

# ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК МОЛДОВЫ

№6 (6015) 15 октября 2021 г.

Газета выходит  
с 1 мая 1941 г.



[www.cfm.md](http://www.cfm.md); [www.railway.md](http://www.railway.md)

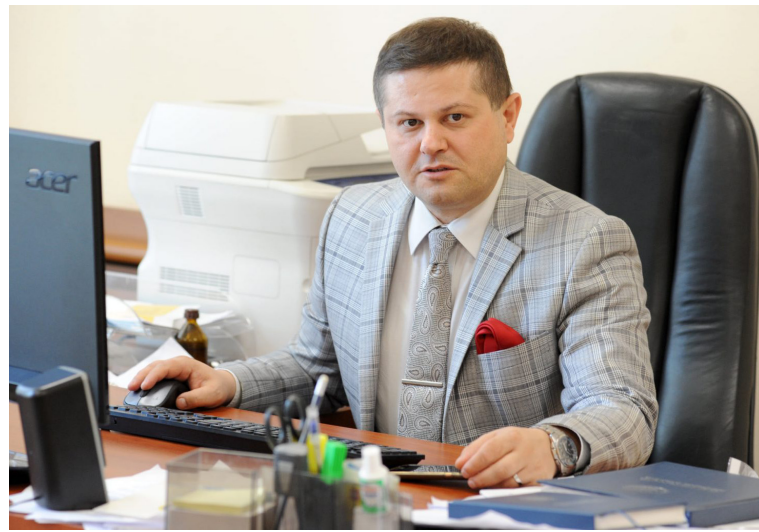


[www.facebook.com/Calea-Ferata-din-Moldova](https://www.facebook.com/Calea-Ferata-din-Moldova)

■ АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

## Олег ТОФИЛАТ: Открываем новые возможности CFM

# на рынке транспортных услуг



Олег ТОФИЛАТ, генеральный директор  
ГП «Железная дорога Молдовы»

Олег Константинович, как известно, Парламент РМ недавно принял в первом чтении проект нового Кодекса железнодорожного транспорта. Поделитесь, пожалуйста, с читателями нашей газеты своим мнением по данному вопросу и ближайшими планами по укреплению позиций CFM.

— Новый кодекс — правовая основа для серьезных реформ в железнодорожной отрасли. Он предполагает реструктуризацию железнодорожной отрасли, общую доступность грузовых и пассажирских перевозок для частного сектора и создание благоприятной почвы для будущих инвестиций.

Главный плюс для нас, для железнодорожного коллектива — это возможность поддержки путевого хозяйства и пассажирского сообщения за счет средств государственного бюджета. Без нового кодекса это невозможно осуществить, так как в таком случае оказание государственной помощи идет вразрез с положениями текущего законодательства. Все полагают, что государство должно помогать железной дороге и, соответственно, железнодорожникам. Все верно. Но для этого необходим специальный механизм, а чтобы этот механизм был реальным, у нас должна быть отдельная бухгалтерия для тех подразделений, которые будут получать средства, непосредственно выделенные из бюджета. Если нет отдельной бухгалтерии, то данная государственная помощь неосуществима, так как нарушает правила законной конкуренции, например, по отношению к автомобильному транспорту и авиации. Если, например, государством будут выделены бюджетные средства на поддержку пассажирского сообщения и на содержание путей, однако деньги использованы на ремонт полувагонов, то нашими коллегами из смежных видов транспорта это может быть расценено как недобросовест-

Четыре месяца железнодорожный транспорт Республики Молдова работает под руководством новой команды во главе с генеральным директором Олегом ТОФИЛАТ. О том, в каком плачевном состоянии Олег Константинович принял Государственное предприятие «Железная дорога Молдовы», говорить не приходится. Долгое время дела на отечественном железнодорожном транспорте были главными сюжетами во всех ведущих СМИ республики. Вся страна сопереживала работникам магистрали, которые не получали заработную плату на протяжении пяти месяцев. Искренними были и публичные сетования на отсутствие объемов грузовых перевозок, на отмену международных пассажирских маршрутов.

С чего начал новый генеральный директор CFM наводить порядок в отрасли, догадаться нетрудно. Конечно же, с вопроса возобновления регулярной выплаты заработной платы сотрудникам предприятия, с обсуждения возможности ликвидации задолженностей по зарплате, с увеличения объемов грузовой работы и поиска путей открытия международных пассажирских сообщений. В решении этих ключевых вопросов достигнуты положительные результаты. Благодаря предпринятым мерам, ситуация на отечественном железнодорожном транспорте перестала выглядеть в глазах его многотысячного коллектива безнадежной. Регулярно выплачивается текущая заработная плата. Настроение в коллективах заметно улучшилось. О дальнейших мерах реанимирования железнодорожной отрасли редакции газеты «Железнодорожник Молдовы» рассказал Олег ТОФИЛАТ, генеральный директор CFM.

ная конкуренция, соответственно государственная помощь будет признана неправомерной.

В нынешнем Кодексе указано, что весь железнодорожный сектор — это Государственное предприятие «Железная дорога Молдовы», а в новом Кодексе уточняется, что Администратор инфраструктуры может пользоваться автономией в рамках этого предприятия. Мы можем вести отдельный баланс и отдельный учет прибыли и убытков исключительно по инфраструктуре. Мы останемся единым предприятием, но будем вести два бухгалтерских баланса: по транспортным операциям и отдельно по инфраструктуре. В таком случае мы сможем получать государственную помощь на поддержание инфраструктуры.

То же самое относится к поездкам местного сообщения. Мы хотим развивать данный сектор, модернизировать подвижной состав, расширить количество железнодорожных линий, чтобы соответствовать современному уровню обслуживания. Однако собственными силами это сделать нереально ввиду низкого уровня доходов

от пассажирских перевозок, которые покрывают лишь несколько процентов от общего объема издержек.

Согласно положениям нового Кодекса железнодорожного транспорта, аллокации из госбюджета на развитие пассажирских перевозок местного сообщения и путевого хозяйства предусматриваются в размере нескольких сотен миллионов леев в год. Разумеется, это существенная помощь для нас.

Мы провели несколько встреч с коллективом по вопросу повышения заработной платы. В ближайшее время размер оплаты труда не может быть увеличен, так как для этого нам необходимо, прежде всего, увеличить объемы денежных поступлений. Вышеупомянутые вливания со стороны государства в размере нескольких сотен миллионов леев в год помогут нам реализовать план повышения заработной платы тружеников магистрали в два раза к 2023 году.

Нас, безусловно, радует тот факт, что на сегодняшний день в Правительстве и Парламенте РМ понимают, что нужно вкладывать средства в поддержание путевого хозяйства и содержа-

ние поездов местного и международного пассажирского сообщения. На развитие местного пассажирского сообщения может быть предусмотрено 80-90 % покрытия затрат из бюджета, а на международное сообщение — порядка 20-30 %.

Утверждение нового Кодекса не означает, что железная дорога в скором времени будет разделена. Для принятия подобного решения необходимы веские основания и время, как минимум пять лет.

Без внедрения современных рыночных механизмов любая отрасль постепенно угасает. Это говорит о том, что железнодорожному транспорту следует как можно скорее ввести в оборот специальные рыночные механизмы, которые позволят отрасли развиваться и совершенствоваться. Например, если какой-нибудь европейский оператор, осуществляющий пассажирские перевозки, захочет водить поезда по нашей территории, мы предоставим ему такую возможность в обмен на плату за пользование инфраструктурой и вокзалами Молдавской железной дороги. Разумеется, это окажет благотворное влияние на развитие магистрали.

Важным дополнением ко всем предпринятым мерам по реабилитации железной дороги стало подписание Президентом Республики Молдова Майей САНДУ указа о начале переговоров о займе между РМ и Европейским банком реконструкции и развития на сумму порядка 24 миллионов евро для реализации Проекта по реструктуризации железнодорожной инфраструктуры. Во что будут вложены эти денежные средства?

— Данный проект стартовал в 2014 году. Благодаря ему мы приобрели новые локомотивы, а без них грузовое хозяйство остановилось бы уже. На сегодняшний день ведутся активные переговоры о модернизации железнодорожного участка Тигина-Басарабьеска-Джурджулешты. Стоимость проведения работ оказалась на 48 миллионов евро больше запланированной в 2014 году суммы. Эксперты детально проанализировали ситуацию и пришли к выводу, что модернизация этого участка потребует увеличения денежных средств. Поскольку в госбюджете таких денег не оказалось, было принято решение увеличить сумму займа и обратиться в Европейский инвестиционный банк и Европейский банк реконструкции и развития.

Предыдущему правительству не удалось это осуществить, так как временные полномочия не позволили им взять на себя долгосрочные обязательства. Я несказанно рад, что новое Правительство так оперативно решило данный вопрос. Шестого октября т.г. министр инфраструктуры и регионального развития Андрей СПЫНУ и региональный директор BERD Маттео Патроне подписали Соглашение о займе между Республикой Молдова и Европейским банком реконструкции и развития. Денежные средства будут выделены на модернизацию ин-

Продолжение на стр.2 ►



## ■ АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

### ► Продолжение со стр. 1

фраструктуры железной дороги на участке пути Бендеры–Кэушень–Басарабьяска–Етулия–Джурджулешть. Данный сегмент является наиболее насыщенным железнодорожным участком Молдавской магистрали, обеспечивающим транзит грузовых перевозок из Румынии и Украины.

Следующий этап — заключение контракта с подрядчиком, который был выбран путем проведения международного тендера. По правилам финансирующих банков, у подрядчика есть два основных обязательства — осуществить проектирование и постройку либо капитальный ремонт участка. Соответствующие работы должны быть завершены до конца 2024 года.

**С удовлетворением можно констатировать оживление грузовой работы. Потихоньку экономические агенты возвращаются к услугам CFM. Готова ли Молдавская железная дорога к тому, чтобы соответствовать спросу на транспортировку предъявляемого груза в исправном подвижном составе?**

— Я очень благодарен всему коллективу железной дороги за то, как мы все дружно засучили рукава и принялись за работу. Начали поступать доходы от грузовых перевозок, появились средства на выплату заработной платы сотрудникам предприятия, стало возможным поддерживать подвижной состав в должном техническом состоянии. Разумеется, этого недостаточно. Также не стоит забывать и о накопленных долгах, однако ситуация улучшается день ото дня и в этом, конечно же, заслуга каждого железнодорожника. Готовы ли мы удовлетворить спрос на транспортировку предъявляемого груза в исправном подвижном составе? Да. Но если бы у нас было больше исправных вагонов, мы могли бы перевозить еще больше грузов.

Вагонные депо сегодня работают в активном режиме. Все транспортные единицы, которые подлежат ремонту и восстановлению, мы будем восстанавливать для того, чтобы наращивать доходность предприятия.

**Еще одна хорошая новость в пассажирском движении — от-**

**крытие маршрутов в сторону Бухареста, Ясса, Одессы. Это дает надежду на поэтапное возвращение в график и других международных маршрутов. Каковы дальнейшие перспективы?**

— По поводу международного пассажирского сообщения с Бухарестом, Яссами и Одессой мы уже выразили свою позицию. В данном случае все зависит от двух факторов: насколько оперативно мы сможем восстановить подвижной пассажирский состав и как скоро нам удастся договориться с соседними администрациями и согласовать график движения. Дата запуска пассажирских поездов в указанных направлениях назначена на 1 ноября с.г.

Администрация CFM в своих официальных заявлениях не раз указывала, что железнодорожное сообщение с Россией возобновится тогда, когда эпидемиологическая ситуация улучшится и со стороны Российской Федерации будет снят запрет на международное сообщение. Мы ведем постоянные переговоры с Министерством транспорта РФ, с Российской дипломатической миссией в Молдове и с торговым представительством РФ.

Диалог у нас складывается весьма продуктивный, открытый. В ходе встреч обсуждаем не только вопросы, касающиеся пассажирского сообщения, но и аспекты инвестирования в подвижной состав. Несмотря на достигнутое взаимопонимание, решение сложившейся ситуации зависит не столько от коммерческих факторов, сколько от улучшения общего санитарно-эпидемиологического положения.

Кроме того, администрация CFM проведет переговоры с Укрзалізницею по поводу возобновления железнодорожного сообщения между Молдовой и Украиной, а точнее — в Киевском и Карпатском направлениях. Скорее всего, пассажирские перевозки будут осуществляться с помощью украинского подвижного состава, так как молдавские поезда на сегодняшний день находятся не в самом лучшем состоянии.

**Господин генеральный директор, недавно Вы приняли участие в 68-й Генеральной ас-**

**самблее Европейского сообщества железных дорог и инфраструктурных компаний (CER) и в 14-й Международной выставке TRAKO, которые проходили в г.Гданьск, Польша. Что больше всего Вас впечатлило в ходе этой поездки?**

— Для всех нас очевидно, что Молдова должна стать частью европейской сети грузовых железнодорожных коридоров и сети развития пассажирских маршрутов. К сожалению, до сих пор Молдова оставалась в тени, в стороне. Но мы предпримем все необходимые меры для того, чтобы наше государство появилось на европейских транспортных картах. Для этого, в первую очередь, следует начать тесно сотрудничать с Правительством и Министерством иностранных дел РМ. Европейское сообщество железных дорог и инфраструктурных компаний также обещало оказать нам всяческое содействие со своей стороны.

Второй, не менее важный аспект — это определение и осознание перспектив железнодорожной отрасли на европейском пространстве. Основной вектор развития железнодорожного сектора — это так называемый зеленый договор, по которому страны Евросоюза взяли на себя обязательство в транспортной отрасли понизить на 55% выброс вредных веществ в атмосферу до 2030 года. Это невероятно смелая цель, которая предполагает серьезный модальный переход от автотранспорта к железнодорожному.

На сегодняшний день в Европе широким спросом пользуются контейнерные перевозки, с помощью которых грузовые полуприцепы высаживаются на железнодорожные платформы, наибольшую часть пути проходят по рельсам, а затем полуприцепы передвигаются до конечного склада на колесах. Это в значительной мере сокращает выброс вредных веществ в атмосферу.

Учитывая опыт европейских коллег, нам также следует задуматься о дальнейших перспективах, так как данное направление способно принести нам дополнительно несколько сотен тысяч тонн грузов в год. Реализовать подобный проект возможно будет не раньше, чем в 2023-2024 гг., однако подготовительный процесс и расчеты следует начать уже сегодня. Наша главная цель — увеличить

объемы грузоперевозок на Молдавской железной дороге.

**Олег Константинович, скажите, пожалуйста, какой в ближайшей перспективе Вы видите CFM?**

— Основные задачи на следующие годы таковы: прежде всего — это повышение заработной платы в двукратном размере и увеличение оборотов предприятия до полутора миллиардов леев в год. Кроме того, в ближайшее время рассмотрим проекты полного восстановления инфраструктурной сети на всех участках Молдавской железной дороги, а также приступим к обновлению вагонного парка и маневровых локомотивов — все эти проекты представляют стратегический интерес для CFM.

**И в завершение беседы: на железнодорожных узлах весьма остро ощущается нехватка профессиональных кадров. Их отток начался еще несколько лет назад. Как, по Вашему мнению, можно остановить этот нежелательный процесс и улучшить кадровую ситуацию на предприятии в целом? Каковы, с Вашей точки зрения, перспективы ликвидации задолженности по заработной плате?**

— Остановить отток профессиональных кадров можно и нужно. Прежде всего, необходимо увеличить объем оплаты труда в двукратном размере к 2023 году. Это вполне реально, если годовой оборот предприятия составит полтора миллиарда леев. Оборот CFM за 2020 год составил один миллиард леев. В этом году оборот, вероятно, будет несколько ниже, так как за первое полугодие доход железной дороги составил порядка 260 миллионов леев.

Достичь годового оборота в миллиард леев весьма непросто, но есть еще и четвертый квартал, так что будем стараться. Мы планируем в следующем году выйти на отметку в 1,2 миллиарда леев, а в 2023 году — на 1,5 миллиарда леев. В таком случае мы вполне сможем в два раза увеличить фонд оплаты труда.

Второй, не менее важный, аспект касается улучшения условий труда на железной дороге, а именно — обновления локомотивов и вагонного парка. Одно дело — работать на старой технике и со старым путевым инструментом, а совсем другое — с новым подвижным составом, современными инстру-

ментами и оборудованием. Модернизация коснется также и спецодезды, производственных процессов и компьютеризации.

Мы можем с уверенностью утверждать, что достойная оплата труда, высокотехническое оборудование и безопасные условия труда будут способствовать сохранению наших профессионалов и привлечению квалифицированных кадров на Молдавскую магистраль.

Нам крайне приятно осознавать, что по сравнению с печальной статистикой за предшествующий период, на сегодняшний день количество новых сотрудников увеличилось, а отток кадров приостановился. Через год-полтора ГП «Железная дорога Молдовы» станет еще более привлекательным работодателем, а еще через 4-5 лет мы будем одним из самых передовых предприятий в республике, если будем двигаться такими же темпами, как сейчас.

Что касается ликвидации задолженности по заработной плате, то, к сожалению, обороты предприятия на данный момент позволяют обеспечивать лишь текущие потребности. Три месяца назад в ходе обсуждения с коллективом сложившейся ситуации остро стоял вопрос не только, как погасить образовавшуюся задолженность, но и как заплатить зарплату за текущий месяц, где изыскать денежные средства на топливо. Нам никто не хотел топливо давать даже в долг. А без топлива, как известно, поезда не могут передвигаться. Сейчас подобных проблем у нас нет. Зарплата за текущий период ежемесячно выплачивается, топливо покупается, приобретаются необходимые запчасти и комплектующие.

Возвращаясь к теме ликвидации задолженностей, с уверенностью могу сказать, что долги предприятия перед сотрудниками, кредиторами и экономическими агентами мы погасим обязательно за счет продажи неоперационных активов. Мы тесно сотрудничаем с Правительством РМ по данному вопросу. Это трудоемкая бюрократическая процедура, так как речь идет о продаже госимущества, которое быстро не продается. Упомянутая процедура займет время, но надеюсь, что до нового года мы справимся с поставленной задачей.

Ирина КРАЕВСКАЯ

# Молдавской железной дороге есть к чему стремиться

**Олег ТОФИЛАТ, генеральный директор ГП «Железная дорога Молдовы», и Александр ГУТОВСКИЙ, директор Дирекции стратегий и международных связей CFM, приняли участие в 68-й Генеральной ассамблее Сообщества европейских железных дорог и инфраструктурных компаний (CER) и в крупнейшей железнодорожной Международной выставке TRAKO 2021, которые проходили в период 19-22 сентября т.г. в г.Гданьск, Польша.**



**В** ходе заседания были рассмотрены важные аспекты отраслевой политики. Речь шла об изменениях в политике Трансеевропейской транспортной сети (TEN-T); разработке европейской системы железнодорожных билетов, открытой для всех железнодорожных операторов, с возможностью интермодального взаимодействия; о защите окружающей среды; о влиянии на отрасль пандемии COVID-19 и механизмах поддержки железнодорожных операторов со стороны Европейской комиссии и местных властей, др.

С большим интересом мол-



давская делегация ознакомилась с новейшими технологиями железнодорожной техники. TRAKO 2021 — это вторая по величине железнодорожная выставка в Европе, объединяющая 500 участников из 25 стран. В ходе выставки была возможность ознакомиться с техническими новинками про-

изводителей подвижного состава, инструментами и оборудованием по техническому обслуживанию путей, инновационными техническими решениями для маневровых работ. Кроме того, представилась возможность рассмотреть более 20 вариантов современных пассажирских поездов, столь необ-



ходимых CFM в среднесрочной перспективе для обеспечения транспортного сообщения с Бухарестом, Киевом, Львовом и Москвой.

Интерес у участников выставки вызвал новый вагон 2021 года выпуска, производства завода Цегельского польской машиностроительной компании.

Вагон (фото 1) может осуществлять перевозки на скорости до 200 км/ч. Здесь установлена новая информационная система для пассажиров, имеется Wi-Fi. Представленный вагон рассчитан на перевозку 72 пассажиров. Также он может оборудоваться 4 или 8 местами с держателями для транспортировки велосипедов.

Другой премьерой от швейцарской компании Stadler стал двухэтажный электропоезд Kiss (фото 2), построенный в Польше.

Климатическая нейтральность железных дорог является сейчас одной из ключевых тем развития железнодорожной отрасли в ЕС. Не стала исключением и выставка в Польше, где в данном контексте были представлены водородный и гибридный поезда, а также первый польский водородный маневровый локомотив (фото 3).

Еще на TRAKO 2021 показали модернизированный маневровый тепловоз, также предназначенный для пассажирских перевозок (фото 4).

Ирина КРАЕВСКАЯ



■ ПОДГОТОВКА К ЗИМЕ – НА ПОВЕСТКЕ ДНЯ

# Железнодорожные вокзалы CFM гостеприимно встречают пассажиров

Несмотря на то, что уже второй по счету год осложнен пандемией COVID-19, специалисты пассажирского хозяйства ГП «Железная дорога Молдовы» встречают предстоящий холодный осенне-зимний сезон хорошо подготовленными. Коллективы всех шести железнодорожных вокзалов CFM начали подготовку к работе в осенне-зимний период 2021-2022 гг. заблаговременно. Специалисты пассажирских цехов усердно трудятся, не теряя надежды на поэтапное возобновление работы в прежнем объеме – на международных маршрутах. И, надо отметить, что благодаря усилиям со стороны руководства Молдавской магистрали, частично это стало возможным.



**Ж**елезная дорога Молдовы порадовала жителей республики, а также соседних государств – Румынии и Украины – открытием с 1 ноября 2021 года рейсов по международным пассажирским маршрутам Кишинев–Яссы, Кишинев–Бухарест и Кишинев–Одесса. Время отправления и цены остались прежними, какими были до отмены в связи с началом пандемии.

А пока, в преддверии предстоящего холодного периода года, трудовые коллективы железнодорожных вокзалов CFM успешно выполнили программу подготовительных работ к зиме. Традиционно за основу были приняты «Мероприятия по подготовке хозяйства и кадров к работе в зимних условиях 2021-2022 гг.». Так, например, подготовлены в полном объеме все вокзальные помещения: это стало возможным в большей степени благодаря тому, что работники вокзалов, будучи на сменах, сумели обеспечить охрану, постоянный контроль за сохранностью, а также благодаря бережливому отношению ко всему, что принадлежит железной дороге Молдовы.

С целью улучшения качества обслуживания пассажиров и полного удовлетворения запросов даже самых требовательных из них, в канун перехода на зимнее время т.г., на всех вокзалах CFM обновлены информационные панно и стенды с указанием зимнего расписа-

ния движения поездов. Аккуратно побелены бордюры всех вокзальных перронов, очищены от сорняков железнодорожные пути. Радуют глаз пассажиров столичного вокзала его современные, сверкающие чистотой, уютные и просторные залы, в которых они могут отдохнуть, согреться в холодное время года, а также полюбоваться аквариумами с экзотическими рыбками.

Уборщицы производственных помещений **железнодорожного вокзала Кишинев** Анна Лука и Мария Оанца, электрик Владимир Дончу заслужили высокую оценку руководства вокзала и пассажиров за свой добросовестный и качественный труд.

В минувший теплый период года на **пригородном вокзале Унгены** был произведен внешний ремонт здания собственными силами работников пассажирского цеха. Заблаговременно были подготовлены все необходимые материалы. Обновление здания в текущем году последует после внутреннего косметического ремонта, произведенного в 2020 году. Обновлен посадочный материал цветочной клумбы на **международном вокзале Унгены**. Первостепенное внимание, как на пригородном, так и на международном вокзалах уделяется залам ожидания и отдыха пассажиров, содержанию всех помещений в надлежащем санитарном состоянии. Администрация приграничного железнодорожного вокзала Унгены

высоко оценивает вклад и качественный труд уборщиков производственных и служебных помещений Александру Сырбу, Александра Холявчука, Татьяны Пендус, Олега Чеботарь, Еудокии Мушет, Аурики Брай. Так, например, минувшим летом, Унгенские пассажирники скосили бурьян, который засорял четыре сквера международного вокзала и склоны пригородного.

Приоритетным на всех железнодорожных вокзалах CFM – Кишинев, Унгены, Басарабьяска, Бельцы-Слободзея, Окница, Бендеры – находится обеспечение безопасности движения поездов и охрана труда работающих, соблюдение санитарно-эпидемиологических правил, установленных в период пандемии COVID-19.

С большой ответственностью и трогательной заботой относятся к благоустройству своего пассажирского цеха работники **железнодорожного вокзала Басарабьяска**, которые круглосуточно проявляют заботу о пассажирах. Так, например, они трудятся, чтобы круглогодично глаз пассажиров радовала не только сочная зелень кустов с замысловатыми «стрижками», но и яркие, необычные нежные цветы, заботливо высаженные в теплое время года. Добросовестностью отличаются уборщицы производственных помещений Нина Андреева, Нина Мокану, Марина Чуботару; уборщик территории Николай Кузнецов. Здесь надеются на возобновление движения

пригородного поезда по маршруту Басарабьяска–Злоць.

Постоянной уборкой и благоустройством территории, озеленением в теплое время года добросовестно занимаются на **железнодорожном вокзале Окница** уборщицы производственных помещений Валентина Гончар и Дина Виничук; уборщики территории Виктор Гончар и Андрей Продан.

Уборщицы производственных помещений **вокзала Бельцы-Слободзея** Людмила Мыслицкая, Анна Бабий, Люба Бричаг, Лариса Герштыга, Раиса Ротару; уборщики территории Юрий Попеску, Ион Чеботарь, Федор Неделя, Сергей Кудалб, Анатолий Борщ, наведенным порядком, чистотой и уютом, привлекают пассажиров не только из северной столицы, но и близлежащих городов и сел.

По-хозяйски рачительно работники железнодорожных вокзалов Молдавской магистрали подошли к подготовке хозяйства к предстоящему отопительному сезону и обеспечению соблюдения правил пожарной безопасности. Своевременное и качественное выполнение всех намеченных «Мероприятий по подготовке хозяйства и кадров к работе в зимних условиях 2021-2022 гг.» позволит работникам пассажирского цеха CFM успешно обеспечить безопасность движения поездов по Молдавской магистрали.

— Опытными железнодорожниками, хорошими руководителями и организаторами, — сказала, в частности, и.о. на-

чальника железнодорожного вокзала Кишинев Инна ЧОАРЭ, — зарекомендовали себя за время многолетнего добросовестного труда администраторы вокзалов: Унгены — Лилия Берник, Почетный железнодорожник; Басарабьяска — Лариса Хмилевская; Бельцы-Слободзея — Андрей Савчук; Окница — Людмила Бойко. Руководимые ими коллективы качественно трудятся, не теряя надежды на нормализацию финансово-экономического положения магистрали. К этому прилагает усилия руководство CFM.

Многие путешествующие отдают предпочтение железнодорожному транспорту, приоритетом считая надежность. Да и цены — доступны. Нельзя сбрасывать со счетов и моральный аспект (или фактор): положительные, невероятные эмоции от поездок поездами и романтика путешествий... Пассажирский цех железной дороги Молдовы любезно предоставляет свои услуги по перевозке путешествующих в поездах пригородного и международного сообщения. Так, например, начиная с 1 ноября т.г., когда возобновится международное сообщение с Украиной и Румынией, пассажиры сумеют по достоинству оценить усилия и активные действия руководства ГП «Железная дорога Молдовы».

**Лилиана НИКИФОРОВА**

Фото Аурелии МАТЕЙ, инженера по охране здоровья и безопасности труда железнодорожного вокзала Кишинев



Сотрудники финансовой службы CFM поздравляют с днем рождения **Алексея Романовича ТОПОРОВА**, начальника финансовой службы.

— Уважаемый Алексей Романович! От всей души желаем Вам здоровья, неиссякаемой энергии, успехов во всех начинаниях. Пусть Ваша жизнь всегда остается наполненной пониманием и поддержкой единомышленников, теплом домашнего очага, любовью родных и близких!

Администрация, профком и коллектив Кишиневской дистанции электроснабжения от всего сердца поздравляют с ЮБИЛЕЕМ **ЛИСОВСКУЮ Татьяну Ивановну**, электромонтера ЭЧС-Кишинев; а также с днем рождения **ГОНЗАЧЕНКО Елену Анисимовну**, маляра-штукатурщика ЭЧ-1; **ДЕЛИГУЛ Вячеслава Михайловича**, водителя ЭЧС-Бендеры; **МОЛЧАНОВА Юрия Алексеевича**, слесаря-ремонтника ЭЧС-1; **КУЛЮК Ивана Ивановича**, элек-

тромонтера ЭЧС-Бендеры; **БРАДЕЦКУЮ Люсю Ивановну**, уборщицу ЭЧС-Бендеры.

Пускай здоровье будет крепким,  
А сердце — вечно молодым!  
Пусть каждый день ваш будет светлым  
На радость нам и всем родным!  
Спешим поздравить с днем рождения!  
Желаем счастья, настроенья,  
Успеха, бодрости, удачи,  
Здоровья крепкого в придачу.

**СТАНЦИИ КИШИНЕВ  
срочно требуются:**

главный инженер; инженер по безопасности движения; инженер по зданиям и сооружениям; техник; составители; приемосдатчики; операторы СТЦ; дежурные по станции.

Контактная информация по тел.: (022) 83-22-50

■ КРУГЛАЯ ДАТА – ПОВОД ПОДВЕСТИ ИТОГИ

# Мостостроительный поезд №1 отметил полувековой юбилей

Для трудового коллектива МП-1, которым руководит **Сергей Степанович СЕВЕРИН**, первый месяц нынешней осени стал особенным: филиал отметил 50-летие со дня основания.



1971-2021

**М**остостроительный поезд №1 был образован 50 лет тому назад на базе рельсовсварочного поезда Одесско-Кишиневской железной дороги. Главной задачей МП-1 стало выполнение капитального ремонта железнодорожных мостов, труб и других искусственных сооружений, обеспечение безопасности движения поездов. Старожилы вспоминают, что создавался МП-1, можно сказать, на пустом месте. Но, вскоре начал все больше давить о себе знать: приобреталась необходимая техника, строились бытовые и производственные здания. В 1994 году был сдан в эксплуатацию цех по изготовлению железобетонных конструкций, мощностью 2 тыс. кубических метров железобетона в год. В этом цехе изготавливались сложнейшие конструкции для строительства и ремонта мостов. На работу привлекались опытные молодые специалисты, расширялась география расположения строительных объектов.

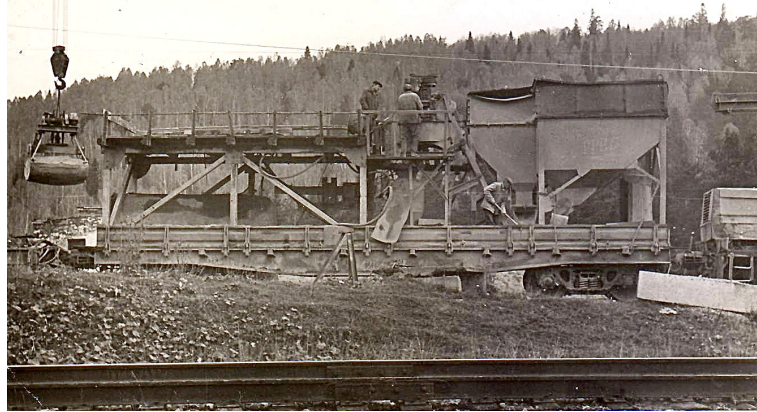
После И.Г.Якушина, который первым возглавил филиал, Мостостроительным поездом №1 руководили такие опытные специалисты, как А.В.Мартыненко, Ю.В.Глаголев, Э.Г.Грабой, затем — удостоившиеся самой высокой профессиональной награды — Знака «Почетный железнодорожник» — В.П.Чайников и В.Е.Андросов.

Пять лет тому назад ответственная и почетная миссия руководителя МП-1 была доверена опытному работнику в области авто- и железнодорожного строительства Сергею Степановичу Северину. А в целом нынешний руководитель МП-1 посвятил CFM 16 лет.

За минувшие полвека трудовой деятельностью численность коллектива МП-1 достигла 150 человек, которые трудились, в основном, вахтовым методом. Их стиль работы отличался оперативностью и мобильностью, с привлечением минимального количества специалистов. Руководил объектом обычно прораб (начальник стройки). Однако на него возлагались еще обязанности мастера, механика, техника, табельщика и других ответственных работников. Любые производственные задачи, постав-



Трудовой коллектив МП-1 в год 40-летия филиала



Рабочие будни далеких 80-х

ленные руководством железной дороги Молдовы, выполнялись специалистами МП-1 качественно и в установленные сроки. Помогала высокая инженерно-техническая подготовка и мастерство рабочих участков.

На протяжении всех минувших лет деятельности МП-1 руководство ГП «Железная дорога Молдовы» всегда доверяло этой организации выполнение работ на самых ответственных, важных и значимых объектах: железнодорожные ветки Ревака-Каинары и Кагул-Джурджулешты; железнодорожный мост на 23 км перегона Александрены-Маркулешты, где они занимались усилением и покраской пролетных строений; 1506 км железнодорожного перегона Бендеры-Кишинев, здесь был произведен капитальный ре-

монт подпорной стенки; железнодорожный мост на 44 км+0,53 перегона Бэлцаць-Каинары, где успешно установили устройство опорных частей, консолей, пешеходных тротуаров; пешеходный мост на железнодорожной станции Бельцы, на котором произвели восстановление лестничного схода пешеходного моста и его покрытие; пешеходный мост через железнодорожные пути, длиной 171 м, на узловой станции Басарабьяска, который вот уже 10 лет служит жителям южного города Басарабьяска; 202 км ПК-1 перегона Вережаны-Вэлчинец, здесь Бендерские мостовики выполнили капитальный ремонт русла железнодорожного моста.

Работы на всех вышеупомянутых объектах выполнялись нередко в сложнейших, иногда и экстремальных условиях. Имеется в виду наличие железнодорожных путей с интенсивным движением транспорта, ЛЭП, различных подземных коммуникаций и разных построек, нередким было и отсутствие подъездных путей, высокий уровень грунтовых вод, невозможность перекрытия и отвода действующих водопотоков, расположение объектов от Наславчи до Джурджулешты, Это далеко не полный перечень работ на счету специалистов МП-1. К сказанному следует добавить сборку,

укладку и замену стрелочных переводов; покраску металлических конструкций железнодорожных мостов; выпуск железобетонных изделий для нужд всех филиалов ГП «Железная дорога Молдовы»; выполнение всех видов земляных работ.



Сергей СЕВЕРИН, начальник МП-1

— Главное достояние МП-1, — сказал, в частности, С.С.Северин, — это его люди. Золотым фондом являются ветераны. Многие, к сожалению, ушли на заслуженный отдых. Однако немало ветеранов с большим стажем работы на CFM до настоящего времени — в рабочем строю. Это начальник техотдела Л.И.Федоренко и главный механик П.Н.Боднарчук, стаж которых 38 лет; главный инженер И.В.Гладыш трудится в МП-1 35 лет; водитель А.Ф.Плешка — 33 года; строительный слесарь И.Д.Казак — 29 лет; старший специалист отдела кадров А.М.Морару — 22 года; машинист экскаватора Г.М.Бузеу и бетонщик В.П.Могылдан — по 19 лет каждый работает в нашем коллективе.

В настоящее время в Мостостроительном поезде №1 — 27 специалистов. Рядом с ветеранами производства с интересом трудятся и молодежь: главный бухгалтер К.К.Морарь и электрослесарь Е.В.Шульгин.

Коллектив МП-1 — это сплоченная команда опытных и молодых специалистов. Они полны желания трудиться, обеспечивать безопасность движения, вносить свой вклад в дальнейшее развитие CFM. Вне всякого сомнения: так оно и будет. Ведь у работников МП-1 — стальная закалка.

Лиляна НИКИФОРОВА

Фото из архива МП-1



Коллектив цеха железобетонных изделий