

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК МОЛДОВЫ

№2 (6011) 1 июня 2021 г. Газета выходит с 1 мая 1941 г.



www.cfm.md; www.railway.md



www.facebook.com/Calea-Ferata-din-Moldova



■ НАЗНАЧЕНИЕ

Олег ТОФИЛАТ – новый руководитель CFM

Приказом Генерального директора Агентства публичной собственности Республики Молдова Геннадие Цепордей № 17-Р от 28 мая 2021 года на должность Администратора Государственного предприятия «Железная дорога Молдовы» назначен Олег ТОФИЛАТ.

Приказ вступил в силу 1 июня 2021 года.



Рабочий островок CFM – станция Матеуцы – трудится в ожидании перемен



В последние два года на железную дорогу Молдовы обрушились две беды: пандемия COVID-19 и сбой в регулярной выплате заработной платы. Пандемия коронавируса стала самым серьезным вызовом, с которым мир столкнулся в XXI веке, все шокированы, с тревогой вглядываются в будущее. Что касается задержки в выплате заработной платы коллективу железной дороги Молдовы, то это – не менее серьезное испытание, разделившее железнодорожников: одни филиалы приостановили работу в знак протеста, другие продолжают выполнять свои функциональные обязанности и ждут скорейшего решения этого больного вопроса. Среди вторых – коллектив станции Матеуцы.

...Железнодорожная станция Матеуцы живет своей обычной напряженной жизнью. Все действия сотрудников строго регламентированы, правила труда на железной дороге – строгие. Да и как по-другому? Даже такое сложное положение с невыплатой заработной платы сотрудникам предприятия никоим образом не влияет на дисциплину труда и технологию организации движения в этом северном регионе Молдав-

ской железной дороги. Трудятся здесь движенцы с опытом, которые знали на своем производственном пути благополучные времена на CFM, когда и грузов было больше, вагоны были в достатке, и заработная плата выплачивалась регулярно. Каждый из них сегодня переживает за дальнейшую судьбу железной дороги, с нетерпением ждет скорейшей нормализации финансово-экономического положения на дороге, возобновления ежемесячной выплаты денежного вознаграждения за свой напряженный и ответственный труд. Волнующие их вопросы железнодорожники каждый день задают своему непосредственному руководителю – начальнику станции Матеуцы Михаилу РАЙКО. Не позавидуешь в такой ситуации Михаилу Анатольевичу. Все как один утром на смену заступают, предварительно задав вопрос начальнику станции: когда будет зарплата? Что же отвечает коллективу ДС, если сам не знает ответа на этот непростой вопрос?

Наша беседа с Михаилом Анатольевичем началась с вопроса, как в столь сложных условиях движенцы маленькой линейной северной станции Матеуцы справляются со своими обязанностями.

— Несмотря на все сложности, наша основная задача осталась прежней – работать как можно более устойчиво, четко обеспечивать безопасность движения поездов и сохранность перевозимых грузов. Этого можно достичь при со-

блюдении технологической и трудовой дисциплины в коллективе. То есть каждый работник станции должен добросовестно выполнять свои обязанности. К примеру, если это приемосдатчик, то на него возложено обеспечение правильного приема

груза, его выдача, правильное размещение грузов в вагонах и т.д.; у дежурных по станции свои задачи – прием и отправление поездов, грамотное оформление поездной документации, соблюдение регламентов переговоров, соблюде-

ние технологии станционных работ и т.д. В нашем коллективе все серьезно относится к обязанностям, в тесном контакте мы работаем с грузовладельцами, и самое главное – обеспечиваем безопасность движения поездов.

Михаил Анатольевич, как Вам удается поддерживать дисциплину?

— Скажу откровенно: с трудом. Поддерживаю коллектив

Продолжение на стр.2 ▶



В мероприятия приняли участие: члены Совета — полномочные представители железнодорожных администраций Азербайджанской Республики, Республики Армения, Республики Беларусь, Республики Казахстан, Кыргызской Республики, Республики Молдова, Российской Федерации, Республики Таджикистан, Туркменистана, Республики Узбекистан и Украины, ассоциированные члены Совета — руководители железнодорожных администраций Грузии, Латвийской Республики и Финляндской Республики, руководители железнодорожных администраций Литовской Республики и Эстонской Республики, а так-

■ МЕЖДУНАРОДНАЯ ЖИЗНЬ CFM

Заключительное совещание 74-го заседания Совета по железнодорожному транспорту государств-участников СНГ

25 мая 2021 года в рамках проведения 74-го заседания Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества Независимых Государств в формате видеоконференции состоялось заключительное совещание экспертов, на котором был утвержден итоговый проект протокола заседания.

же наблюдатель — представитель железнодорожной администрации Исламской Республики Иран.

Председательствовал на совещании Председатель Дирекции Совета В.А.Попов.

В ходе мероприятия рассмотрен весь комплекс вопросов повестки дня, включавшей 18 пунктов.

Особое внимание в ходе согласования было уделено проблематике конвенционных

запрещений, финансирования НИОКР, реализации взаиморасчетов между железнодорожными администрациями, работы железнодорожного транспорта в условиях пандемии, а также присоединения железно-

дорожной администрации Исламской Республики Иран к Соглашению.

Также полномочными представителями железных дорог было проведено уточнение статистических данных о работе железнодорожного транспорта в отчетный период.

Заседание прошло в конструктивной деловой обстановке, по всем обсуждавшимся вопросам решения приняты единогласно.

Следующее, 75-е заседание Совета состоится в IV квартале 2021 года.

По информации Совета по железнодорожному транспорту государств-участников СНГ



Начальник станции Матеуцы Почетный железнодорожник Михаил РАЙКО

► **Продолжение со стр. 1**

как могу. Веду с каждым честный разговор, не ухожу от ответа, не даю ложных обещаний. Я нахожусь в такой же безденежной ситуации. Люди это понимают, изливают в разговоре с руководителем, что называется, свою душу. Наверное, им легче становится. Идут на свои рабочие места и продолжают добросовестно выполнять функциональные обязанности в ожидании перемен. Вот так и работаем: каждое утро я знаю, какое задание дня надо давать, а вот на вопрос, когда будет зарплата, честно отвечаю: не знаю. Сколько еще смогут выдержать люди, работая без зарплаты, честно говоря, тоже не знаю.

Какие еще проблемы беспокоят начальника станции Матеуцы?

— Финансово-экономические сложности на железной дороге сильно ударили по нашим кадрам. Уволились и продолжают увольняться специалисты, проработавшие на станции по 15 и более лет. К сожалению, на данный момент для того, чтобы станция нормально функционировала, необходимо не менее пяти дежурных по станции. Это круглосуточная и чрезвычайно ответственная работа. ДСП на станции — специалист, который поддерживает и организует движение на обслуживаемом участке. Сегодня у нас один ДСП. Пришлось перестроить технологический процесс работы станции. Ночью станция закрыта для движения грузовых поездов.

Другой пример: товарные кассиры, которые считают взысканные с клиентов деньги, ведут учет всем вагонам, определяют, сколько времени груз пролежал на станции по вине железной дороги либо по вине экономических агентов. Они должны правильно оформить

перевозочные документы, выдачу груза и т.д. По штату положено иметь восемь товарных кассиров, на станции Матеуцы в наличии остался один! И если дежурному по станции я еще могу дать выходной, сам или мой заместитель, нередко садимся за пульт ДСП, то товарному кассиру — нет, потому что каждый день на станции есть погрузка и выгрузка. Еще пример. На станции трудятся два составителя поездов, а по штату должно быть три. И они предупредили, что будут увольняться.

В моем подчинении и станция Рыбница. При наличии объема работы на соседней станции матеуцкие движенцы организуют там технологический процесс: приемосдатчики занимаются приемом и отправлением груза, его выдачей. Весь грузовой объем по стан-

достаточном количестве исправных полувагонов для обеспечения погрузки. В прошлом месяце по этой причине мы недодали металлургическому заводу 150 полувагонов. В среднем в месяц по Молдавскому металлургическому заводу грузим 360 полувагонов. А вот в марте текущего года удалось погрузить 600 полувагонов. Это влияет на людей. На момент нашей беседы по Матеуцам стоят два поезда на Слободку, 60 вагонов по причине отсутствия дизтоплива.

Назовите, пожалуйста, основных клиентов станции?

— Основной объем погрузки-выгрузки составляет продукция Молдавского металлургического завода, Рыбницкого и Резинского цементных заводов, Тираспольского комбината хлебопродуктов.

Михаил Анатольевич, в каком году Вы возглавили станцию второго класса Матеуцы?

— В 2012 году. На железной дороге Молдовы работаю с 1



Заместитель начальника станции Сергей РАЙКО

станции Рыбница выполняют работники Молдавской железной дороги. Только ДСП и составители — специалисты Приднестровской железной дороги. Свои обязанности и у наших агентов конторы передач: они сопровождают груз на Слободку, сдают поезда, принимают их, взыскивают причитающиеся Молдавской железной дороге платежи. Составы на Слободку возят наши поезда, тепловозами управляют наши машинисты, вагонники, обеспечивают сохранность перевозимых грузов работники военизированной охраны CFM.

В связи с дефицитом кадров не пробовали ли Вы переманить, к примеру, дежурных по станции с соседней станции?

— Вопрос нехватки ДСП на станции стоит уже порядка трех лет. Я пытался уговорить ДСП с соседней станции Рыбница, были желающие, положительному решению кадрового вопроса помешала образовавшаяся на дороге задержка в выплате заработной платы.

Какие еще есть проблемы у коллектива станции Матеуцы?

— Беспокоит отсутствие в



Станция Матеуцы

сентября 1975 года. До этого учился в Днепропетровском институте инженеров транспорта. У нашей маленькой станции богатая история. Железнодорожное полотно появилось здесь в августе 1894 года, когда вступил в строй участок от Рыбницы до Бельц с мостом через Днестр и 165-метровым тоннелем на перегоне Липчены—Матеуцы.

Скажите, пожалуйста, как при таких серьезных проблемах на железной дороге Вам удается сохранять оптимизм и делиться им со своим коллективом?

— Помните пословицу о том, что незаменимых людей нет? Из нынешнего опыта руководства станцией могу с уверенностью сказать: есть незаменимые люди. Сегодня они трудятся на станции Матеуцы.

Это опытнейшие и добросовестные: ДСП Светлана Семеновна Датиц и товарный кассир Лариса Алексеевна Раецкая. Ежели что, мне заменить их некем. Выход какой? Закрыть станцию Матеуцы для движения. И таких примеров немало. Пополнять штат не из кого, никто не хочет без зарплаты работать.

Скажу откровенно, иногда от всех не решаемых так долго проблем накатывает желание все бросить и уйти с транспорта. Но проходит немного времени, и это желание мне кажется неправильным. Получается, бросить дорогу в самый сложный для нее период?!

Вот поэтому и живем мы, железнодорожники, надеждой на перемены. По станциям Матеуцы и Рыбница погрузка за 4 месяца 2020 года была 966 вагонов, что составило 56 тысяч тонн; в этом году за 4 месяца — 1474 вагона, 91 тысяча тонн. Выгрузка: в прошлом году была 2 тысячи 300 вагонов, в этом — 2 тысячи вагонов.

Слова признательности и благодарности за труд также хочется сказать старшим приемосдатчикам Лилии Волонтир, Ирине Каниковской и Алле Заяц, заместителю начальника станции Матеуцы Сергею Райко, всему нашему коллективу. Все вместе они — крепкая, дружная команда, которой по силам решать поставленные задачи. Несмотря на трудности.

Беседовала Ирина КРАЕВСКАЯ



За пультом — дежурная по станции Светлана Семеновна ДАТИЦ



Приемосдатчики станции Матеуцы

Фото Юрия КОЗЛОВА и из архива станции Матеуцы



Словно искусный доктор, слесарь Олег Резниченко «лечит» своих «пациентов» — тепловозы. Последние 13 лет он занимается ремонтом электрооборудования тепловозов. В цехе технического осмотра локомотивов по программе TP-1, TP-3, по программе TO-3, внепланового ремонта ЧМЭЗ, где трудится профессионал высокого класса, царит атмосфера настоящей лаборатории. Над «внутренностями» электрооборудования «колдует» опытный мастер. Изобретатель и рационализатор, слесарь самого высокого разряда О.С.Резниченко, чтобы усовершенствовать процесс ремонта подвижного состава, собственноручно сконструировал стенд для проверки УКБМ, ЭПК-150 и для проверки вилки межтепловозного соединения. Замена электропроводки и ремонт РЧО (регулятор числа оборотов) для ЧМЭЗ стала для мастера настоящим хобби, которым он с удовольствием увлекается. К сведению: нигде в локомотивном депо CFM подобную технологическую операцию никто не проводит.

...Перед выпускником Басарабьеской средней школы Олегом Резниченко вопрос выбора жизненного пути не стоял. Уважение и любовь к профессии железнодорожника Олег впитал, как говорится, с молоком матери: родители трудились на ГП «Железная дорога Молдовы». Его отец Семен Иванович всю свою жизнь проработал в локомотивном депо Басарабьяска. Начинать он трудовую биографию в ТЧ-3 помощником машиниста паровоза, затем стал помощником машиниста тепловоза. На заслуженный отдых глава семейной династии железнодорожников Резниченко ушел в должности помощника машиниста дизельного поезда. Мама Олега Татьяна

Слесарных дел мастер высочайшего класса

Олег РЕЗНИЧЕНКО — слесарь VI (самого высокого) разряда по ремонту подвижного состава локомотивного депо Басарабьяска, продолжатель семейной железнодорожной династии. Только в ТЧ-3 он трудится вот уже 37 лет, был награжден в канун профессионального праздника прошлого года Знаком «Почетный железнодорожник». Самую высокую профессиональную награду опытный специалист получил за высококачественный и долготный труд на CFM, за преданность профессии.

Александровна, которая в свое время закончила Сорокское культурпросветучилище, всю свою трудовую жизнь посвятила подрастающему поколению: работала воспитателем в железнодорожном детском саду.

Созданная Олегом Семеновичем семья — образец теплых, искренних взаимоотношений, правильного воспитания детей на основе классических ценностей. Его супруга Светлана Владимировна заведует хозяйством в детском саду. Вместе они вырастили и воспитали прекрасную дочь Анастасию, которая закончила Тираспольский медицинский институт, подарила родителям внучку Алису — объект обожания бабушки и дедушки.

Свою трудовую биографию Олег Резниченко начал 17-летним парнем: был принят на работу в ТЧ-3 в качестве слесаря 1 разряда. Руководство депо очень быстро оценило старание и добросовестность молодого специалиста: через год он был переведен в помощники машиниста тепловоза. Парень с огромным интересом и большой настойчивостью овладел сложной наукой вождения поездов, наслаждался романтикой путешествий. Однако вскоре, в том же году, был призван на срочную военную службу. Три года Олег Резниченко до-

стойно проходил военную службу в войсках ПВО. Уволенный в запас младший сержант Олег Резниченко вернулся, конечно же, в родное локомотивное депо и продолжил трудовую деятельность помощником машиниста.

На протяжении всех лет работы в локомотивном депо Басарабьяска О.С.Резниченко зарекомендовал себя ответственным человеком, проявляющим исключительную исполнительность и пунктуальность, высококвалифицированным специалистом, нацеленным на отличный результат. Степень его личной ответственности очень высока. Опытный специалист всегда готов прийти на помощь коллегам-локомотивщикам, дать ценную профессиональную консультацию тем, кому она необходима. Он — настоящий друг.

Изобретатель и рационализатор, слесарь по ремонту подвижного состава ТЧ-3 Олег Семенович Резниченко — творческая личность. Его жизненная стихия, его хобби — радиотехника. В умелых, искусных руках мастера все начинает работать, двигаться, «оживать». Так, например, он увлеченно собирает и дает вторую жизнь старинным механическим часам; снимает и озвучивает много видео о повседневной жизни трудово-

ПОЧЕТНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК — ветеран CFM



Фото Виктории ТОФАН, помощника начальника ТЧ-3 по кадрам

Олег РЕЗНИЧЕНКО,

слесарь локомотивного депо Басарабьяска

го коллектива локомотивного депо. Пользователи YouTube высоко оценивают творчество автора видеохроники из локомотивного депо Басарабьяска. В мастерской О.С.Резниченко много красивых и ухоженных цветов: любая женщина позавидовала бы!

...Плавной и величаво из ангаров локомотивного депо Басарабьяска выезжают тепловозы.

Они продолжают свой обычный трудовой путь по стальным магистралям CFM и других стран: возят грузы и пассажиров. В успешном поддержании их технического состояния немалая заслуга слесаря по ремонту подвижного состава, Почетного железнодорожника Олега Семеновича Резниченко.

Лилиана НИКИФОРОВА

■ В ТРУДОВЫХ КОЛЛЕКТИВАХ CFM

Столичные энергетики обеспечивают функционирование оборудования

Обрушившийся на нашу страну в середине мая т.г. гнев разгулявшейся природной стихии, принес немало трудностей и проблем в повседневную работу специалистов Кишиневской дистанции электроснабжения. Однако, как всегда, в подобных ситуациях — будь то обледенение воздушных линий электрических проводов или ураганный ветер с ливневыми дождями, обильные снегопады и лютые морозы — коллектив ЭЧ-1 противопоставил разгуду стихии оперативность, высокий профессионализм и добросовестность. Его сумел сплотить и мобилизовать, также, как всегда, и в нынешнее совсем непростое время пандемии COVID-19, начальник ЭЧ-1, опытный специалист, труд которого отмечен самой высокой профессиональной наградой Знаком «Почетный железнодорожник», исполняющий почти год и обязанности начальника службы электроснабжения Игорь Иванович ТОМЧАК.



Специалисты столичной дистанции электроснабжения в любое время суток, без преувеличения можно сказать, находятся «на передовой». Они оперативно и грамотно устраняют повреждения в кабельных и воздушных линиях электрических проводов; выполняют плановые работы по предупреждению выхода из строя оборудования; постоянно производят чистку трасс под ВЛ-10кВ АБ и ПЭ от поросли, кустарников; ведут рубку веток деревьев, которые мешают воздушным линиям.

Сегодня, в сложной финансовой и эпидемиологической ситуации, специалисты Кишиневской дистанции электроснабжения качественно производят все работы по поддержанию бесперебойного электроснабжения железной дороги Молдовы, по обеспечению бе-

зопасности движения поездов. Администрация ЭЧ-1 дорожит каждым оставшимся в строю работником, ибо, к сожалению, начиная с 2015 года количество работающих в дистанции сократилось в два раза.

— Остались самые преданные профессии специалисты, — отметил в беседе начальник столичной дистанции электроснабжения И.И.Томчак. — Они составляют золотой фонд нашего филиала и CFM в целом. На таких людях и держится сложная стратегическая железнодорожная отрасль Республики Молдова.

Высокую ответственность и большую тяжесть по содержанию оборудования воздушных линий, а также по устранению аварий достойно несут на своих плечах электромонтер Кишиневского района электроснабжения С.Г.Липкан, начальник Унгенского района

электроснабжения Е.Д.Мединский, старший электромеханик Унгенского района электроснабжения И.Ф.Бутнарь, электромеханик Унгенского района электроснабжения И.А.Корлютан, электромонтер Унгенского района электроснабжения А.В.Горя, начальник Кишиневского района электроснабжения В.В.Сариев, водители-электромонтеры Кишиневского района электроснабжения К.В.Онца, М.Т.Оанца и Н.В.Яковенко, электромеханик Бендерского района электроснабжения Н.Н. Лупов, электромонтер Бендерского района электроснабжения И.И.Кулюк, старший мастер, и.о. начальника ремонтно-ревизионного участка Кишиневского района электроснабжения Игорь Игоревич Томчак; электромеханик цеха ремонтно-ревизионного участка Кишиневского района электроснабжения В.В.Курусь

и многие другие. Их труд высоко оценен руководством ЭЧ-1. Ведь, к примеру, электромонтер постоянно подвержен риску. Его профессия требует максимальной собранности и внимательности, аккуратности и педантичности. Его не должны отвлекать мысли... о хлебе насущном.

Работники дистанции не только квалифицированные специалисты, профессионалы высокого класса. На протяжении многих лет они противостоят стихии природы и не допускают перебоев в электроснабжении, максимально снижают количество отключений и повреждений, возникающих ввиду физического износа оборудования, постоянно выходят на линию и обслуживают устройства электроснабжения в надлежащем порядке, обеспечивая тем самым безопасность движения поездов.

Столичные энергетики стараются экономить в большом и в малом, как и положено рачительным хозяевам, сокращают эксплуатационные расходы. Так, например, за четыре месяца текущего года в ЭЧ-1 сэкономили электроэнергию на 73,8 тыс. леев; воды — на 0,4 тыс. леев; фонд заработной платы сократился на 16 тыс. леев.

...Сегодня сложно представить себе работу железнодорожного транспорта без электрической энергии. А приводят ее в действие специалисты-энергетики Кишиневской дистанции электроснабжения. Работают, что называется, по совести. И ждут к себе такого же отношения.

Лилиана НИКИФОРОВА

Фото Юрия КОЗЛОВА из архива



■ ПОДГОТОВКА КАДРОВ ДЛЯ CFM — ВОПРОС СТРАТЕГИЧЕСКИЙ

Выпускники ДТШ — квалифицированные специалисты

Одним из приоритетных направлений в деятельности CFM всегда была подготовка квалифицированных железнодорожных кадров. Ведь бесперебойное функционирование сложного технологического процесса по обеспечению безопасности движения поездов, бесспорно, гарантирует высокопрофессиональная работа специалистов. Готовить специалистов в области железнодорожного транспорта, наряду с Бельцким техническим колледжем железнодорожного транспорта, вузами Республики Молдова, призвана и Басарабская Дорожная техническая школа. За годы своего функционирования ДТШ стала настоящей кузницей кадров для CFM.

В текущем году у этого специализированного учебного заведения 65-летний юбилей! Педагогический коллектив, воспитанники и выпускники разных лет и поколений ДТШ подведут итоги пройденного пути, наметят планы на будущее.

А пока специалисты ДТШ, как, впрочем, и всей CFM, в целом, в своей повседневной работе преодолевают трудности, связанные с пандемией COVID-19. Организация учебного процесса в Басарабской ДТШ претерпела изменения после марта 2020 года, когда на весь мир, и в т.ч., и на нашу страну, обрушилась пандемия COVID-19. Введенный в прошлом году вынужденный карантин из-за коронавируса, к сожалению, нарушил график подготовки специалистов массовых железнодорожных профессий в Басарабской ДТШ, но, к счастью, учебный процесс не прекратился.

В настоящее время педагогический коллектив ДТШ, которым, начиная с декабря 2020 года, руководит Алла Юрьевна ПЛУКЧИ, успешно занимается подготовкой и повышением квалификации специалистов массовых железнодорожных специальностей. Новый начальник ДТШ А.Ю.Плукчи — потомственный железнодорожник, представитель семейной династии: ее отец Юрий Владимирович Ковзун около 40 лет проработал на железной дороге Молдовы механиком рефрижераторных вагонов в ВЧД-2, электриком в ПМС-130; муж — Алексей Дмитриевич Плукчи 30 лет добросовестно трудится машинистом тепловоза в ТЧ-3. Да и у

самой Аллы Юрьевны — богатый опыт работы с людьми, который она накопила за годы работы в ШЧ-2.

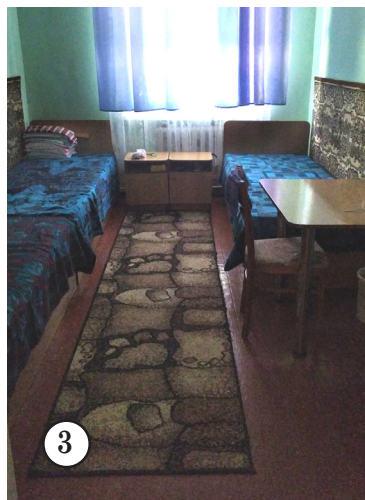
Новому руководителю А.Ю. Плукчи крупно повезло: ей достался высокопрофессиональный педагогический коллектив, состоящий из опытейших специалистов-железнодорожников. Над его формированием около 15 лет успешно трудилась Надежда Васильевна КУПРИКОВА, представительница многочисленной семейной династии, опытный железнодорожник с полувековым трудовым стажем на CFM. Она долгие годы руководила железнодорожным узлом Басарабьска, награждена юбилейной медалью «145 ani ai Căii Ferate din Moldova» («145 лет железной дороги Молдовы»), многочисленными Почетными Дипломами и денежными премиями, щедро передавала свои теоретические знания и большой накопленный профессиональный опыт на транспорте обучающимся и повышаю-

щим свою квалификацию молодым, а также своим коллегам. Поэтому неудивительно, что преподавательский состав Басарабьсской ДТШ действует, как хорошо отлаженный механизм и добивается желаемых результатов.

Так, например, недавно завершила свое обучение, к сожалению, с перерывом на карантин из-за COVID-19, груп-



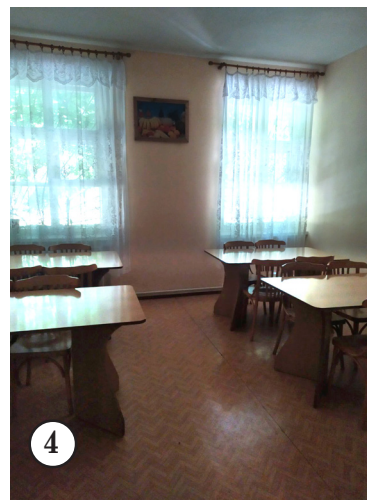
па стропальщиков: 17 человек получили документы, удостоверяющие право работать стропальщиками. Семь электромонтеров СЦБ из разных дистанций сигнализации и связи CFM завершили свое обучение по программе повышения квалификации. По этой же программе повышения квалификации начали свое обучение 7 дорожных мастеров и бригадиров пути из ПЧ-2, ПЧ-3 и ПЧ-6. До того успешно завершили обучение в ДТШ 7 человек из группы электрогазосварщиков: двое из ТЧ-3, по одному — из ЭЧ-2 и НГЧИ, и трое — контрактников. Также недавно завершили обучение 5 человек из группы машинистов



мотовозов: один работник из ПЧ-6, по одному человеку — из «Danube Logistics» (Джурджулешты) и «Moldova Zahăr» (Купчинь); 2 человека из «Elevator KelleyGrains» (Каушаны).

В эти дни в ДТШ проходят 2,5-месячное платное обучение по специальности машиниста мотовоза 3 работника Чадыр-Лунгского хлебокомбината «Aur-alb».

Несмотря на сложности уже второго пандемического года, педагогический коллектив ДТШ готовит для CFM специалистов массовых железнодорожных специальностей. Это машинисты тепловозов и помощники машинистов, бригадиры пути и осмотрщики вагонов, дежурные по станции и дорожные мастера, стропальщики и водители автодрезин, электромонтеры и электромеханики СЦБ, слесари по ремонту подвижного состава, кочегары и машинисты коз-



ловых и мостовых кранов, машинисты грузоподъемного крана ДГКу и составители поездов, машинисты снегоуборочных машин и электромонтеры по ремонту и эксплуатации воздушных ЛЭП, бензопильщики и газонокосильщики, газосварщики и машинисты компрессорных установок, токари и машинисты мотовозов, электропильщики — и еще много востребованных на CFM специальностей.

Администрация ДТШ заботится не только о выполнении годовых учебных планов по подготовке кадров массовых железнодорожных специальностей и повышению квалификации работников CFM, об экономии эксплуатационных расходов, но и создании уюта и чистоты в общежитии профильного учебного заведения. Комфортабельное общежитие ДТШ вот уже 15 лет гостеприимно принимает всех желающих из филиалов CFM, а также учащихся на платном обучении, желающих получить железнодорожные специальности.

Лилиана НИКИФОРОВА

НА СНИМКАХ:

1. Будущие машинисты мотовоза внимательно слушают преподавателя, опытного железнодорожника В.А.Петрицко, который всю жизнь проработал в ПЧ-3.

2-4. В общежитии ДТШ царят чистота, уют, комфорт.

Фото Аллы ПЛУКЧИ, начальника Басарабьсской дорожной технической школы



Администрация, профком и коллектив Кишиневской дистанции электроснабжения от всего сердца поздравляют с днем рождения Почетного железнодорожника **ТОМЧАКА Игоря Ивановича** — начальника

Кишиневской дистанции электроснабжения и исполняющего обязанности начальника службы электроснабжения CFM.

— От всего нашего коллектива Кишиневской дистанции электроснабжения примите наши искренние поздравления с днем рождения и самые добрые пожелания!

Желаем Вам бодрости, улыбок, оптимизма, море позитива, крепкого здоровья, большого личного счастья, удачи и прекрасного настроения!

Всех благ Вам, уважаемый Игорь Иванович!

* * *

Совет ветеранов железнодорожного транспорта станции Басарабьска от всей души по-

здравляют наших уважаемых ветеранов с ЮБИЛЕЙНЫМИ датами рождения: с 75-летием — **ШТИРУ Нину Петровну, ФОМИНУ Клавдию Николаевну**; с 70-летием — **МУСИЕНКО Константина Александровича, АРМАН Домнику Константиновичу, КАТРАНЮК Николая Гавриловича, АЛЕКСЕЕВУ Елизавету Ефимовну, МЕРЖАН Валентина Васильевича, ДИМА Владимира Георгиевича**; с 65-летием — **СТАРЦЕВУ Людмилу Николаевну**.

— Уважаемые ветераны! Желаем Вам крепкого здоровья, жизнелюбия и оптимизма!

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

* * *

Администрация, профком и коллектив Кишиневской дистанции электроснабжения рады возможности поздравить с ЮБИЛЕЕМ: **БАРБАРОШЕ Ефимию Николаевну**, уборщицу производственных помещений ЭЧС-Унгены; **БУЖОР Екатерину Николаевну**, электромонтера ЭЧС-Унгены; а также с днем рождения — **ОАНЦА Михаила Тимофеевича**, водителя ЭЧС-1.

Желаем вам подарков,
радости, внимания,
Цветов, улыбок, доброты!
Пусть исполняются
желания,
И станут явными мечты!

ОБЪЯВЛЕНИЕ

Административный
отдел CFM
принимает на работу
уборщиц служебных
помещений

График работы: понедельник-пятница. Выходные: суббота-воскресенье.

Условия работы: официальное трудоустройство, гарантированный социальный пакет, ежегодный оплачиваемый отпуск, обеспечение спецодеждой и рабочим инвентарем.

Контактный телефон:
(022) 83-47-19