешть, а также разработали, вывезли и уложили в контрбанкет 8731 куб. м грунта; капремонт трех досмотровых мостиков на ст.Джурджулешть; нарезку водоотводных канав на 40-м км перегона Комрат—Абаклия, а также разработали, вывезли и спланировали 1809 куб. м грунта; уборку оползневого грунта на 17-м км ПК 1-3 перегона Ревака—Парк—Бэлцаць, а также разработали, вывезли и спланировали 5140 куб. м грунта.

На последнем участке работы не закончены из-за наступления зимних холодов. Как только наступят весенние теплые дни, руководство МП-1 намерено навести полный порядок и на этом участке.

— Если отмечать лучших специалистов, — сказал, в частности, начальник Мостостроительного поезда №1 С.С.Северин, — то надо перечислить всех 45 человек. Ведь остались самые лучшие, самые достойные и самые стойкие.

Лилиана НИКИФОРОВА



У коллектива движенцев самого южного форпоста CFM, под руководством начальника станции Анджелы ТОРНЯ, в уходящем году результаты работы стали более весомыми. Успешно руководит узлом Петру АЖ-ДЕР.

Так, например, за 10 месяцев 2018 года станция подала под погрузку 14 729 вагонов, груженых на Галаць—Ларга, приняла 16 645 вагонов. На ст. Джурджулешть было погружено 1974 вагона (129 485 тонн) и выгружено 1387 вагонов (87 592

Станция Джурджулешть — визитная карточка южного региона CFM

тонны), прибыль составила 3 205 983,80 леев. Своей результативностью отличились работники отдела транзита, под руководством заместителя начальника станции по коммерческой работе Ларисы Арабаджи,

старший агент Акулина Павалаки, старшие товарные кассиры Ольга Паниогло и Александр Оловатенко, грузоотправитель Михаил Стэниль, приемосдатчик грузов Василе Ковач.

Весомый вклад в достижение

вышеуказанных показателей внесли и дежурные по станции Виктория Апэрече и Константин Сталин, маневровый диспетчер Дмитрий Дунасы, старший стрелочник Николай Маричану.

— Следует отметить добро-

совестный труд, — сказал, в частности, начальник железнодорожного узла Джурджулешть Петру Аждер, — коллективом линейных станций: Етулия, которой руководит начальник отдела транзита Евгения Кривец, дежурные по станции Владимир Вербер и Владимир Пойдолов; Гречень, где начальником станции Екатерина Швецова; Вулкэнешть, которой руководит Октавиан Стефогло.

Джурджулештские движенцы — начальник станции Анджела Торня, заместитель начальника станции по кадрам Валентина Торня, главный бухгалтер Ксения Алавацкая, бухгалтер Наталия Гиду — приложили немало усилий для подбора кадров и укомплектования ими железнодорожной станции. Правильность их выбора подтверждают достигнутые результаты.

Лилиана НИКИФОРОВА



Фото из архива филиала





Коллектив станции Унгень возглавляет Сергей Андреевич Димитраки. О том, насколько успешным для станции был уходящий в историю 2018 год, говорят результаты. Движенцы выполнили и перевыполнили все основные производственные показатели: задания по погрузке в тонах, выгрузке в вагонах, по отправлению вагонов по узкой колее на Яссы, по перестановке грузовых вагонов.

Для уменьшения в отопительный сезон расходов угля и дров запланирована установка электрических котлов на станциях Унцешть и Пырлица, есть задумка для сохранения тепла в помещении поменять на горючем посту ст. Берешть старые окна, которые пропускают холод, на новые.

В беседе Сергей Андреевич Димитраки с удовлетворением отозвался о работе коллектива станции, о вкладе каждого железнодорожника в общий успех коллектива. Численность штата ст. Унгень на начало декабря 2018 г. составляет 165 работников. И для многих из них это не просто служба. Отцов и детей, бабушек и дедушек, их внуков связывают и родственные узы, и общее дело. Некоторые ушли на заслуженный отдых, но на станции продолжает трудиться новое поколение семейных династий. И этот факт вызывает у руководства станции Унгень законное чувство гордости.

Дежурными по станции трудятся Руссу Анна Николаевна и ее дочь Барила Виктория Григорьевна. Оператор поста централизации Беленюк Илья Иванович, его жена Любовь, бывший ДСП, сейчас на заслуженном отдыхе, их сын Беленюк Дмитрий Иванович, помощник машиниста локомотивного депо, невестка Беленюк Каролина Вячеславовна — ДСП ст. Берешть — в настоящий момент находится в отпуске по уходу за маленькой дочкой Дарьей; Большой Эльвира Леонидовна — ДСП ст. Петрешть — мама невестки. Может, в будущем и маленькая Дарья будет тоже железнодорожницей, как бабушка с бабушками, папа с мамой.

По стальным магистралям из Унгень — в Европу

Цель нынешних реформ, проводимых на ГП «Железная дорога Молдовы» руководством предприятия — превратить CFM в локомотив динамического роста национальной экономики. В достижении этого важная роль отведена коллективу Унгеньского железнодорожного узла, который возглавляет Игорь БЕРЕГИЧ. Пограничный узел часто называют стальной дорогой в Европу. А приобретают проездные билеты наши пассажиры в здании международного вокзала, который в нынешнем году юбилей: 65 лет тому назад это замечательное строение появилось на пограничной станции. Но унгеньский узел — это не только пассажирские перевозки. У пограничного хода, где стык нашей широкой колеи с более узкой, западноевропейской, круглосуточно ведется переработка поступающих грузов. На узле трудятся представители всех основных хозяйств Молдавской магистрали. Наряду с движенцами большую ответственность за перевозочный процесс несут локомотивщики, связисты, путеицы, энергетики, вагонники и др.



лаевича — приемсдатчика конторы передачи вагонов.

Отмечая усердный труд коллектива станции Унгень в уходящем 2018 году, Сергей Андреевич Димитраки также назвал Козак Галину Максимовну — оператора при ДСП; Попа Иона Ионовича, Руссу Виктора Михайловича — ДСПП, Вифор Алексея Георгиевича — ДСЦ; Немцан Федора Ивановича — бригадира ПКО; Шишкану Георгия Георгиевича — агента по передаче грузов; Тимуца Григория Петровича — приемсдатчика ПКО; Журину Татьяну Михайловну — инженера станции; Барган Павла Константиновича — составителя поездов; начальника товар-

ной кассы — Дяконеску Сильвию Дмитриевну; Бурсук Любовь Пантелеевну, Руссу Анну Николаевну, Ротарь Виктора Алексеевича — дежурных по станции.

И в завершение нашей беседы Сергей Андреевич поздравил коллектив с наступающим Новым годом, пожелал всем здоровья, хорошего настроения, а молодым работникам — карьерного роста, упорства в достижении намеченных целей, а также помнить и уважать своих наставников, давших путевку в большую трудовую жизнь на Молдавской железной дороге.

Из Унгень — Ирина КРАЕВСКАЯ

Другая замечательная династия — Боз Аурел Николаевич, начальник ст. Петрешть, его дочь Роман Алина, ДСП ст. Петрешть, зять Роман Игорь Юрьевич, составитель поездов.

Молодежи до 35 лет в коллективе порядка 20%. К разряду перспективных и добросовестных, по мнению начальника станции, их всех можно отнести. С пониманием ребята относятся к нынешней непростой экономической ситуации на дороге. По причине нехватки кадров почти все движенцы работают в три смены. ДС отметил добросовестный труд ДСП Блюка Станислава Петровича, Чемпоеш Людмила Валерьевны, Плачинтэ Натальи Григорьевны, Кышлару Натальи Пантелеевны, Роман Игоря Юрьевича, Грэтиану Иона Николаевича — составителей поездов; Касьян Виктории Павловны, оператора техконторы; Павлюка Иона Нико-



ПОЛЕЗНЫЕ СОВЕТЫ В КАНУН ПРАЗДНИКА

Как встретить новый 2019 год, чтобы он был удачным

Согласно восточному календарю, 2019 год будет годом Земляного Кабана (Свиньи). Именно с этим связаны всевозможные новогодние приметы и обычаи, которые необходимо иметь в виду, чтобы Ее Величество Удача всем сопутствовала круглый год. Как следует провести новогодние праздники чтобы понравиться талисману года? Вот что рекомендуют астрологи.

Именно улыбка станет главным символом, ведь Земляной Кабан любит искренние чувства и всегда радуется с веселыми людьми. Им он дарит свое расположение чаще всего.

Приметы на Новый 2019 год

Встречать Новый год необходимо в чистом доме, поэтому уборка является главным предновогодним ритуалом.

Убираться лучше за несколько дней до праздника. Если наводить порядок накануне Нового года, вы рискуете «вымести» удачу.

Избавьтесь от вещей, с ко-

торыми у вас связаны негативные воспоминания, так как брать этот груз в 2019 год — не самое хорошее решение.

На праздничном столе не должно быть раков и омаров, иначе в течение года вы не сможете продвинуться к своим целям, а будете лишь «пятиться» назад.

В новогоднюю ночь на праздничном столе не должно быть и блюд из свинины, иначе проблемы и неудачи будут преследовать вас в течение всего года.

Чтобы привлечь удачу, за несколько минут до боя курантов необходимо очистить мандарин и положить его под елку,

предварительно съев одну дольку.

Чтобы в 2019 году удача постоянно сопутствовала вам, на новогоднем столе должна находиться фигурка свиньи.

Что готовить на новогодний стол 2019

Свинья зарекомендовала себя как прожорливое и всеядное животное, поэтому новогодний стол должен быть богатым и насыщенным разнообразными блюдами. Хозяйки, которые желают понравиться Свинье, могут не готовить множество горячих блюд. Достаточно одного гарни-

ра и запеченной утки или кролика. Однако салаты и закуски должны быть в изобилии.

На столе должны присутствовать в достаточном количестве овощные блюда и разнообразная зелень. Свинья любит различные крупы, поэтому будет уместным поставить в центре стола мисочку с пшеницей и пшеном. Злаковые культуры могут быть пророщенными. Кроме этого, на столе должно присутствовать большое разнообразие хлебной продукции, начиная от черного хлеба и заканчивая пирогами.

Не стоит забывать, что Свинка любит красоту, поэтому хорошо, если на столе будет все нарядно и преобладать желтая гамма. Ее можно разбавить красным цветом вина и фруктов и зеленым цветом овощей и зелени.

При сервировке новогоднего стола важно использовать предметы из натуральных материалов. Лучше поставьте фарфоровую посуду и постарайтесь исключить пластик. Скатерть, свечи, салфетки и многое другое должно быть желтого цвета.

2019

Год Желтой Земляной Свиньи



Символические цвета и фигуры 2019 года

Символ Нового года 2019 — Желтый Земляной Кабан. Основным цветом, который играет роль символа, естественно, будет желтый. Всевозможные вариации желтого цвета в нарядах и украшениях поднимут настроение, создадут яркую атмосферу, которая будет активно влиять на мировоззрение и будить искреннюю улыбку.

Газета зарегистрирована в Государственной регистрационной палате при Министерстве юстиции РМ. Регистр. № 10205375.

**Главный редактор
Ирина КРАЕВСКАЯ**

Телефоны редакции: главного редактора — (022) 83-25-85, 0692-250-74; зам.гл.редактора — (022) 83-25-87; отдела писем — (022) 83-49-16.
E-mail: cfmgazeta@yandex.ru