



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК Молдова

№ 44 (5806) 22 октября 2014 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.



Великий Шелковый путь — важный фактор в развитии международного экономического сотрудничества



На основании приказа министра транспорта и дорожной инфраструктуры Республики Молдова №287-с от 7 октября 2014 года делегация ГП «Железная дорога Молдовы» под руководством и.о. генерального директора Сергея Петровича ТОМШИ приняла участие в работе Международной Конференции «Железнодорожная линия Баку—Тбилиси—Карс — новые возможности в развитии Шелкового пути», которая состоялась в г.Баку (Азербайджанская Республика) 16 октября 2014 года.

значение для развития Железной дороги Молдовы и могут быть реализованы в ближайшей перспективе при содействии Национального секретариата Программы ТРАСЕКА.

Маршрут ТРАСЕКА для Республики Молдова имеет стратегическую важность, поскольку в современных условиях предоставляет альтернативный транспортный поток и связь с трансевропейскими сетями по IX и VII (Дунайскому) коридорам.

Итоговым документом международной конференции в Баку от 16 октября 2014 года стало подписание участниками Совместной Декларации, которая призвана отметить важное значение как возрождения Великого Шелкового пути на новой технологической основе в целях организации беспрепятственных грузовых и пассажирских перевозок, так и роль транспорта в экономическом развитии, социальной стабильности, торговле и региональном экономическом сотрудничестве государств Центральной Азии, Кавказа и Европы.

С приветственным словом к делегатам конференции обратился заместитель премьер-министра Азербайджана Абид Шарифов.

Также на конференции выступили с докладами министр транспорта, мореходства и коммуникаций Турецкой Республики, министр регионального развития и инфраструктуры Грузии, Генеральный секретарь Постоянного секретариата Межправительственной комиссии ТРАСЕКА, глава делегаций стран-участников программы ТРАСЕКА, представи-

тели международных организаций и финансовых институтов, таких как Всемирный Банк Развития, Азиатский Банк развития, Европейский Банк реконструкции и развития, Европейский Инвестиционный Банк, Исламский Банк развития.

Всего в работе конференции приняли участие 36 международных транспортных организаций и финансовых институтов.

Исходя из своего географического положения, транзитного потенциала имеющих провозных мощностей, с сентября 1998 года Республика Молдова является стороной «Основ-

ного многостороннего Соглашения о международном транспорте по развитию коридора ТРАСЕКА», которое подписали 13 государств Европы и Азии: Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Иран, Казахстан, Кыргызстан, Румыния, Таджикистан, Турция, Украина, Узбекистан.

В настоящее время для железнодорожной сети Республики Молдова связующим звеном с коридором ТРАСЕКА является IX Европейский мультимодальный коридор, идущий по нашей территории,

общая протяженность железнодорожного участка которого по Республике Молдова составляет 209,2 км. С началом функционирования в устье Дуная международного порта Джурджулешть появилась возможность транспортировки грузов железнодорожным транспортом от Одесского морского порта до Джурджулешть (VII Дунайский общеевропейский коридор) по сети CFM.

В рамках Бакинской конференции отмечено, что в ближайшее время будет сдана в эксплуатацию новая железнодорожная линия Баку—Тбилиси—Карс, что увеличит транспортные возможности коридора ТРАСЕКА и соответственно привлечет новый объем грузо- и пассажироперевозок из Центральной Азии через Южный Кавказ в Юго-Восточную и далее Западную Европу.

Рассмотренные на конференции вопросы новых механизмов и моделей технического и финансового содействия (разработка региональных технико-экономических исследований, инвестиционных проектов, создание логистических центров в Республике Молдова) имеют практическое

Николай БАРБЭСКУМПЭ, начальник службы международных отношений и протокола ГП «Железная дорога Молдовы»

НА СНИМКАХ:

1. И.о. генерального директора CFM Сергей Томша в момент выступления на международной конференции в Баку.

2. С.П.Томша с Председателем ЗАО «Азербайджанские железные дороги» Арифом Аскеровым.

3. Беседуют Сергей Петрович Томша и Марцин Кубяк, заместитель министра транспорта Польши.



Фото автора

21-22 октября 2014 года в г.Баку (Республика Азербайджан) состоится 61-е заседание Совета по железнодорожному транспорту государств-участников СНГ.

Подробности читайте в ближайшем номере «ЖМ»

Рабочее напряжение — нормальное

Не хватает специалистов до полного укомплектования штата в Бэлцком сетевом районе ЭЧ-3, который возглавляет Владимир Полторак. Однако работа поставлена так, что это не отражается негативно на реализации планово-предупредительных мероприятий, касающихся подготовки к холодному периоду. Рабочую группу в составе старшего электромеханика Александра Патрашко, электромеханика по измерению Вasilia Чебана, электромонтеров Викто-

ра Ватаву и Павла Марьяна я встретил на Слободском направлении железной дороги, где они проверяли и делали профилактику оборудования КТП №20 и КТП №409.

Аналогичная работа, направленная на обеспечение бесперебойного электроснабжения участка, уже выполнена в районе станций Дрокия, София, Алексэндрень, Мэркулешть и т.д.

Владимир ОСТАПЕНКО



Фото автора



У коллектива ШЧ-3 — юбилей

Зрелым, полным творческого потенциала и новых возможностей можно назвать нынешний возраст коллектива Бэлцкой дистанции сигнализации и связи, которой исполнилось 45 лет со дня образования.

В пятницу, 17 октября 2014 года, на торжественное мероприятие, посвященное этой юбилейной дате, в Бэлць съехались представители всех производственных участков ШЧ. В красиво убранном актовом зале царилو приподнятое настроение, звучала музыка.

С докладом выступил начальник дистанции Владимир Малышев, обрисовав главные вехи развития ШЧ. Это предприятие сегодня является одним из лучших на Молдавской магистрали, обеспечивая надежное функционирование вверенных устройств.

Оптимизмом и добрыми пожеланиями было пронизано выступление начальника местного железнодорожного узла Валерия Гылкэ.

Отнюдь не гостями чувствовали себя на торжестве начальник службы сигнализации и связи Иван Барылюк и помощник генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» Эдуард Баблюк. Все дело в том, что коллектив северной дистанции для них — родной, так как в свое время трудились здесь.

— Каждый раз я приезжаю в дистанцию, как к себе домой, — сказал со всей искренностью Иван Данилович. — Здесь работают не просто грамотные специалисты, но люди, прекрасные душой и помыслами, готовые приходить всегда друг другу на помощь, сплоченные. Дистанция стала кузницей кадров для других участков магистрали, в том числе управленческого звена.

Он зачитал приветственное письмо с пожеланиями новых успехов от руководства дороги и профсоюза железнодорожников Молдовы, а также приказ о награждении почетными грамотами группы работников: начальника дистанции Владимира Малышева, старшего электромеханика КИПа и связи Василия Баланюка, электромехаников СЦБ Ивана Гыртопана, Анатолия Сикорского, Вадима Жунку, электромеханика КРП радио Михаила Долгий, инженера по охране здоровья и безопасности труда Александра Якубенко. Не обошлось без подарков.

Собравшихся на юбилей ожидало немало сюрпризов, о которых то и дело объявляла ведущая Татьяна Харламова. Был показан фильм о трудовых буднях коллектива, созданный при прямом участии Владимира Малышева и Анатолия Осецкого. А сколько настроения придал прозвучавший гимн «эсэбистов»! Под занавес — концерт художественной самодеятельности, представленный юными талантами из городского Дома культуры.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

НА СНИМКАХ:

1. Приветственное слово от начальника узла Валерия Гылкэ.
2. Начальник службы сигнализации и связи Иван Барылюк вручает адресную папку начальнику ШЧ-3 Владимиру Малышеву.



Фото автора



30 июля с.г. исполнилось ровно 45 лет с того дня, когда Владимир ЧУЙ вошел в цех Кишиневского локомотивного депо. И не на экскурсию, а трудиться слесарем-электриком по ремонту локомотивов. И остался верен избранной специальности по сей день.

Работая, заочно учился в Одесском железнодорожном техникуме, который успешно окончил в 1977 году, получив специальность техника-механика. Уже имея за плечами десятилетний опыт работы в локомотивном депо, Владимир Павлович был назначен мастером цеха по ремонту тепловозов и дизель-поездов. А последние 11 лет трудится в этом же цехе старшим мастером.

За годы работы внес немало рационализаторских предложений, подготовил не один десяток слесарей-ремонтников. О его высоком профессионализме ярко свидетельствует высказывание главного инженера депо Прегузы Юрия Ивановича: «У Владимира Павловича учимся и мы, руководители подразделения, ибо у этого специалиста есть чему поучиться. На таких, как Владимир Павлович, и держится производство».

В.П.Чуй — потомственный железнодорожник: его отец Павел Васильевич работал машинистом; мать Клавдия Гри-

горьевна — трудилась в вагонном депо; много лет работала в ПЧ-1 начальником техотдела жена Лидия Михайловна (сейчас она трудится в НХ); сын Александр тоже начинал в локомотивном депо, сейчас работает в центре ремонта и модернизации локомотивов Молдавской магистрали.

За трудолюбие, добросовестный труд, ответственное отношение к порученному делу, хорошие организаторские способности В.П.Чуй неоднократно поощрялся руководством, удостоен медали «Ветеран труда». А на торжествах, посвященных Дню железнодорожника в нынешнем году, В.П.Чуй был награжден знаком «Почетный железнодорожник».

Александр НИКИФОРОВ

Фото Юрия КОЗЛОВА



ПРОБЛЕМА

ТЕКУЩЕМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ ВАГОНОВ —

Если судить по материалам Internet, на железных дорогах за текущее техническое обслуживание грузовых и пассажирских вагонов отвечают, как правило, вагонные депо, в том числе сугубо эксплуатационные. У нас в процессе предпринимаемой реорганизации решили на эксперимент, объединив его с движенческой структурой. И вот на протяжении уже нескольких месяцев ПТО, ПКТО и ППВ — в составе узловых станций. Не берусь сказать, что в эксплуатационной практике что-нибудь изменилось серьезно за этот срок. Дополнительная работа хотя и прибавила головной боли административно-управленческому аппарату движенческих предприятий, выполняется, по сути, в прежнем, давно установленном режиме, когда вагонники и движенцы, находясь даже в разном подчинении, трудились, что называется, в единой упряжке. Та же материально-техническая база пунктов технического обслуживания, те же кадры — без сомнения, в своем большинстве опытные и проверенные делом.

Плезное взаимодействие в наибольшей степени проявляется при приеме-передаче грузовых вагонов на «стыках» с соседними государствами. В специально созданные для этого группы агентов контор передач и приемосдатчиков вхо-

дят также осмотрщики. Благодаря комплексному характеру деятельности удается ставить заслон проникновению на отечественную магистраль технического и коммерческого брака, чреватого возможными финансовыми потерями. Это хорошо видно на примере Окницы,

Етулии, Джурджулешть, Унгень. В рабочем режиме продолжают функционировать ПТО станций Басарабьска, Бэлць-Слобозия, Берешть. В случае выявления на гарантийных участках технического брака под эгидой службы движения ведутся скрупулезные расследования с целью установления причин и недопущения подобного в будущем. Уделяется внимание сохранности подвижного состава — как на путях общего пользования, так и подъездных, принадлежащих клиентам.

Однако ПТО и ПКТО — это не только технический осмотр, но и текущий отцепочный ремонт, подготовка вагонов под погрузку. И в правильной организации этого дела движенческие предприятия, будучи хозяйственными, должны быть заинтересованными не в меньшей степени. Причем не только с точки зрения безопасности движения, но и экономической. По большому счету, речь идет о том, чтобы удлинять на обслуживаемых гарантийных плечах межремонтный срок

пробега вагонов, что приводит к сокращению непроизводительных затрат. Такое стремление характерно не только для нас. Например, на Белорусской железной дороге ежемесячно составляются справки, фиксирующие статистику отцепочных ремонтов. Поставлена цель максимального увеличения пробега вагонов без них, коэффициент которого снижен с 0,38 до 0,08 (то есть из каждых ста вагонов отцепляется для ремонта лишь восемь в период между деповскими ремонтами). Белорусы решают важную задачу путем повышения качества ремонта вагонов, как планового, так и текущего, прежде всего, на основе совершенствования материально-технической базы вагонных депо и пунктов технического обслуживания.

Подобное совершенствование не помешало бы и отечественным ПТО, потому как если вагонные депо еще более-менее развиваются (настоящим полигоном опробования инноваций стали, скажем, ВЧД-2, ВЧД-3), то материально-техническая база текущего технического обслуживания в плане ремонта и диагностики давно отстает от требований времени. Порой отсутствует элементарное. Пример — ПТО станции Бэлць-Слобозия, выполняющее, помимо осмотра и подготовки вагонов под погрузку, сложные ремонтные операции. Здесь в аварийном состоянии козловой кран для поднятия тяжестей. Покупка нового оборудования при нынешнем финансовом положении дороги — конечно, роскошь из-за непомерной дороговизны. Помочь в приобретении и в приспособлении к местным условиям «бзушного» крана давно предлагают вагонники. Приходится, в качестве альтернативы, заниматься излишними пе-



1



2



Собственными усилиями

сумел подготовить вверенное хозяйство к осенне-зимним перевозкам немногочисленный коллектив линейной станции Цыра, возглавляемый Виталием Баламутом. Наведен порядок на территории, междупутья напротив служебного здания выложены белыми камешками, аккуратно посыпаны щебнем. Красиво смотрится на фоне зелени ухоженный колодец. Выполнена побелка известию в туалетах. Чисто в зале ожидания, помещении с пультом. И все это благодаря стараниям ДСП Галины Цара, Виорики Одазиу, Ивана Крецу, станционной работницы Александры Сементына.

— Когда выпадает свободное время в перерыве между движением поездов на участке, работники не сидят сложа руки, находят, чем заняться, — рассказыва-



просим помочь. Так как здание не знает капитального ремонта с 1995 года, назрела необходимость в замене трех окон, рамы которых в очень плохом состоянии. Не мешает застелить линолеумом пол в помещении дежурных.

Специалисты станции не допускают нарушений технологической и трудовой дисциплины, соблюдают требования безопасности движения.

Влад ДОБРОВ



ет ДС. — Подстригают кустарник вдоль перрона, удаляют бурьяны. Каждый хочет, чтобы родная станция имела хороший эстетический вид. В одном лишь

НА СНИМКЕ: чистота и порядок во многом зависят от станционной работницы Александры Сементына.

Фото автора



ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Администрация и профком пассажирского вагонного депо Кишинэу сердечно поздравляют с днем рождения мастера АКП **КАСТРАВЕЦ Юлиана Ивановича**, слесаря **РЕУ Дмитрия Георгиевича**, газосварщика **КЫРСТЯ Петру Аурелиу**, маляра **ДОМЕНКО Анжелу**, рабочую **ВАСИЛЯНУ Елену**, газосварщика **СЛАВОВА Николая**, охранника **КИТОРОАГ Думитру**.

— Примите наши искренние пожелания здоровья, добра, радости, благополучия и исполнения всех ваших желаний.

*Желаем искренне, сердечно
Не знать волнений и помех,
Чтоб вам сопутствовали вечно
Здоровье, радость, счастье и успех!*

* * *

Администрация и профсоюзный комитет вагонного депо Бэлць сердечно поздравляют с днем рождения **КАРАБУ-**

ЛЯ Ольгу Юрьевну, **СОЛКАН Виктора Георгиевича**, **ГЕРМАН Александра Денисовича**, **АВРАМЕНКО Виталия Айворовича**.

*Пожелаем ни много ни мало,
Чтобы счастье, как солнце, сияло,
Чтобы жили всегда интересно,
Чтоб работа была, словно песня!*

* * *



Коллектив Кишиневской дистанции пути сердечно поздравляет **БАБАРЭ Иона** с ЮБИЛЕЕМ, желает ему долгих лет жизни, крепкого здоровья, благополучия и исполнения желаний.

Бабарэ Ион начал свою трудовую деятельность в 1976 году. На железной дороге — с 1981 года. Работал методистом по производственной гимнастике в Кишиневской дистанции пути, затем трудился в разных должностях в НГЧ Кишинэу и Бэлць, а с 1987 года по настоящее время — в Кишиневской дистанции пути.

Наряду с выполнением производственных обязанностей он руководит на общественных началах клубом «Экспресс-К». Активно вовлекает в спортивные мероприятия железнодорожников узла.

У НАШИХ СОСЕДЕЙ

Мобильные терминалы для проводников

Автоматизированная система контроля посадки пассажиров в поезда местного формирования проходит тестирование на Белорусской магистрали.

С этой целью задействованные в эксперименте проводники вагонов снабжены специальными мобильными терминалами. Вся информация о пассажирах, оформивших билеты с электронной регистрацией, считывается не с бумажного носителя, а по беспроводным каналам связи.

Суть новшества в следующем. Бланк

проездного документа, заказанного на сайте железной дороги, содержит штрих-код. Его можно показать проводнику при посадке в вагон. Как на самом распечатанном бланке, так и на мобильном телефоне или планшете. Ознакомившись со штрих-кодом, проводник оперативно найдет нужные данные с помощью мобильного терминала в электронной ведомости. И лишь одно требование к пассажиру — предъявить документ, удостоверяющий личность.

«Железнодорожник Беларуси»

РАЗУМНЫЙ ОРГАНИЗАЦИОННЫЙ ПОДХОД

рекидками вагонов с одних ремонтных позиций на соседние. А это — дополнительные затраты времени, снижение производительности труда.

В работе пунктов технического обслуживания обнажились и некоторые другие проблемы. Вот одна из них. Текущий ремонт, в отличие от планового, является, как известно, непрогнозируемым. Приняв вагон на ремпуть, слесари определяют объем работы по устранению той или иной неисправности, делают дефектовку, а дальше нужно искать запасные части, если, конечно, их не окажется под рукой.

Когда ПТО и ПКТО были составной частью вагонных депо, материально-техническое снабжение осуществлялось без особых затруднений. Началь-

ник пункта технического осмотра или старший осмотрщик составляли заявку, на основе которой необходимая деталь без задержек выдавалась со склада или изготавливалась на подсобно-вспомогательных участках вагонных депо, оснащенных металлообрабатывающими станками, механическими гильотинами и т.д.

В нынешних условиях детали поступают из тех же ВЧД, однако лишь после длительной процедуры бумаготворчества — оформления на уровне служб соответствующей документации, оплаты счетов согласно калькуляционным ведомостям, для чего нужны хождения по кабинетам, согласования, сбор подписей. Опять-таки теряется время, увеличиваются затраты, нарушаются сроки

нахождения вагонов в ремонте.

Слов нет, пока в немалой степени выручает то, что во взаимодействиях вагонных депо и пунктов техобслуживания многое решается негласно, как говорится, по старой дружбе. Однако с углублением рыночных отношений, когда процесс реорганизации на железной дороге обретет настоящую силу и заработают новые финансово-экономические механизмы, могут наступить иные реалии. Особенно при возрастании интенсивности движения поездов, грузопотока, росте количества подвижного состава, находящегося в аренде или частной собственности. Требования к срокам и качеству осмотра и текущего ремонта ужесточатся так, что за любой недочет движением предприятиям

придется расплачиваться немалыми деньгами.

Вот почему важно уже теперь продумать четкую концепцию развития текущего обслуживания подвижного состава на перспективу. Независимо от того, останется отцепочный ремонт в рамках службы движения или же вернется в структуру более близких функционально вагонных депо (последнее было бы, по мнению многих специалистов вагонного дела, наиболее разумным шагом). Эта концепция должна основываться на научном обосновании и практической реализации мер по обеспечению заданной эксплуатационной надежности. Что, в свою очередь, предполагает умение привлекать серьезные инвестиции, внедрение новой техники и приспособлений для качественного ремонта и эффективной диагностики, создание фонда запчастей. И, наконец, в будущем вряд ли обойтись без использования логистической системы прогнозирования неисправностей, чтобы предупреждать их возникновение, что называется, в зародыше. Словом, работать есть над чем.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

НА СНИМКАХ:

1. Осмотрщики-ремонтники вагонов по станции Кэинарь Михаил Гынку и Георгий Попов.

2. Осмотрщик грузового подвижного состава с тринадцатилетним стажем работы в районе станции Матеуць Олег Вакарчук.

3. Осмотрщик вагонов Анатолий Бецияну и старший осмотрщик Дмитрий Ротарь (ПТО Берешть).

4. На ремучастке ПТО Берешть.

Фото Юрия КОЗЛОВА





ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, ЧТО?..

История сыра



Сказать точно, где и когда появился сыр, невозможно. Но зато точно известно, что этот замечательный продукт дошел до нас с первобытных времен. Скорее всего, его открыли путем наблюдения за молоком, которое сворачивалось в тепле. Археологи предполагают, что люди умели делать сыр уже в неолите (примерно 5000 лет до нашей эры). Значит, история сыра насчитывает более 7000 лет.

Многие исследователи считают, что родиной сыра является Ближний Восток: бедуины использовали кожаные мешки из овечьих желудков для перевозки молока, а тряска, жара и ферменты пре-

вращали его в сыр. Однако и в Европе сыр известен с древнейших времен. Философ древности Заратустра, удалившись в пустыню для спокойных занятий философией, питался практически одним сыром в течение 20 лет. По преданию одной головки сыра ему хватило на все годы отшельничества.

Расцвет сыроварения пришелся на Средние века, когда на этот удивительный продукт обратили внимание монахи. Именно благодаря им видовое разнообразие сыров неимоверно возросло. Они придумали сыр солить, коптить, сдабривать специями и сажать на него благородную плесень. Однако в эпоху Ренессанса сыр был объявлен вредным: досадное заблуждение ученых и врачей эпохи Возрождения.

Но миф о вредности сыра просуществовал недолго. Уже в XVIII веке сыр был полностью оправдан, а спустя еще несколько десятилетий началось его промышленное производство. Первыми начали производить огромные круги твердого сыра голландцы.

ЛОКОМОТИВНОМУ ДЕПО БЭЛЦЬ СРОЧНО ТРЕБУЮТСЯ НА РАБОТУ:

- ✓ машинист крана на железнодорожном ходу;
- ✓ машинист крана ЕДК-500, ЕДК-1000/4.

Обращаться по тел.: 0231 8-22-11; 0231 8-22-29

ДВОРЕЦ КУЛЬТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ, МУЗЫКАЛЬНАЯ СТУДИЯ «ŞANSA TA»

объявляет набор в класс вокала

Художественный руководитель — композитор Савелиу КОЖОКАРУ.

Дети железнодорожников занимаются бесплатно.

Тел.: (022) 47-48-25; моб.: 0 696 17 093

Скандворд

Медаль за второе место (разг.)	Будущие мышеловы	Медвежий ручки			Прибрежный тропический ветер
Новогодние деревья			... чемпионов УЕФА		Шеф-... в ресторане
Штрих - пунктирная ...	Обвинение "почем зря"				
			Визитеры		Прощание с гостиницей
Стиль под старину	Говорил: "По щучьему веленью"	Товар, принимаемый для перевозки			
Образующие улицу				"Мальчик хочет в ..."	Насыпной холм (татарск.)
			Линия сварки железяк		
Гусь из нее сухим выходит	Князь, крестивший Русь	Министр обороны Олимпа	Игло-кожая "живопись"		
Высшие феодалы в старой Руси					
			Богоматерь или ... Мария		
Место расплаты за покупку	Шенгенская валюта				... трусцой
			... отсюда!		

ГП «Железная дорога Молдовы» проводит аукцион «на понижение» по реализации автотранспорта

1. Аукцион будет проводиться 31.10.2014 г. в 14.00 часов по адресу: мун. Кишинэу, ул.Влайку Пыркэлаб, 48, Управление железной дороги Молдовы.

2. Объекты продажи, место дислокации и начальная цена:

- лот № 1 — автокран ЗИЛ-130, КС 2561 К, 1982 г. (сильный изгиб стрелы крана). Басарабская дистанция электроснабжения. Начальная цена — 28 000 леев;
 лот № 2 — грузовой автомобиль ЗИЛ 5301AO LPAD796, 2000 г. Басарабская дистанция пути. Начальная цена — 18 700 леев;
 лот № 3 — экскаватор модели EO Borex 2629 (№ СВ 190), 1992 г. Кишинев, служба материально-технического обеспечения. Начальная цена — 54 800 леев;
 лот № 4 — легковая автомашина «Таврия» ZAZ 1102, CAO 747 1984 г. Кишинев, дистанция сигнализации и связи. Начальная цена — 9900 леев;
 лот № 5 — грузовой автомобиль GAZ 5204, CAV 593, 1993 г. Кишинев, дистанция сигнализации и связи. Начальная цена — 14 000 леев;
 лот № 6 — грузовой автомобиль SAZ 3307, BSAA 851, 1992 г. Басарабская, дистанция сигнализации и связи. Начальная цена — 28 200 леев;
 лот № 7 — легковой автомобиль GAZ 3102, CAJ427, 1992 г. Унгень, дистанция гражданских сооружений. Начальная цена — 10 200 леев;
 лот № 8 — экскаватор EO 2621, UNA 706, 1986 г. Кишинев, дистанция гражданских сооружений. Начальная цена — 41 800 леев;
 лот № 9 — легковой автомобиль LUAZ 969M, CAP 153, 1993 г. Кишинев. Служба материально-технического обеспечения. Начальная цена — 13 200 леев;
 лот № 10 — легковой автомобиль LUAZ 969M, UNAA 885, 1993 г. Кишинев, дистанция гражданских сооружений. Начальная цена — 8900 леев;
 лот № 11 — легковой автомобиль GAZ 31029, BSAA 279, 1993 г. Басарабская, материальный склад. Начальная цена — 13 100 леев;
 лот № 12 — полуприцеп рефрижераторный ODAZ 97725, BSAA 023, 1993 г. Басарабская, материальный склад. Начальная цена — 31 900 леев;
 лот № 13 — легковой автомобиль GAZ 31029, BLAC 600, 1993 г. Бэлць, материальный склад. Начальная цена — 14 300 леев;
 лот № 14 — трактор T40M, BLA 164, 1990 г. Бэлць, материальный склад. Начальная цена — 27 200 леев;
 лот № 15 — прицеп 2PTS 4, BLRT 084, 1978 г. Бэлць, материальный склад. Начальная цена — 9300 леев;
 лот № 16 — грузовой автомобиль GAZ 5201, FLAC 536, 1989 г. Бэлць (Рэуцел), путевая машинная станция (ПМС-294). Начальная цена — 16 400 леев;
 лот № 17 — легковой автомобиль GAZ 31029, BSAA404, 1993 г. Басарабская, строительно-монтажный поезд № 740. Начальная цена — 15 100 леев;
 лот № 18 — грузовой автомобиль ZIL 4502, BSAA 593, 1991 г. Басарабская, строительно-монтажный поезд № 740. Начальная цена — 21 900 леев;
 лот № 19 — бульдозер DZ-42P, f/nr., 1986 г. Басарабская, строительно-монтажный поезд № 740. Начальная цена — 33 000 леев;
 лот № 20 — грузовой автомобиль GAZ 3307, BSAD464, 1992 г. Басарабская, Путевая машинная станция № 130. Начальная цена — 31 100 леев;
 лот № 21 — бульдозер DZ29, ANA 869, 1971 г. Бендеры (ст.Варница), мостопоезд № 1. Начальная цена — 27 700 леев;
 лот № 22 — экскаватор EO5111B ANA 736, 1988 г. Бендеры (ст.Варница), мостопоезд № 1. Начальная цена — 62 000 леев;
 лот № 23 — грузовой автомобиль GAZ 51A, B LAN 389, 1972 г. Бэлць, локомотивное депо. Начальная цена — 11 800 леев;
 лот № 24 — грузовой автомобиль GAZ 5204, LPAG 331, 1985 г. Басарабская, вагонное депо. Начальная цена — 15 000 леев;
 лот № 25 — грузовой автомобиль GAZ 3507, BSAD 421, 1990 г. Басарабская, вагонное депо. Начальная цена — 35 000 леев;
 лот № 26 — погрузчик PEA-1.0A, LPA 870, 1995 г. Басарабская, вагонное депо. Начальная цена — 77 300 леев;
 лот № 27 — легковой автомобиль GAZ 2411, BLBL 190, 1990 г. Бэлць, вагонное депо. Начальная цена — 14 500 леев;
 лот № 28 — легковой автомобиль GAZ 3102, UNAR610, 1993 г. Бэлць (Пырлица), вагонное депо. Начальная цена — 12 400 леев;
 лот № 29 — легковой автомобиль «Таврия» ZAZ 1102, UNAP 532, 1988 г. Берешть, пункт технического обслуживания. Начальная цена — 6200 леев;
 лот № 30 — грузовой автомобиль GAZ 52-05, CAV 853, 1988 г. Берешть, пункт технического обслуживания. Начальная цена — 16 100 леев;
 лот № 31 — трактор T-25A, CA 511, 1996 г. Вокзал Кишинев. Начальная цена — 40 100 леев;
 лот № 32 — легковой автомобиль VAZ 21070, CIZ 384, 2003 г. Кишинев, ул.Мунчешть, 71, служба материально-технического обеспечения. Начальная цена — 24 000 леев;
 лот № 33 — легковой автомобиль GAZ-3110, CIJ 989, 1998 г. Кишинев, ул.Мунчешть, 71, служба материально-технического обеспечения. Начальная цена — 22 400 леев.

3. К аукциону допускаются лица, оплатившие задаток в размере 10% от начальной цены лота и плату за участие в аукционе в размере 500 леев.

4. Плата за участие в аукционе и задаток перечисляются на расчетный счет ГП «Железная дорога Молдовы».

Банковские реквизиты:

IS «Calea Ferată din Moldova»
 р/с 22512004872
 в ВС «Moldova-Agroindbank» S.A. fil.Nr.1 Chişinău
 код банка: AGRNMD2X885
 Фискальный код: 1002600001257
 код НДС: 0200957

5. Прием заявок на участие в аукционе будет проводиться по адресу: мун. Кишинэу, ул.Влайку Пыркэлаб, 48, каб. 21 (Управление железной дороги Молдовы). Окончание приема заявок — 30.10.2014 г. в 14.00 часов.

Заявки принимаются только при поступлении перечисленных денег на счет ГП «Железная дорога Молдовы».

За разъяснениями организационного характера обращаться к секретарю аукционной комиссии по тел.: (022) 27-00-47, 83-47-56, моб.: 069449315, e-mail: auction@railway.md