

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК МОЛДОВЫ



N 6-7 (5970-71) 28 марта 2019 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.

■ CER — CFM: КОНСТРУКТИВНЫЙ ДИАЛОГ

Либор ЛОКМАН пообещал всестороннюю поддержку Молдавской железной дороге



Сообщество европейских железнодорожных и инфраструктурных компаний (CER) готово внести свой вклад в реформирование железной дороги Молдовы. Заверения в этом принадлежит исполнителю директору CER господину Либору ЛОКМАНУ и руководителю департамента общественных связей и эксплуатации CER господину Илья Лоренцо ВОЛПИ и были озвучены в ходе недавнего рабочего визита в Кишинев.

Официальные лица CER встретились с представителями Министерства экономики и инфраструктуры Республики Молдова, а также с администрацией Молдавской железной дороги. Цель совещания — изучение возможностей укрепления двустороннего сотрудничества в области железнодорожного транспорта, которое может благотворно повлиять на дальнейшее экономическое развитие

ГП «Железная дорога Молдовы» — члена Сообщества европейских железнодорожных и инфраструктурных компаний (CER). В ходе конструктивной дискуссии генеральный директор CFM господин Юрий ТОПАЛА отметил значение поддержки европейских партнеров в процессе реформирования железнодорожного сектора Республики Молдова.

«В основе нашей деятельности — серьезные задачи, которые мы должны решить, чтобы идти в ногу с требованиями со-

временного мира в области мобильности и скорости развития новых технологий, и все это в интересах наших клиентов», — заявил менеджер CFM.

Также в ходе встречи государственный секретарь Министерства экономики и инфраструктуры РМ господин Сергей БУКАТАРУ отметил, что государство играет большую роль в процессе реформирования

отечественной железнодорожной компании. На повестке дня Парламента РМ — новый Кодекс железнодорожного транспорта, утверждение которого приведет к созданию новой железнодорожной структуры с полномочиями сертификации, надзора и контроля.

Исполнительный директор Сообщества европейских железнодорожных и инфраструк-

турных компаний господин Либор ЛОКМАН объявил, что руководимая им организация открыта к дальнейшему продуктивному сотрудничеству с CFM. Он заверил, что инициирует дискуссии с официальными лицами Европейского Союза на предмет внедрения железнодорожного acquis EC.

По информации пресс-службы CFM



Фото Юрия КОЗЛОВА

■ МЕЖДУНАРОДНАЯ ЖИЗНЬ CFM

Нынешней весной железнодорожные билеты в страны ЕС можно приобрести на столичном вокзале

Система продажи билетов на международные европейские маршруты будет установлена нынешней весной на железнодорожном вокзале Кишинэу. Это станет возможным благодаря двустороннему соглашению, заключенному генеральным директором ГП «Железная дорога Молдовы» Юрием ТОПАЛА и генеральным директором CFR «Călători» Леоном БЭРБУЛЕСКУ. Первые шаги в этом направлении уже сделаны. Несколько билетных кассиров столичного вокзала успешно закончили курсы по подготовке специалистов в области продажи проездных документов через систему «RoTicket», организованные CFR «Călători». Учеба проходила в Бухаресте, в здании Министерства транспорта Румынии.

Постепенно, по доброй вековой традиции — хлебом-солью — встретили прибывших скорым поездом № 105 «Prietenia» представительниц CFM на перроне железнодорожного вокзала Бухарест-Норд. Билетным кассирам Татьяне Дойбань, Елене Зибик и Надежде Замерзляк было особенно приятно получить нежные тюльпаны из рук встречающего Мариуса Крикловита — начальника службы организации международных перевозок CFR «Călători». После теплой встречи по протоколу были организованы теоретические занятия в области Регламента соглашений с государствами ЕС, которые длились около двух недель.

Третья неделя курсов по повышению квалификации билетных кассиров была посвящена исключительно практическим занятиям, где, кстати, специалистам CFM не было равных.

Сложная программа по подготовке и повышению квалификации персонала вокзалов, которому очень скоро придется производить железнодорожные операции в соответствии с национальными и международными нормативами, действующими в железнодорожной отрасли, состояла из трех разделов. Билетные кассиры досконально изучили Регламент Европейского Парламента относительно прав и обязанностей пассажиров железнодорожного транспорта; Правила контракта международных железнодорожных пассажирских перевозок (CIV-Aprence A la Conventie); Соглашение CFR «Călători» — CFM; множество других всесторонних соглашений в области международных пассажирских перевозок (Thalys, SCIC, NT, IRT, EWT) и др.

Генеральный директор ГП «Железная дорога Молдовы» Юрий Топала, в частности, подчеркнул, что «внедрение



Слушательницы международных курсов — билетные кассиры железнодорожных вокзалов Кишинэу и Бухарест-Норд — на одном из занятий

новой системы для наших пассажиров — уникальная возможность путешествовать в безопасности и с комфортом через Прут. Это еще один шаг к сближению с Румынией и с

нашими партнерами из CFR «Călători», с которыми на протяжении многих лет сумели наладить более чем коллегиальные отношения».

По завершении программы

международных курсов слушатели были протестированы. Все билетные кассиры CFM — Татьяна Дойбань, Елена Зибик и Надежда Замерзляк — продемонстрировали хорошие теоретические и практические знания в новой области продажи железнодорожных билетов через систему «RoTicket», которая позволит пассажирам CFM совсем скоро приобретать проездные документы в поездах во всех странах Европейского Союза.

Не менее теплыми после окончания курсов были и прощания представительниц CFM, которые увезли с собой не только прочные знания, новые приятные впечатления, но и памятные сувениры.

На днях представители CFR «Călători» приедут в Молдову и вручат Татьяне Дойбань, Елене Зибик и Надежде Замерзляк свидетельства об окончании курсов по подготовке операторов касс (OG), операторов по продаже билетов (OB), начальников смен (ST) в рамках программы «RoTicket» по продаже билетов на международные железнодорожные рейсы.

...Благодаря внедрению в жизнь новейших технологий в области международного железнодорожного транспорта, жители Республики Молдова получают счастливую возможность совершить поездки в любую страну ЕС. Тем самым, исчезают преграды, сокращаются большие расстояния.

Лиляна НИКИФОРОВА


АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

Анатолий РУСУ


Обслуживание пассажиров — целая система по оказанию услуг на вокзалах и в пути следования

Организации пассажирских перевозок руководство Молдавской железной дороги уделяет постоянно много внимания. Несмотря на убыточность данного вида перевозок, главная задача железнодорожников — оправдать ожидания пассажира и сделать его постоянным клиентом CFM. Как этого добиться?

За ответом на этот вопрос редакция обратилась к Анатолию РУСУ, начальнику службы пассажирских перевозок ГП «Железная дорога Молдовы». Коллектив этой службы ежедневно заботится о предоставлении качественных транспортных услуг пассажирам при их поездке из пункта отправления в пункт назначения.

Господин Русу, что Вы считаете основным в работе службы пассажирских перевозок?

— Все усилия работников службы пассажирских перевозок Молдавской железной дороги, конечно же, направлены на создание пассажирам максимально комфортных условий поездки. Исходя из этого, руководство магистрали определяет основные задачи, которые необходимо ежедневно решать работникам службы — качественное обслуживание на вокзалах и в поездах местного и международного сообщения, безопасность движения и охрана труда в пассажирском хозяйстве, содержание в исправном техническом и эстетическом состоянии пассажирских вагонов. В данной связи хочется отметить, что в нашем коллективе работает много высококвалифицированных, опытных специалистов, которые постоянно доказывают свое умение профессионально и оперативно решать вопросы, связанные с обслуживанием пассажиров.

На календаре — весна, не за горами введение нового летнего графика движения пассажирских поездов. Будут ли в нем какие-то изменения, нововведения?

— В ближайших планах службы пассажирских перевозок Молдавской железной дороги — введение летнего графика движения пассажирских поездов, продолжение обновления, по возможности, технических средств и вокзалов, реконструкция ряда пассажирских платформ, дальнейшее совершенствование системы услуг на вокзалах и в поездах.

В связи с предстоящим переходом Республики Молдова на летнее время произведена корректировка расписания поездов № 47/48 Кишинев—Москва, № 341/342 Кишинев—

Москва, № 61/62 Кишинев—Санкт-Петербург, № 105/106 Кишинев—Бухарест. С 22 апреля 2019 г. планируется введение в график движения пассажирских поездов ежедневного курсирования модернизированного дизель-поезда сообщением Кишинев—Одесса. Ему присвоена нумерация № 842/841. Как показала практика прошлого летнего сезона, у данного маршрута хорошая востребованность со стороны пассажиров. Наша задача — четко обеспечивать надежным подвижным составом желание пассажиров добираться до солнечной Одессы с комфортом и приличной скоростью движения по железной дороге. В стадии разработки и другие направления, касающиеся организации пассажирских перевозок.

Каковы пути повышения привлекательности Молдавской железной дороги для пассажиров?

— На эту тему можно много рассуждать, но при нынешних стесненных финансово-экономических возможностях CFM все упирается в отсутствие денежных средств, к примеру, на приобретение нового подвижного пассажирского парка. Пока дорога не может позволить себе решение этого вопроса. Если посмотреть на проблему с другой стороны и сосредоточиться на внутренних факторах, то повысить привлекательность Молдавской железной дороги можно за счет повышения уровня профессиональной компетентности начальников поездов и проводников. Это напрямую повлияет на качество обслуживания пассажиров в пути следования.

Конечно, в том, чтобы, выходя из вагона, пассажир был доволен отличным сервисом и захотел к нам вернуться, велика

роль начальников поездов. Господин Русу, на ком сегодня лежит ответственная миссия обслуживания пассажиров в пути следования?

— Уровень организации перевозочного процесса наши пассажиры оценивают, безусловно, по качеству обслуживания в пути следования, за что

ждут под контролем качественную составляющую в работе нашего персонала. В числе лучших на Молдавской железной дороге хотелось бы отметить поездные бригады под руководством И.Г.Кэлдэрау (поезд № 47/48), А.Г.Гончарова (поезд № 341/342), И.И.Буду (поезд № 61/62), В.И.Пасата (поезд № 105/106).



Фото Юрия КОЗЛОВА

Билетный кассир Кишиневского железнодорожного вокзала Марина Вылку за работой

отвечают поездные бригады во главе с начальниками поездов. Именно начальник поезда держит под контролем все, что происходит вокруг: отвечает за сервисное обслуживание в поезде, безопасность пассажиров в пути, руководит работой проводников и технического персонала, разбирает конфликтные ситуации и жалобы пассажиров, если таковые возникают. То есть с момента посадки пассажиров в поезд и на протяжении пути следования начальник поезда руководит не только проводниками, но и является ответственным за безопасность и комфорт пассажиров. Количественный состав резерва проводников за последнее время заметно сократился, поэтому очень важно дер-

В любом путешествии могут произойти непредвиденные обстоятельства, и задача поездной бригады — по возможности предотвратить их. Бывали ли подобные случаи?

— Ситуации возникают разные: от перемены мест пассажиров до необходимости задержки отправления поезда. Бывало, что требовалось и владение навыками оказания первой медицинской помощи. К счастью, такое происходит крайне редко.

Кишиневский железнодорожный вокзал — главные транспортные ворота Молдовы — ежедневно принимает тысячи людей. Как работает весь этот механизм, каково его современное техническое состояние

и перспективы развития вокзала?

— В условиях спада пассажирских перевозок в Молдове острой стала проблема поиска более эффективных форм организации и путей обеспечения рентабельности хозяйственной деятельности вокзалов. Напомним, что в подчинении службы пассажирских перевозок находятся пять узловых вокзалов магистрали — Окница, Бэлць-Слобозия, Унгень, Кишинэу, Басарабьяска. При выборе путей развития железнодорожных вокзалов CFM важно правильно соблюсти баланс между исторической аутентичностью с сохранением исторического прошлого и функциональным развитием современных вокзальных комплексов. Важно определить, что вокзал должен восприниматься не только как огромный зал ожидания, но и как социальная и культурная компонента города. Поэтому пути развития вокзалов должны сочетать в себе и процесс получения дохода от их деятельности, увеличения доли дополнительных услуг, и вопросы функционального и социального развития, направленные на привлечение клиентов и обеспечение максимального комфорта и безопасности для пассажиров.

Вместе с тем, следует отметить, что пока не хватает финансовых ресурсов для освоения всех намеченных программ по развитию не только вокзалов, но и в целом железнодорожных пассажирских перевозок в Республике Молдова.

Сколько пассажиров и поездов в сутки перемещается через столичный вокзал? Сколько перевезено пассажиров в 2018 году и с начала 2019 года?

— Ежедневно на железнодорожный вокзал Кишинев прибывают и отправляются 10 пар поездов (пригородных и международных). В среднем в сутки через вокзал проходят около 1000 пассажиров, а с учетом встречающих и провожающих эта цифра возрастает вдвое. В целом за 2018 год поездами формирования ГП «Железная дорога Молдовы» перевезено 1222 тыс. пассажиров, с начала 2019 года — 190 000 пассажиров.

Какие новшества в ближайшей перспективе будут внедрены в пассажирском сегменте Молдавской железной дороги?

— Ведутся переговоры об изменении маршрута следования поездов № 47/48 Кишинев—Москва и № 61/62 Кишинев—Санкт-Петербург через пограничный пункт пропуска станции Кучурганы, вместо станции Могилев-Подольский. Это даст существенную экономию дизельного топлива, уменьшит время нахождения состава в пути в пределах двух часов. Также рассматривается проект продления маршрута дизель-поезда сообщением Кишинев—о.п.Бендеры до станции Тирасполь.

Господин Русу, Вы часто пользуетесь услугами железнодорожного транспорта?

— Не могу похвастаться частыми путешествиями по железной дороге Молдовы. Зато есть масса положительных воспоминаний из юности. Сам я родом из Редиул Марэ и в студенческие годы постоянно ездил поездом по маршруту Кишинев—Редиул Марэ—Кишинев. Приходилось быть пассажиром австрийских и немецких железных дорог. Кстати, наши модернизированные дизель-поезда в плане комфорта ни в чем не уступают своим зарубежным аналогам. Единственное, в чем мы пока отстаем — в скорости передвижения.

Беседовала
Ирина КРАЕВСКАЯ



■ КОМПЕТЕНТНЫЙ СОБЕСЕДНИК

Движение на CFM – процесс непрекращающийся



Игорь МУНТЯНУ

Жизнь на Молдавской железной дороге не замирает ни на минуту и требует от работников службы движения особого внимания, дисциплины и ответственности. Ведь ежедневно через железнодорожные станции CFM грамотно организованной вереницей проходят грузовые и пассажирские составы.

Все подчинено четкому ритму движения, обеспечению качественного перевозочного процесса с гарантией безопасности и сохранности. Строго по расписанию!

О том, как специалисты службы движения выполняют поставленные администрацией CFM производственно-технологические задачи, об обеспечении безопасности движения поездов по стальной магистрали в нынешнее непростое время дефицита железнодорожных кадров – беседа нашего корреспондента с начальником службы движения ГП «Железная дорога Молдовы» Игорем МУНТЯНУ.

Игорь Николаевич, расскажите, пожалуйста, каковы итоги работы большого коллектива движущих Молдавской магистрали за первый квартал 2019 года?

— Коллективы профессионалов высокого класса в области движения 80 станций CFM добросовестно трудятся и в начале нынешней весны, как, впрочем, в любое время года. Экономические показатели работы в первой декаде марта т.г., по сравнению с аналогичным периодом 2018 года, значительно лучше. Так, например, за каждые сутки первых 10 дней нынешнего марта они выглядят следующим образом: был погружен 71 вагон, по сравнению с 63 вагонами в 2018 году; с других железных дорог на CFM было принято 515 вагонов, по сравнению с 417 в прошлом году; движущими CFM было сдано другим железнодорожным администрациям 473 вагона, по сравнению с 416 в 2018 году; грузооборот первой декады 2019 года составил 3,34 млн тонно-километра нетто, по сравнению с 2,64 тонно-километра в первой декаде прошлого года. Показатели ежедневного оборота местного вагона, оборота транзитного вагона увеличились по сравнению с аналогичным периодом 2018 года соответственно на 0,66 суток и 3,38 суток, что, естественно, не очень хорошо. А вот средний вес поезда в тоннах брутто сократился по сравнению с тем же периодом прошлого года на 94 тонны брутто. Вышеуказанные последние три показателя можно считать отрицательными из-за отсутствия необходимого тягового подвижного состава. Движущие с нетерпением ждут получения новых тепловозов и верят, что с их поступлением положение дел на нашей железной дороге значительно улучшится.

Основной успешного начала нынешнего года послужили положительные итоги деятельности в ушедшем году. С какими производственно-экономическими показателями закончили 2018 год специалисты железнодорожных станций CFM?

— Работники всех наших железнодорожных станций, 7 из которых — узловые, приложили максимум усилий для успеш-

ного завершения 2018 года. Так, например, ежедневные производственно-экономические показатели минувшего года, по сравнению с аналогичным периодом 2017 года, составили: погрузка — 78 вагонов (на 11 вагонов больше); прием и сдача вагонов — на 37 вагонов меньше; оборот местного вагона увеличен на 0,14 суток; немного возрос показатель грузооборота и составил 2,77 млн тонно-километров; средний вес поезда уменьшился на 42 тонны брутто и составил 2086 тонны брутто. Успешно стартовали наши движущие и в наступившем году. Так, например, специалисты железнодорожных станций Тараклия, Яргара, Кахул, Вулкэнешть, Мэркулешть, Дондушень, Редиул Маре, Унгень и Матеуць в январе 2019 года выполнили план погрузки — в вагонах и тоннах — на 100-136,4%. План погрузки — в вагонах и тоннах — в феврале т.г. выполнили коллективы железнодорожных станций Липкань, Брэтушень, Рогожень, Рэуцел, Фэлешть, Унгень, Кишинэу — на 100-107,7%. За первые два месяца текущего года коллективы железнодорожных станций Вэлчинец, Брэтушень, Дондушень, Дрокия, Рыбница, Матеуць, Бэлць-Слобозия, Рэуцел, Кишинэу, Гидигич, Бендеры, Соколень, Комрат, Джурджулешть выполнили план выгрузки вагонов. В феврале 2019 года выгружено на 593 вагона больше, чем в январе.

Как повлияло на организацию перевозочного процесса закрытие малодеятельных железнодорожных станций в про-

димом на CFM процессе оптимизации? Что представляет собой на данный момент организационно-технологическая структура железнодорожных станций Молдавской магистрали?

— Закрытие малодеятельных станций никак не повлияет на существующий объем перевозок. При их строительстве расчет был на пропускную способность от 30 до 40 пар поездов в сутки. Сейчас же объем перевозок — намного меньше. На данный момент на CFM функционирует 80 железнодорожных станций (без Приднестровья). Разбиты они на 7 филиалов — Окница, Бэлць, Унгень, Кишинэу, Бендеры, Басарабска, Джурджулешть.

В преддверии летних пассажирских перевозок-2019, насколько подготовлены филиалы службы движения CFM к ежегодному серьезному профессиональному экзамену, какие аспекты и требования являются приоритетными и какие новшества внедряют движущие в сложном перевозочном процессе?

— Несмотря на все трудности с дефицитом кадров — не хватает дежурных по станции, составителей поездов, товарных кассиров, приемосдатчиков, операторов техконторы и, как ни странно, даже начальников станции (из-за чего нарушаются графики предоставления отпусков); с содержанием зданий и сооружений, которые были переданы на баланс станций, — к летним пассажирским пе-

ревозкам-2019 движущие CFM, как всегда, готовы. Все трудности с пополнением штата возникают из-за низкой заработной платы и большой возлагаемой ответственности на специалистов хозяйства службы движения. Даже в диспетчерском

Востребованность железнодорожных транспортных услуг во многом объясняется профессионально грамотной работой коллектива службы движения Молдавской железной дороги по организации качественного грузового перевозочного процесса и обеспечению безопасности движения.

аппарате службы движения CFM имеются четыре вакансии. Если раньше на эти ответственные должности людей стимулировали предоставлением жилплощади, то сейчас мы не можем себе такого позволить. Было время, когда станция Кишинэу служила кузницей кадров поездных диспетчеров, сейчас же самой столичной станции не

хватает вышеупомянутых специалистов.

В канун летних перевозок график движения разработан. Более того, есть еще второй вариант — на случай отправления скорых пассажирских составов на Москву № 47/48 и на Санкт-Петербург № 61/62 через пункт перехода Кучурган.

Игорь Николаевич, кто, на Ваш взгляд, из начальников железнодорожных станций Молдавской магистрали является эталоном руководителя филиала CFM и какие трудовые коллективы движущих считаете необходимым отметить в качестве примера высокого профессионализма, преданности железнодорожным традициям и избранной специальности?

— Все наши руководители филиалов хозяйства службы движения — компетентные специалисты, ответственные, хорошие и терпеливые люди, способные решать поставленные задачи. Если из всех выделить одного, думаю, все меня поддержат — назову эталоном руководителя филиала Игоря Мадана, начальника железнодорожной станции Бэлць-Слобозия. Выделить один трудовой коллектив движущих в качестве примера высокого профессионализма, будет неправильно. Поэтому скажу так: всех, кто остались работать на CFM в этот трудный период, не уволились, не уехали за границу, можно смело назвать преданными железнодорожным традициям и избранной профессии.

Беседу вела
Лилиана НИКИФОРОВА



Фото Юрия КОЗЛОВА



Награжденные CFM — гордость отрасли

Уверенно шагающий по пути реструктуризации и модернизации CFM, при непосредственной поддержке BERD и BEI, Европейского Союза, коллектив ГП «Железная дорога Молдовы» успешно занимается организацией грузовых и пассажирских перевозок. При этом генеральный директор Юрий ТОПАЛА делает ставку на активное участие и добросовестный труд каждого железнодорожника. Как же иначе? Ведь успех любого дела решают люди. А наши люди — работники CFM — представители железнодорожных семейных династий и продолжатели традиций — золотой фонд Молдавской магистрали.

Многие из них за многолетний, самоотверженный и добросовестный труд в 2018 году по праву были удостоены различных наград, в том числе самой высокой профессиональной награды. Знаком «Почетный железнодорожник», Знаком «Meritul Feroviar» (кстати, впервые учрежденным в 2018 году), Знаком «147 de ani ai Căii Ferate din Moldova», а также Почетными дипломами и ценными подарками (именными часами) были отмечены самые достойные. Высоких наград были удостоены не только ныне работающие железнодорожники, но и ветераны Молдавской магистрали. В сегодняшнем номере газеты — рассказ лишь о некоторых из многих достойных специалистов CFM.



Знак «147 ani ai Căii Ferate din Moldova»

Вадим БЕЛОУСОВ — слесарь по ремонту ТПС локомотивного депо станции Басарабьяска — в этой должности трудится последние 22 года. До этого Вадим Васильевич Белоусов прошел достойный трудовой путь на железной дороге Молдовы, длиной в... 56 лет!

А начинал его юноша Вадим Белоусов в локомотивном депо ст. Николаев (Украина) помощником машиниста тепловоза. На эту же должность он поступил по переводу в локомотивное депо ст. Басарабьяска в 1965 году.

24-летний парень, благодаря своей настойчивости и кропотливому труду, подготовился и успешно сдал серьезные экзамены на получение права самостоятельного управления паровозом. А еще через год он также самостоятельно подгото-

вился и сдал испытания на право самостоятельного управления тепловозом. И когда в кабине тепловоза, затаив дыхание, встал за контроллер и начал управлять многотонным желовесным железнодорожным составом, счастьем Вадима не было предела! Ведь сбылась его мечта не только о путешествиях, но и о том, чтобы управлять техникой, уносящей тебя в далекие дали...

Несколько десятилетий Вадим Васильевич Белоусов успешно трудился в качестве машиниста тепловоза в пассажирском движении локомотивного депо станции Басарабьяска. Со временем он стал машинистом 1-го (самого высокого) класса. Квалифицированный и добросовестный труд В.В. Белоусова был по заслугам оценен руководством ТЧ-3 и администрацией CFM — он был удостоен самой высокой профессиональ-

ной награды — Знака «Почетный железнодорожник» и правительственного ордена «Знак Почета».

В получении таких высоких наград немаловажную роль сыграла и семья. Супруга Вадима Васильевича Мария Александровна Белоусова 40 лет проработала в ТЧ-3, четверть века из которых — заместителем начальника депо по кадрам. Семейную династию продолжил сын Василий, закончивший ДИИТ и также ставший машинистом. В ТЧ-3 работала нарядчиком и их невестка, Галина. Теперь Василий Белоусов — заместитель начальника локомотивного депо Николаев (Украина) и живет там с женой и сыновьями Васильком и Дмитрием.

2018 год принес В.В. Белоусову новую награду — памятный знак «147 ani ai Căii Ferate din Moldova».



Знак «Почетный железнодорожник»

Владимир ЧОБАН — начальник локомотивного депо станции Басарабьяска — молодой, энергичный и при этом квалифицированный специалист и умелый организатор — вот уже семь лет успешно руководит большим и сложным филиалом CFM — локомотивным депо. А в целом на Молдавской магистрали он трудится 17 лет.

В начале 2018 года генеральный директор ГП «Железная дорога Молдовы» Юрий Константинович ТОПАЛА оказал высокое доверие грамотному специалисту Владимиру Андреевичу Чобану, назначив его начальником самого крупного южного железнодорожного узла — Басарабьяска. Совсем непросто координировать четкую работу коллективов девяти филиалов железнодорожного узла. Однако В.А. Чобану опыта не занимать.

...Володя Чобан — выпускник вулкэнештской средней школы, с присущей многим парням тягой к знаниям, устремился поступать в престижный вуз. После окончания с отличием Московской сельскохозяйственной Академии им. Тимирязева молодой специалист возвращается в родные края, а точнее — на железную дорогу Молдовы. Начал в 2001 году, поступив на работу в локомотивное депо ст. Басарабьяска, на должность моториста поворотного круга железнодорожной станции Этулия. Через год был назначен освобожденным бригадиром пункта подмены локомотивных бригад этой же станции. Через три года — мастером пункта подмены локомотивных бригад ст. Этулия.

Профессионализм и ответственность выпускника Тимирязевки не могли остаться незамеченными. Семь лет тому назад руководство CFM назначает Владимира Андреевича Чо-

бана на должность начальника локомотивного депо ст. Басарабьяска. За эти годы молодой руководитель ТЧ-3 сумел грамотно наладить технологический процесс, умело мобилизовать и организовать депо в успешное выполнение производ-



Генеральный директор CFM Юрий Топала вручает Владимиру Чобану высокую награду

ственной программы по ремонту подвижного состава. Руководитель филиала делает все возможное для того, чтобы коллектив депо качественно и оперативно производил необходимое техническое обслуживание и ремонт магистральных тепловозов, текущий и капитальный ремонт тепловозов серии ЧМЭ-3 и ТЭ10М, а также ремонт вагонов разных типов. На существующем в депо оборудовании специалисты производят и ремонт, связанный со сменой колесно-моторных блоков, ведут обточку гребней колесных пар без выкатки из-под тепловозов. В достигнутых успехах коллектива — немалая заслуга начальника ТЧ-3 В.А. Чобана.

Руководство CFM по достоинству оценило труд В.А. Чобана, наградив его Знаком «Почетный железнодорожник».



Знак «Meritul Feroviar»

Игорь МАГДЕЕВ — главный механик локомотивного депо станции Бендеры — работает в этой должности 18 лет, а в целом Железной дороге Молдовы он посвятил... 52 года!

В далеком 1966 году свой трудовой путь 17-летний Игорь начал слесарем по ремонту вагонов 2-го разряда Кишиневского вагонного депо Молдавского отделения Одесско-Кишиневской железной дороги. Очень скоро он повысил свою квалификацию и стал работать слесарем 3-го разряда. Заветная мечта юноши наконец-то сбылась, когда он начал заниматься любимым делом — слесарным. Ведь о технике он мечтал еще с самого раннего детства. Через год освоил и ответственную специальность осмотрщика вагонов.

Добросовестность и профессионализм Игоря Магдеева были замечены и оценены руководством по достоинству: ему была доверена более ответственная работа — механиком автономных рефрижераторных вагонов в Басарабьяском рефрижераторном депо. Учитывая отличные деловые качества молодого специалиста, руководство депо направило Игоря Магдеева на укрепление другого производственного участка — на железнодорожную станцию Бендеры, также механиком автономных рефрижераторных вагонов. Вскоре он стал главным механиком и в этой ответственной должности трудится в локомотивном депо ст. Бендеры последние 18 лет.

Депо вчале и подчиненные Игоря Дмитриевича Магдеева знают его как квалифицированного специалиста, дисциплинированного и исполнительного работника, взыскательного руководителя, принципиального человека, верного то-

варища. И.Д. Магдеев зарекомендовал себя как честный, трудолюбивый и безотказный работник, чем и заслужил уважение и авторитет в коллективе локомотивного депо. Бендерские локомотивщики порадовались за своего главного механика Игоря Дмитриевича Магдеева, узнав, что руководство CFM высоко оценило его труд, наградив Знаком «Meritul Feroviar». Также в 2018 году он получил еще одну памятную награду от руководства Молдавской магистрали — именные наручные часы.

* * *

Владимир ГРИГОРЬЕВ — начальник ЭЧС-Бендеры Кишиневской дистанции электрооборудования — 30 лет умело руководит коллективом специалистов-энергетиков этого участка. Железной дороге Молдовы он посвятил 40 лет. А в целом трудовой стаж Владимира Александровича достиг... полувекового рубежа! За 50 лет своей работы В.А. Григорьев накопил богатейший профессиональный опыт.

...Володя Григорьев из села Нагорное Ренийского района Одесской области с малых лет полюбил технику, в особенности — электроприборы. Поэтому 16-летним парнем поступил на учебу в Измаильский техникум механизации и электрификации сельского хозяйства. После его окончания получил распределение на работу электромонтером в Килийский район электросетей. В первые два года работы молодой специалист зарекомендовал себя старательным и добросовестным специалистом, поэтому получил повышение в карьерном росте. Стал старшим электромонтером, затем мастером Килийского района электросетей, старшим электромехаником Ренийского сете-

вого района. Затем был назначен начальником Ренийского района электрических сетей.

Ровно 40 лет тому назад Владимир Григорьев связал свою судьбу с Железной дорогой Молдовы — начал работать



Владимир Григорьев, начальник ЭЧС-Бендеры

старшим электромехаником Басарабьясского участка энергоснабжения. Непродолжительное время исполнял обязанности начальника Ренийского сетевого района Басарабьясского участка энергоснабжения Молдавской железной дороги. А 30 лет назад был переведен в Кишиневскую дистанцию электрооборудования, на должность начальника ЭЧС-Бендеры. И по сегодняшний день он руководит коллективом этого участка.

Руководство ЭЧ-1 и CFM высоко оценили труд В.А. Григорьева, наградив его Знаком «Meritul Feroviar». За эти десятилетия квалифицированный энергетик проявил себя и как хороший руководитель коллектива, в котором пользуется заслуженным авторитетом и уважением. Качества умелого организатора проявляет он и при четкой и оперативной организации работ при ликвидации возникающих аварийных ситуаций на линиях электропередачи.

Подготовила
Лилиана НИКИФОРОВА



■ НА ЛИНЕЙНЫХ СТАНЦИЯХ СФМ

Во всем просматривается традиция трудиться на совесть



Начальник станции
Наталья Рунц

Оверности местных движенцев избранной профессии можно судить уже хотя бы по тому, что часть из них, проживая на отдаленном расстоянии у Днестра, добирается на смены за четыре-пять километров в любую погоду пешком. Без

Крутые склоны, поросшие кустарниками и деревьями, нависающие огромные камни-валуны. Глубокие ущелья. Такой пейзаж больше сродни закарпатскому, но он здесь, на севере нашей республики, где в качестве одного из важных форпостов безопасности движения на железной дороге просматривается в окружении кленов старинное кирпичное здание станции Наславча. Тут трудится во главе с начальником Натальей Рунц небольшой, но ответственный коллектив движенцев. Это ДСП Денис Бужак, Елена Рунц-Ковская, Сергей Мельник — внук ветерана железнодорожного транспорта Арсения Николаевича Татарчука. Вернулась из декретного отпуска Татьяна Журак. Большинство — выпускники Бэлцкого технического колледжа железнодорожного транспорта.

ропота на трудности. Ну а главные качества проявляются, конечно же, в делах.

Движенцы строго следуют требованиям безопасности движения, оперативно выполняют распоряжения поездных диспетчеров. В связи со сложнейшим рельефом местности, множеством рельсовых кривых, уклоном в сторону реки приходится осуществлять не просто пропуск грузовых и пассажирских поездов, но неустанно следить за действиями машинистов тепловозов, предупреждать их о потенциальных опасностях. Несколько лет назад на участке был случай, когда оползень надвинулся на рельсы.

Несмотря на то, что работники подобались грамотные, полны инициативы, начальник

станции не забывает напоминать всякий раз о необходимости избегать излишней самоуверенности, строго выполнять должностные инструкции, правильно действовать в неординарных ситуациях. Очень помогает регулярно организуемая техническая учеба. Ежемесячно проводятся комиссионные осмотры. Поддерживаются деловые контакты с работающей в районе станции бригадой путейцев во главе с Александром Король, а также участковым электромехаником СЦБ Димой Харжевским.

Понравилось, как на станции в комнате дежурных оформлена служебная документация. Привлекают внимание уголки по охране здоровья и безопасности труда, безопас-



Станция Наславча

Фото Юрия КОЗЛОВА

ности движения. Имеется журнал раздельного учета электроэнергии, что способствует ее экономии. Экономия достигается за счет того, что в здании не горят зря лампочки, в темное время суток, сразу же после прохода поезда, выключается наружное освещение.

Еще одна забота коллектива — поддержание служебного здания и прилегающей территории в должном порядке. Когда ни приезжаешь на станцию, здесь царит чистота. В помещениях, междупутьях, на перроне. И это при отсутствии технической работницы. Выручают организуемые субботники. Облагорожен родник. Словом, во всем просматривается традиция трудиться на совесть.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Станция Рэуцел работает на доходность



Станция Рэуцел

Чтобы укрепить финансовое положение железной дороги, необходимо привлекать к перевозкам как можно больше грузов. В том, что в этом деле имеется немало пока нереализованных возможностей, убеждает опыт, в частности, станции Рэуцел, где за последние годы сумели не только консолидировать деловые связи с традиционными экономическими агентами, но и заинтересовать к сотрудничеству новых. Ныне местные специалисты оказывают транспортные услуги десяти постоянным коммерческим структурам, не считая временных. Это, несомненно, способствует улучшению грузовой работы.

Знакомая с показателями, начальник станции Анатолий Бурлаку не скрывал своего удовлетворения. Ведь в феврале 2019 года погрузка составила 161 вагон, или 10 116 тонн. Выгружено 152 вагона, или 542,9 %.

— Главную погоду в наращивании объемов погрузки-выгрузки для нас делает совместное молдо-германское предприятие «Кнауф», производящее гипсовые смеси, пользующиеся высоким спросом, — сказал руководитель. — Для доставки в цеха исходного сырья — гипсового щебня — между Кривским карьером и Рэуцелом регулярно курсируют специально выделенные полувагоны. Неплохую погрузку обеспечивает фирма «Anvar-Com» SRL, специ-

ализирующая на заготовке зерновых в регионе. Значительно увеличились объемы завозимого для ремонта автомобильных дорог гранитного щебня. Дополнительно к имеющемуся у одного экономического агента повышенному пути для выгрузки сыпучих грузов используем также станционный. Его реконструкцию выполнили работники ПМС-294 и ПЧ-5. Теперь этот путь принимает под одновременную выгрузку не четыре, как было раньше, а тринадцать вагонов. С начала 2019 года на нем обслужено 290 единиц подвижного состава.

Причин проявления интереса со стороны экономических агентов к сотрудничеству со станцией несколько. Это, с одной стороны, близость промышленной зоны крупного северного муниципия, наличие условий для грузовых операций, предоставляемых железнодорожниками, а с другой — более гибкая тарифная система на перевозки железнодорожным транспортом.

Добавим к этому четкую, слаженную работу специалистов станционного грузового участка. Они стараются не задерживать прием и выдачу грузов на местах общего пользования и подъездных путях, грамотно оформляют документацию. До

сведения клиентов доводятся тарифы.

Высоким профессиональным опытом обладают старший товарный кассир Галина Кишларь, работающая на станции уже несколько десятков лет и обучившая немало молодежи, товарные кассиры Дина Бурлаку и Евгения Чубота, старшие приемосдатчики Галина Пушкарь и Надежда Ешану.

В коллективе движенческого участка станции отвечают за организацию маневровых операций, своевременный пропуск поездов и сопряженное с этим обеспечение безопасности движения. Лучше всего обстоят дела в сменах ДСП Николая Чубота, Анны Садович и Ильи Садович.

Многое зависит от хорошо налаженных деловых контактов с работающими рядом путейцами во главе с дорожным мастером Эдуардом Видмидь. Исходя из наличия выделяемых материалов, они стараются содержать пути в том состоянии, при котором не нарушаются график движения и подача вагонов под грузовые операции. Электромеханик СЦБ Вадим Жунку отвечает за нормальное функционирование устройств электрической централизации. Ежемесячно данные специалисты от ПЧ-5 и ШЧ-3 участвуют вместе с начальником станции в комис-

сионных осмотрах. Это помогает принимать меры по устранению выявляемых недостатков, усиливает общий интерес к обеспечению перевозочного процесса.

На своем, как говорится, месте ДС Анатолий Бурлаку, отдавший железнодорожному



Старший товарный кассир Галина Кишларь и товарный кассир Дина Бурлаку

транспорту почти сорок лет своей жизни. Длительный период руководил грузовым двором станции, а потому хорошо знает специфику и все тонкости работы с экономическими агентами. Показал себя хорошим организатором. Эти качества стали определяющими в назначении его десять лет назад на ответственную должность начальника станции.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Фото Юрия КОЗЛОВА

ВАГОННОМУ ДЕПО ст.БАСАРАБЯСКА срочно требуются на постоянную работу:

- | | |
|---|---|
| 1. Слесарь по ремонту подвижного состава | 4. Токарь |
| 2. Слесарь-ремонтник инструментального цеха | 5. Машинист мостового крана грузоподъемностью 10 тонн |
| 3. Машинист моечной машины | 6. Мастер инструментального цеха |

ОБРАЩАТЬСЯ ПО АДРЕСУ: г.Басарабяска, ул.Ленина, 26

Справки по телефонам: отдел кадров — 26-59; приемная — 23-74; начальник — 22-57, моб.: 078 884 406

Коллектив железнодорожного узла Бэлць выражает искренние соболезнования директору Дирекции персонала ГП «Железная дорога Молдовы» Виталию Маноле в связи с кончиной

МАТЕРИ

Пусть земля ей будет пухом.



Игорь ФЕОФАНОВ,
заведующий санитарно-
гигиеническим отделом ЦСЭН

Сорняк амброзия распространена повсеместно по всей территории республики, как на бесхозных площадях, так и на сельскохозяйственных угодьях. Амброзия представляет собой длинное растение с прямым стеблем. Побеги сорняка сильно ветвятся и разрастаются. Плоды-семена снабжены множественными шипами, с их помощью они цепляются за одежду, шерсть животных и быстро разносятся по территории. Одно растение за обычный сезон воспроизводит около 4 тыс. семян, обладающих высокой степенью всхожести. Сорняк также представляет

■ СООБЩАЕМ ПОДРОБНОСТИ

Сорняк Амброзия: что это такое и какой вред она может нанести здоровью населения и окружающей среде?

Согласно положениям, предусмотренным законами РМ пр. 228 от 23.09.2010 г. «О защите растений и фитосанитарном карантине», пр. 119-XV от 22.04.04 г. «О средствах защиты растений», а также Постановлением Правительства РМ пр. 967 от 03.10.2018 г. «Об утверждении Положения о борьбе и предупреждении распространения сорняка амброзия» был подготовлен приказ генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» Юрия ТОПАЛА пр.360/Н от 14.12.2018 г., в котором предусмотрена разработка конкретных фитосанитарных мероприятий с целью уничтожения сорняка амброзия и предупреждения его распространения.

экологическую опасность, которая проявляется в том, что он истощает и иссушает почву.

В течение нескольких лет почва становится попросту непригодной для возделывания. Вторая опасность — неблагоприятное воздействие на организм человека. Пыльца амброзии является одним из самых агрессивных аллергенов, который наряду с аллергической реакцией способен вызывать или обострять бронхиальную астму у человека. Наиболее распространенные симптомы: аллергический насморк, зуд и покраснение глаз, слезоточивость, аллергическая реакция на кожных покровах. Поэтому данная проблема требует от руководителей всех служб дороги проведения конкретных мероприятий, направленных на борьбу с данным сорняком.

Основные мероприятия, которые необходимо выполнять — выявление участков и полос отведения, где может произрастать данный сорняк, проведение скашивания в период активной вегетации не менее 2-3 раз. Также надежный способ — вырывание сорняка с корнем. Если территория, зараженная амброзией, обширна, то используется химический метод обработки гербицидами.

Мероприятия, направленные на борьбу с сорняком, требуют соблюдения мер безопасности, а именно — наличия средств индивидуальной защиты органов дыхания (маски, респираторы), обеспечения спецодеждой и перчатками. Работа с химическими препаратами требует предварительного специального инструктажа.

Кроме того, согласно главе

II, п.4 постановления Правительства РМ пр.967 от 03.10.2018 года на ответственных лиц возлагается обязанность проводить работы по предупреждению, борьбе и уничтожению сорняка

амброзия. В случае невыполнения указанных мероприятий ответственное лицо наказывается штрафом согласно статьям 117 и 405 Кодекса о правонарушениях № 218/2008.



Администрация ГП «Железная дорога Молдовы» поздравляет с днем рождения начальника железнодорожного узла Унгены **БЕРЕГИЧ Игоря Андреевича**; начальника службы международных связей и протокола **КОНСТАНТИНОВА Валерия Ивановича**; начальника службы локомотивного хозяйства **КИТОРОАГЭ Алексея Андреевича**; заместителя генерального директора по коммерческой деятельности **КОНДУРАКЕ Григория Григорьевича**; директора юридической дирекции **БРИЧАК Иона Евгеньевича**; начальника службы пассажирских перевозок **РУСУ Анатолия**.

— Желаем, чтобы удача сопутствовала всем вашим начинаниям, чтобы каждый день был согрет теплом и любовью дорогих вашему сердцу людей.

Администрация и профсоюзный комитет Басарабьяского локомотивного депо сердечно поздравляют своих коллег с ЮБИЛЕЕМ: с 60-летием — помощника машиниста **ЦЕНТАРУ Николая Родионовича**; с 55-летием — машиниста депо **ЛЕБЕДЕВА Владимира Владимировича**; с 50-летием — уборщицу депо **МАНЮК Ларису Георгиевну**; с 45-летием — машиниста

депо **ТУЛЯКОВА Виталия Николаевича**; с 40-летием — уборщицу депо **СТЕПЮК Светлану Григорьевну**.

— Желаем уважаемым юбилярам крепкого здоровья, благополучия и удачи в делах!

Коллектив, администрация и профсоюзный комитет Басарабьяской дистанции электроснабжения поздравляют с 45-летием электромонтера Басарабьяского района электроснабжения **ТУЛБА Павла Петровича** и с 75-летием нашего бывшего главного бухгалтера **КОЛОМЕЕЦ Елену Петровну**.

*Пусть будет жизнь до края
полной,
Без огорчений и без бед,
И чтобы счастья и здоровья
Хватило вам на сотню лет!*

Администрация и профком локомотивного депо Бэлць поздравляют коллег с ЮБИЛЕЕМ: с 60-летием — работников бани **З.И.ТИМЧУК** и **Л.И.ГЕРКАВИ**, машиниста экипировщика **В.А.БОТНАРЮК**; с 45-летием — помощника машиниста **Н.С.КОРСАН** и машиниста **Г.Д.ВАКАРЮК**.

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

Совет ветеранов железнодорожного транспорта станции Басарабья от всей души поздравляет ветеранов с ЮБИЛЕЙНЫМИ датами рождения: с 85-летием — **БИДЮК Лидию Емануиловну**; с 80-летием — **ЧАНОВУ Аллу Николаевну**; с 75-летием — **СПЕЛЬЧУКА Сергея Гавриловича** и **КОЛОМЕЕЦ Елену Петровну**; с 70-летием — **ГРАУР Федора Афанасьевича**,

КАРПОВИЧ Ивана Петровича, **ЛОТОШНИКОВУ Галину Андреевну**, **ТОПАЛО Николая Васильевича**, **ЧЕРНЕНЬКОГО Василия Михайловича**, **ЧЕБАН Любовь Михайловну**; с 65-летием — **КОНДРАТЮК Бориса Тимофеевича**, **РОМАНЕНКО Леонида Федоровича**; с 60-летием — **КАРМАНОВУ Марию Петровну**.

*Желаем вам вновь и вновь:
Чтоб радость дарили мгновенья
И жизнь оставалась щедрой
На счастье, удачу, везенье!
Здоровья, всех благ и добра!*

Профком, администрация и коллектив железнодорожного вокзала Кишинэу искренне и сердечно поздравляют с прекрасным ЮБИЛЕЕМ дежурную по выдаче справок **Веру Петровну АДАМ** и билетного кассира группы по учету и распределению мест в пассажирских поездах **Татьяну Владимировну ВИТКАУКАС**.

— Желаем уважаемым коллегам браво продолжать свой трудовой путь, всегда и во всем видеть и находить только прекрасное, авторитета на работе, теплоты и любви — дома!

*Желаем вам в работе —
скорости,
В здоровье — бодрости,
В счастье — вечности,
В жизни — бесконечности.*

Администрация и профсоюзный комитет Басарабьяской дортехшколы поздравляют заместителя начальника по учебно-производственной работе **ВЛАД Николая Ивановича** с ЮБИЛЕЕМ и желают крепкого здоровья и больших трудовых успехов!

*Много слов хороших хочется
сказать,
Счастья и здоровья пожелать,*

*Сердцем и душой вечно
не стареть
И прожить на свете много лет!*

Администрация, профком и коллектив Кишиневской дистанции электроснабжения от всего сердца поздравляют с днем рождения: **ЧОБАН Георгия Степановича**, электромонтера ЭЧС-Унгены; **ЧЕРЕТЯНУ Георгия Николаевича**, электромеханика ЭЧС-Унгены; **КОМАНДА Вадима Анатольевича**, водителя ЭЧС-Унгены.

*Пусть праздник светлый —
день рожденья
Счастливых много дней несет,
Любовь, достаток и везенье,
Чтоб жить легко и без забот!*

Администрация и профком Басарабьяского локомотивного депо от всей души поздравляют с 35-летием **НИКОЛАЕВА Владимира Ивановича**, помощника машиниста; с 45-летием — **ЧОЛАК Георгия Павловича**, слесаря ст.Этулия; с днем рождения — **МУТАФ Владимира Дмитриевича**, приемщика ТНТС; **ШАДУРА Олега Васильевича**, машиниста депо; **ЯБАНЖИ Ивана Дмитриевича**, машиниста депо; **ДЕМИДАШ Альберта Ивановича**, слесаря депо; **ГОТИШАН Тамару Афанасьевну**, уборщицу депо; **БИХОЛ Георгия Дмитриевича**, помощника машиниста; **КАРА Алексея Ефимовича**, машиниста ТЧ-3; **КОЗИКОВА Николая Васильевича**, слесаря депо.

— Желаем уважаемым именинникам крепкого здоровья, благополучия в жизни, удачи!

Совет ветеранов железнодорожного транспорта ст.Басарабья от всей души по-

здравляет с ЮБИЛЕЙНЫМИ датами рождения: с 90-летием — **ЧУКИНА Михаила Георгиевича**; с 80-летием — **ГРЕЧЕНКОВУ Виталию Андреевну**; с 75-летием — **МОЛИШТЯН Николая Николаевича**; с 70-летием — **КИЧУКА Илью Ильича**, **МАЧУКЭ Ивана Георгиевича**, **ПЕРЕВЕРЗЕВА Филарета Афанасьевича**, **СУЧКОВА Александра Владимировича**; с 65-летием — **КОРКАН Валентину Ивановну** и **ФЕДOTOVУ Раису Федоровну**. Также с большой радостью поздравляем с днем рождения активного члена Совета ветеранов **РОМАНЕНКО Николая Георгиевича**.

*Желаем радости и счастья,
Здоровья, лет благополучных,
Чтоб стала жизнь еще
прекрасней,
Еще светлее, ярче, лучше!*

Администрация, профком и коллектив Кишиневской дистанции электроснабжения от всего сердца поздравляют с ЮБИЛЕЕМ: **САРИЕВА Вячеслава Владимировича**, начальника ЭЧС-Кишинев; **ТОМЧАКА Игоря Игоревича**, старшего мастера РММ; **ЛУПОВА Николая Николаевича**, электромеханика ЭЧС-Бендеры; с днем рождения: **РОЩИНУ Ирину Викторовну**, начальника технического отдела ЭЧ-1; **КОСОЙ Лилиана Ильича**, начальника РРУ; **МАСАЛЫКИНА Сергея Анатольевича**, энергодиспетчера ЭЧС; **ГОРБАТЕНКО Жанну Николаевну**, заведующую складом ЭЧ-1; **СЛУПЕЦКОГО Евгения Юрьевича**, электромонтера ЭЧС Унгены. *Мы все хотим, без исключения, Вам всяких всячин пожелать: Удачи, счастья и здоровья, И никогда не унывать! Больших успехов на работе И у начальства быть в почете!*