



FEROVIARII Moldovei



N 40 (5802) 24 septembrie 2014

Ziarul apare din 1 mai 1941

VIAȚA SINDICALĂ A MAGISTRALĂI

Timpul cere soluții ieșite din comun



La 16 septembrie 2014 la Institutul Muncii al RM s-au desfășurat concomitent două acțiuni, ce țin de domeniul sindical: Plenara a IX a Consiliului sindicatului feroviarilor și ședința ordinară a prezidiului sindicatului de profil.

La plenară a participat și a luat cuvântul dl Serghei TOMȘA, director general interimar al ÎS «Calea ferată din Moldova».

Serghei TOMȘA:

«Stabilitatea financiară – condiție necesară pentru funcționarea normală a magistralei»

Din luarea de cuvânt la Plenara Consiliului Sindicatului feroviarilor din Moldova

Domeniul nostru are sarcina de a spori randamentul activității transportului feroviar. În condițiile actuale complicate administrația magistralei întreprinde acțiuni pentru depășirea consecințelor negative ale crizei economico-financiare. Printre măsurile anticriză se numără și diminuarea cheltuielilor subdiviziunilor de infrastructură.

În scopul sporirii eficienței la calea ferată a fost elaborat programul inițiativelor strategice, menit să contribuie la economisirea resurselor, reducerea consumurilor de combustibil și energie și obținerea unor venituri suplimentare. Aceste inițiative permit îmbunătățirea rezultatului financiar al anului 2014.

Analizând activitatea în primele opt luni ale anului curent, e de remarcat creșterea volumului traficului de marfă cu 9 la sută comparativ cu anul trecut. La traficul de călători, însă, rămânem în urmă cu 8 la sută față de nivelul anului trecut. În acest context vom menționa, că situația economico-financiară a căii ferate este afectată de legile adoptate de Federația Rusă vizavi de cetățenii Moldovei, care muncesc acolo, și situația instabilă din Ucraina. Drept consecință s-a diminuat semnificativ fluxul de călători atât în traficul internațional, cit și cel local. În 8 luni pierderile în transportul de pasageri pe calea ferată au constituit 132 milioane lei. În aceeași perioadă de timp traficul de marfă a înregistrat venituri în sumă de 50 milioane lei.

Situația economico-financiară a căii ferate continuă să rămână complicată. Deoarece nu demult salariile medii la magistrală au fost majorate cu 15 la sută, va trebui în fiecare lună să facem rost suplimentar de 7 milioane lei. În plus, vor mai fi necesare 5-6 milioane lei pentru perioada de toamnă-iarnă, când crește consumul de energie termică și electrică, de gaze etc. Astfel către 1 noiembrie curent trebuie să dispunem de o sumă impunătoare: 10-12 milioane lei.

Din cauza imposibilității de finanțare administrația căii ferate a decis stoparea unor lucrări, incluse anterior în caietul de sarcini pe anul curent. E vorba de reparația capitală a liniilor, vagoanelor, locomotivelor, infrastructurii căii, construcțiilor ingineresti.

Situația generală la calea ferată s-a complicat și mai mult acum o lună, când Federația Rusă a interzis circulația pe teritoriul său a vagoanelor (numerotarea 908-918) cu un termen de exploatare de 38 de ani și mai mult.

Nu peste mult timp am primit o altă telegramă, care a afectat și mai mult activitatea magistralei noastre: Rusia interzice circulația pe căile ferate de acolo a tuturor tipurilor de vagoane, care au fost reparate anterior la remiza vagoane nr.2 Basarabeasca (marca 840). Astfel 568 vagoane sint scoase astăzi din circuit. În prezent se poartă negocieri pentru soluționarea acestei probleme.

Starea vagoanelor de pasageri e și ea un moment vulnerabil al procesului general de trafic. Avem de muncit mult la perfecționarea potențialului tehnic al vagoanelor noastre de călători – în ce privește echipamentul, sistemul de frinare, utilajul electric etc.

Una din sarcinile primordiale este renovarea stocului vechi de material rulant de tracțiune. În urma unei decizii a Guvernului RM a fost creată o comisie de lucru pentru negocieri între Guvernul RM și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD), Banca Europeană de Investiții (BEI) privind acordarea unui împrumut de 100 milioane euro CFM sub garanția statului. Într-o primă tranșă se preconizează alocarea a 25 mln. euro de către BERD și 20 mln. euro de BEI pentru procurarea a 10 locomotive noi. Ele vor acoperi necesitățile de tracțiune pe sectorul de tranzit Căușeni–Basarabeasca–Etulia. Se planifică de asemenea dotarea cu material de tracțiune nou a traficului de pasageri. Au fost studiate detaliat principalele caracteristici tehnice ale noilor locomotive. La exploatarea lor economiile de combustibil vor constitui 20 la sută, cele de ulei – până la 40 la sută. Durata îngrijirilor tehnice se va reduce cu 50 la sută.

Cit privește cea de-a doua tranșă, ea va fi de 55 milioane euro și va fi folosită la modernizarea infrastructurii și suprastructurii căii. E vorba de sectoarele Chișinău–Ungheni, Ungheni–Bălți, Bălți–Ocnița, dar și de sectorul largora–Prut–Cahul din sudul republicii. Cred că deja în anul viitor vom beneficia de primii bani.

Până atunci trebuie să ne menținem pe linia de plutire, asigurând securitatea circulației trenurilor.

După o anumită pauză întreprinderea de producere a traverselor din beton armat de la Bălți și-a reluat activitatea. De la începutul anului acolo au demarat lucrările de modernizare, s-a instalat un sistem automatizat modern de dirijare a procesului de preparare a betonului, care exclude impactul factorului uman asupra calității producției fabricate.

La ora actuală, în comun cu o firmă de proiectare din Rusia se muncește mult la modernizarea vagoanelor de pasageri. Primul vagon va costa circa 340-360 mii euro, următoarele vor fi mai ieftine – 240-250 mii euro. Pentru comparație voi spune, că un vagon de pasageri nou costă 1 mln. 200 mii euro.

Un alt plan de afaceri al căii ferate ține de modernizarea locomotivelor de manevră din seria CMA3. În acest proiect este implicată firma cehă CZ LOKO. E de remarcat un moment important: lucrările de modernizare vor fi efectuate la depoul locomotive Chișinău. E vorba de modificarea construcției boghiului locomotivei. Lucrarea este una foarte responsabilă. Vom conlucra cu partenerii din Cehia și timp de 5 ani experiența lor va fi preluată de specialiștii noștri, iar în continuare vom munci de sinestătător.

Există decizia Guvernului, ce prevede reorganizarea căii ferate. În prezent se întreprind acțiuni de comasare a instituțiilor medicale într-o întreprindere separată. Vreau să fiu înțeles corect: nu e vorba de a renunța la medicină. Ea va fi doar exclusă din procesul tehnologic comun al căii ferate. Are loc pregătirea unui plan de afaceri privind trecerea lentă a instituțiilor medicale la autofinanțare. Lună de lună se va micșora volumul suportului financiar al acestora din partea căii ferate. Astfel în trei ani medicina departamentală trebuie să-și asigure complet existența din autofinanțare. Calea ferată nu poate să aloce anual în continuare 45 milioane lei pentru întreținerea instituțiilor medicale.

În conformitate cu cerințele structurilor europene, treptat la CFM vor fi create trei blocuri principale: trafic de marfă, trafic de călători și infrastructură. Procesul

de reformare a domeniului va fi unul îndelungat. Finanțarea altor sectoare din conținutul traficului de marfă trebuie exclusă. Viziunea asupra traficului de pasageri, în virtutea caracterului social al acestuia, este următoarea: optimizarea și finanțarea sa vor fi asigurate de relațiile contractuale cu organele puterii de stat în calitate de comanditar al serviciilor respective.

În prezent colectivul căii ferate muncește activ la pregătirea infrastructurii pentru perioada de iarnă. Obiectivele cotidiene principale ale angajaților magistralei sint asigurarea securității circulației trenurilor, economisirea consumurilor de exploatare, protecția sănătății și securitatea muncii, păstrarea integrității patrimoniului întreprinderilor, a combustibilului și lubrifiantilor.

În încheiere vreau să mă refer în câteva cuvinte la ceea ce-i neliniștește pe feroviar, dar și pe călătorii noștri. E vorba de trenurile diesel modernizate anterior. Decizia de sistare a exploatării acestora a fost luată după producerea unui incendiu în secția de motoare a trenului diesel nr.3. Țin să menționez, că la încheierea contractului de modernizare a trenurilor respective cu compania «Remar-Pascani» din România s-a stipulat clar, că după modernizare ele trebuie să fie însoțite de un certificat de calitate a producției. Fosta conducere a căii ferate a ignorat această prevedere. În consecință toate trenurile diesel modernizate au probleme tehnice serioase, ce țin nemijlocit de securitatea circulației. Noi am făcut un demers către Centrul Baltic de certificare, inclus în registrul statelor europene și administrațiilor feroviare, care fac parte din componența Consiliului de transport feroviar al țărilor CSI. Specialiștii de acolo au studiat problema noastră și au solicitat un întreg pachet de documente referitoare la trenurile în cauză. A trebuit să apelăm la partea română, care n-a putut să ne pună la dispoziție toate actele solicitate, deoarece a lucrat la modernizarea trenurilor diesel fără a perfecta documentele necesare. Negocierile mai continuă. Atita timp cit trenurile respective nu vor fi certificate, exploatarea lor este imposibilă.



Timpul cere soluții ieșite din comun



Imagini: Iurie KOZLOV

A deschis lucrările plenarei Ina Vodeanițki, vicepreședinte al Sindicatului feroviarilor.

Pe agenda plenarei s-au aflat o chestiune organizatorică, campania de dare de seamă și alegeri în Sindicatul feroviarilor, regulamentul privind Registrul verigilor organizatorice ale sindicatului de profil.

I. Vodeanițki a informat asistența, că în componența sindicatului s-au produs modificări. În legătură cu schimbarea locului permanent de trai în altă țară au fost excluși din componența Consiliului sindicatului V. Staris și A. Pinskaia, iar în urma concedierii a părăsit rândurile prezidiului și Consiliului sindicatului N. Buza. În locul lor organizațiile sindicale primare ale CIC, administrației căii ferate și depoului locomotive Chișinău au propus pentru Consiliul sindicatului candidaturile lui V. Trebuhov, președinte al comitetului sindical de la CIC, P. Cernetki, membru al sindicatului, și P. Clipea, președinte al comitetului sindical al depoului locomotive nr.1. În cadrul ședinței plenare imputerniciri-

le de membru al Consiliului sindicatului ale acestor persoane au fost confirmate.

Au fost aprobate în unanimitate și candidaturile noilor membri ai prezidiului. Nodul feroviar Ungheni va fi reprezentat în componența prezidiului de Victor Ciaglei, președinte al comitetului sindical de la stația Ungheni, iar nodul feroviar Ocnîța — de Dumitru Fisiuc, președinte al comitetului sindical al secției linii Ocnîța.

În continuare președinții comitetelor sindicale de la nodurile feroviare au prezentat rapoartele despre mersul campaniei de dare de seamă și alegeri în organizațiile sindicale primare de la nodurile feroviare Chișinău, Bender și Basarabeasca.

În legătură cu expirarea în 2014-2015 a imputernicirilor stabilite de statut ale organelor eligibile din cadrul Sindicatului feroviarilor și în baza p.7.13 al Statutului Sindicatului feroviarilor, Plenara a IX-a a Consiliului Sindicatului feroviarilor din Moldova a adoptat decizia privind «Dările de seamă și alegerile în Sindicatul feroviarilor».



V. Trebuhov



P. Cernetki



P. Clipea

tiilor sindicale unificate, formate din membri ai sindicatului aflați la evidență în organizațiile sindicale primare, în cadrul conferinței de instituire la decizia organului sindical ierarhic superior.

9. A opera modificări în Regulamentul privind procedura alegerii președintelui Sindicatului feroviarilor din Moldova (decizia Plenarei a VII din 14.03.2013).

Capitolul 1 p.(1) — În cazul demisionării președintelui a exclude termenul (60 de zile)

DECIZIA PLENAREI

1. A aproba termenele desfășurării campaniei de dare de seamă și alegeri în organizațiile sindicale primare, stabilite de prezidiu la 13.06.2014, a permite comitetelor organizațiilor sindicale primare să fixeze data petrecerii adunărilor și conferințelor de dare de seamă și alegeri în limita termenilor imputernicirilor acestora. A aproba reprezentanții imputerniciți ai Consiliului sindicatului pentru asigurarea desfășurării campaniei de dare de seamă și alegeri în organizațiile sindicale primare.

2. A stabili, că nu mai târziu de cinci zile după desfășurarea conferinței comitetelor sindicale ale organizațiilor primare vor prezenta Sindicatului feroviarilor raportul respectiv (formularul nr.1), ancheta noii componente a comitetului sindical, extrasul despre alegerea președintelui comitetului sindical, ancheta delegatului (delegaților) congresului V al Sindicatului feroviarilor, aleși conform cotei stabilite, extrasul din procesul-verbal al conferinței (adunării) privind alegerea lor. Reprezentantul plenipotențiar al Consiliului sindicatului va informa a doua zi Sindicatul feroviarilor despre desfășurarea conferinței de dare de seamă și alegeri în organizația sindicală primară.

3. În cazul când unele organizații sindicale primare și-au ales organele eligibile în altă perioadă decât cea a campaniei de dare de seamă și alegeri în sindicat prevăzute de p. 4.12.3 al Statutului, termenul imputernicirilor acestora se prelungește până la alegerea noilor organe

eligibile ale sindicatului la decizia prezidiului Consiliului sindicatului.

4. La adunările, conferințele de dare de seamă și alegeri, la congres a se exclude alegerea în componența organelor eligibile a persoanelor, ce reprezintă interesele angajatorului (conducătorul, adjunctii săi, specialiștii principali ai filialelor, administrației ÎS «Calea ferată din Moldova»), pentru a evita periclitarea independenței sindicatului în raport cu angajatorul.

5. Delegații congresului V al sindicatului vor fi aleși în cadrul conferințelor de dare de seamă și alegeri ale organizațiilor sindicale primare. A stabili următoarea normă de reprezentare pentru alegerea delegaților la congresul V: un delegat din partea a 120 membri ai sindicatului. Organizațiile primare cu un număr mai mic de membri vor alege un delegat.

6. A însărcina prezidiul Consiliului sindicatului să formeze noua componență a Consiliului sindicatului după finalizarea rapoartelor statistice pe anul 2014. (Termenul — februarie 2015). În conformitate cu p.5.2.13 al Statutului sindicatului, a propune delegaților congresului V să aleagă în componența Consiliului sindicatului 35 persoane.

7. A convoca congresul V al Sindicatului feroviarilor în a doua decadă a lunii martie 2015 la Chișinău.

8. A însărcina prezidiul Consiliului sindicatului să elaboreze structura sindicatului de profil pentru a o include în Statutul sindicatului (pînă la 01.12.2014) cu recomandarea privind crearea organiza-



D. Fisiuc



V. Ceaglei

pentru alegerea altei persoane, care va continua mandatul funcției predecesorului.

Capitolul 1 p.2 completare — cel puțin 5 ani în sindicatul feroviarilor, să posede limba de stat; o persoană nu poate fi aleasă prima dată în funcția de președinte al sindicatului cu trei ani înainte de a atinge vîrsta de pensionare.

10. Este interzisă cumularea fără acordul organului sindical ierarhic superior a funcției eligibile de președinte degrevat al comitetului sindical cu altă activitate permanentă în baza contractului de muncă.

11. În scopul coordonării muncii de modificare și completare a Statutului sindicatului și adoptării deciziilor cu caracter organizatoric, menite să asigure desfășurarea cu succes a congresului V al Sindicatului feroviarilor din Moldova, prezidiul Consiliului sindicatului este imputernicit să formeze o comisie a Consiliului sindicatului de organizare, pregătire și desfășurare a congresului V pentru conlucrarea în comun a comisiei permanente însărcinate cu munca organizatorică și comisiei de

introducere a modificărilor și completărilor în Statutul sindicatului.

12. Această decizie a Plenarei să fie trimisă comitetelor sindicale ale organizațiilor sindicale primare pentru executare.

13. Responsabil de supravegherea organizării, desfășurării campaniei de dare de seamă și alegeri în sindicatul feroviarilor și colectarea tuturor propunerilor privind modificările și completările Statutului este vicepreședintele Consiliului sindicatului I. Vodeanițki.

În cadrul Plenarei a fost adoptat Regulamentul despre înregistrarea, evidența și Registrul organizațiilor Sindicatului feroviarilor. Prezentul Regulament este elaborat în baza Statutului sindicatului și stabilește procedura unică de înregistrare, evidență și completare a registrului organizațiilor sindicale primare ale Sindicatului feroviarilor.

* * *

La ședința prezidiului Consiliului sindicatului feroviarilor din Moldova s-a examinat chestiunea privind folosirea mijloacelor financiare din bugetul de stat pentru organizarea odihnei de vară a copiilor feroviarilor în perioada estivală a anului 2014. Decizia adoptată pe marginea acestei chestiuni stipulează următoarele.

În scopul executării Legii bugetului de stat pe anul 2014, a Deciziei Guvernului RM nr.298 din 23.04.2014 și a Deciziei Comitetului Confederal al CNSM nr.11-5 din 05.06.2014, calea ferată a primit mijloace financiare din bugetul de stat pentru organizarea odihnei de vară a copiilor în anul 2014 în mărime de 272800 lei. În perioada de raport au fost utilizate 203 bilete de odihnă în sumă de 277834 lei, adică cu 5034 lei mai mult decât se planificase. Anul trecut și-au întremat sănătatea 202 copii, suma cheltuită fiind de 274426 lei, iar cea planificată — de 274300 lei. În vara curentă copiii feroviarilor s-au odihnit în următoarele tabere de agrement:

1. «Energeticianul» de la Vadul-lui-Vodă — 16 bilete în sumă de 22128 lei;
2. «Camping» de la Vadul-lui-Vodă — 103 bilete în sumă de 142140 lei;
3. «Perlele Nistrului» de la Vadul-lui-Vodă — 42 bilete în sumă de 58086 lei;
4. «Dumbrava albă» de la Bălți — 38 bilete în sumă de 50160 lei;

5. «Pro Sănătatea» de la Ungheni — 4 bilete în sumă de 5320 lei.

La ședința prezidiului s-a discutat de asemenea despre încălcările admise la realizarea Deciziei privind organizarea odihnei și asanării sănătății copiilor și adolescenților în perioada de vară 2014 de către comitetul sindical din cadrul ad-

ministrației ÎS «Calea ferată din Moldova»; planul de lucru pe trimestrul IV 2014; desfășurarea conferințelor (adunărilor) de dare de seamă și alegeri la stația Ocnîța, SMC-130, DDC, PCF, secția administrare a spațiului locativ, gară; distribuția foilor de tratament balneo-climateric în trimestrul IV al anului 2014.

Planul de lucru al prezidiului Consiliului Sindicatului feroviarilor pe trimestrul IV 2014, aprobat la ședința plenarei, stipulează: a examina în noiembrie la ședința ordinară a prezidiului chestiunea privind executarea deciziei nr.45/01-S-30/2041 din 13.08.2014 «Despre aplicarea regimului special de protecție a sănătății și securitatea a muncii la nodul feroviar Basarabeasca»; în decembrie — convocarea Plenarei a X a Consiliului Sindicatului feroviarilor cu tema: «Bilanțurile campaniei de dare de seamă și alegeri în organizațiile sindicale primare»; inventarierea anuală a valorilor materiale aflate în subordinea sindicatului feroviarilor și a comitetelor sindicale.

Irina KRAEVSKAIA



■ SĂ PREGĂTIM GOSPODĂREȘTE MAGISTRALA PENTRU IARNĂ

Condițiile de muncă și habituale necesită îmbunătățire

În perioada rece a anului este foarte important să nu se admită creșterea nivelului morbidității lucrătorilor. În acest scop trebuie create în primul rind condițiile de muncă și habituale convenite. Pentru a afla cum are loc soluționarea problemei respective la nodul feroviar Bălți, bunăoară, redacția ziarului în comun cu sectorul sanitar-antiepideemic din localitate a organizat un raid la unele întreprinderi.

Chiar de la primii pași a devenit clar, că în procesul de pregătire către traficul de toamnă-iarnă colectivele nu pierd timpul în zadar, ci transpun în viață măsurile preconizate.

La remiza vagoane nr.3, de exemplu, unde orice lucrare este executată cu responsabilitate, se acordă atenție mare în special izolării termice a încăperilor. S-au instalat termopane noi în birourile de serviciu ale blocului administrativ. La fel se procedează și în hala de producere. S-au confecționat schele speciale, care să garanteze siguranța și confortul executării lucrărilor la înălțime. Elementele lor sint bine fixate cu bride metalice, iar în caz de necesitate pot fi ușor dezasamblate și mutate în alt loc (foto nr.1). Idei noi se aplică și la sectorul usi, unde în loc de termopane se folosește sticla... trenurilor diesel trecute la rebut. După cum ne-a demonstrat inginerul-șef Vadim Albenițanu, ea este montată în rame de metal, confecționate de specialiștii remizei (foto nr.2). O asemenea soluție permite a micșora cheltuielile.

La sectorul roți-rolle s-au reparat aleile și terenurile de producere. Pe sectorul, unde este instalată mașina-unealtă UȚB-125 de strunjire a osiilor montate ale vagoanelor, e pe sfârșite betonarea podelei. La ferărie a fost schimbată temelia de lemn a ciocanului pneumatic, ceea ce a permis înlăturarea vibrației și a zgomotului. În acest scop s-a făcut rost de lemn de stejar foarte dur, care a fost prelucrat cu multă migală în secția timplărie.

Toate lucrările de pregătire sint executate în exclusivitate de muncitorii întreprinderii, reeșind din posibilitățile proprii. Trezește neliniște doar starea acoperișului halei principale de producere, unde funcționează sectoarele roți-rolle și asamblare vagoane. În timpul ploilor apa pătrunde chiar și în jumătatea, unde constructorii TCM-740 au efectuat de curind reparații capitale. Probabil, unele lucrări au fost executate necalitativ. Blocul de producere principal are nevoie și de sistem mecanic de ventilare. În special iarna, cind ușiile și geamurile sint închise și aerul proaspăt de afară nu poate pătrunde în interior. Sistemul de ventilare trebuie să dispună în mod obligatoriu de încălzire. Au fost elaborate trei variante de proiect, susținute de calculele necesare, dar ele nu pot fi materializate din lipsă de finanțe. **Întreprinderea a fost vizitată nu demult de dl Serghei Tomșa, director general interimar al ÎS «Calea ferată din Moldova». Aflind despre problemele existente, conducătorul a promis să ajute în măsura posibilităților la soluționarea lor, deși în situația economică actuală dificilă nu e deloc ușor a găsi bani chiar și pentru cele mai stringente necesități. Șeful magistralei s-a deplasat și la alte subdiviziuni ale nodului feroviar Bălți, în particular, întreprinderea de producere a traverselor din beton armat, depoul locomotive, SML-294, unde a luat cunoștință în detalii de modul de pregătire a acestora pentru activitatea în condiții de iarnă.**

La remiza vagoane nr.3 grija față de oamenii muncii se manifestă și altfel. La postul de sudare al sectorului roți-rolle am văzut niște jaluzele din foaie de cort cauciucată, menite să protejeze contra radiației în timpul sudurii. Circa 80 la sută din

încăperile întreprinderii sint iluminate cu becuri LED. Chiar în prezența noastră o mașină specializată a descărcat la remiză lapte, de care anumite categorii de muncitori beneficiază regulat în calitate de hrană specială (foto nr.3). La sectoarele de producere există capacități cu apă potabilă purificată (foto nr.4).

La fel de mult se muncește și la depoul locomotive din vecinătate pentru a asigura pregătirea convenită către perioa-

garanție că ar putea să se defecteze chiar în toiul iernii. În asemenea caz ar fi pusă în pericol încălzirea întregului nod feroviar, ceea ce nu se poate admite nicidecum. E nevoie de un suport financiar pentru a procura cel puțin o pompă nouă, modernă, care să corespundă tuturor exigențelor. Un alt motiv de îngrijorare este acoperișul spart al clădirii principale, problema reparației capitale a căruia nu poate fi soluționată deja de cinci ani.



ÎN IMAGINE: (de la stînga la dreapta) directorul centralei termice a nodului feroviar Anatolie Iasinschi, inginerul pentru protecția sănătății și securitatea muncii la depoul locomotive nr.4 Maxim Smerea și șeful sectorului sanitar-antiepideemic Bălți Gheorghe Țurcanu discută posibilitatea perfecționării umbrelor de tiraj la postul sudare

da de iarnă atît de responsabilă. Are loc iermetizarea cabinelor locomotivelor, a ușilor în încăperile de producere. A fost amenajat teritoriul aferent, după observația adresată conducerii întreprinderii în timpul reviziei de primăvară cu comisia. Grație reparației a fost înlăturat mușgaiul în camerele de duș. Deși se muncește asiduă la economisirea energiei electrice, sistemul de ventilare funcționează. Eficiența acestuia se resimte cel mai mult la sectorul sudare, unde se folosește ventilarea comună și locală. Rezultatele testărilor de laborator, efectuate de Centrul de medicină preventivă al căii ferate, au demonstrat o concentrare de gaze, vapori și praf, ce nu depășește normativele admise.

În timpul controlului n-au lipsit nici momentele negative. Administrația și comitetul sindical au manifestat toată grija față de muncitorii secției reparație a locomotivelor, montînd aici o instalație de gazare a apei, astfel încît oamenii ocupați cu munca grea să-și poată potoli setea (foto nr.5). Lucru demn de laudă, firește. Însă discutînd cu muncitorii, am aflat că apa supusă gazării are un miros neplăcut. Între timp, la alte sectoare de producere apa din robinete s-a dovedit a fi calitativă. Care-i cauza? Trebuie s-o afle inginerul pentru protecția sănătății și securitatea muncii de la întreprindere și să ia măsuri de înlăturare a mirosului neplăcut.

Se desfășoară pregătiri migăloase pentru sezonul de încălzire la centrala termică a nodului feroviar, aflată în subordinea depoului locomotive. O demonstrează și dotarea cu umbrelă de tiraj a postului sudare în scopul diminuării gradului de poluare cu gaze, nemaivorbind de reparația cazanelor și traseelor termice. În prezent lucrătorii chibzuiesc asupra modului de perfecționare a sistemului de ventilare. Se propune instalarea unui ventilator suplimentar de tiraj.

La centrala termică am constatat o problemă serioasă. Pompele exploatate aici demult s-au uzat moral și fizic, au o stare tehnică precară. Nu există nici o

Există probleme la capitolul pregătirea către iarnă la gara și stația Bălți-Slobozia. Dacă cu concursul sectorului de construcție din localitate al secției Chișinău edificiile civile a fost reparat capital turnul de manevră nr.1 auxiliar, au fost schimbate termopanele și montat sistemul de ventilare naturală în sala de așteptare pentru călători de la etajul doi, apoi reparația birourilor de serviciu și a camerelor de odihnă din aripa de nord a blocului administrativ-habitual a fost amînată, din păcate, pe o perioadă nedeterminată. Între timp, spre deosebire de aripa stîngă, de sud a clădirii, iarna aici temperatura scade atît de mult, încît pe pervazuri se formează gheață cu grosimea de 3-4 centimetri. În jurul geamurilor și în colțuri se formează vapori, din cauza umidității cade tencuiala de pe tavan, pereții par murdari. Apropo, drept dovadă lucrătorii au făcut chiar și poze.

Multe obiecții față de munca constructorilor au colaboratorii sectorului sanitar-antiepideemic Bălți. Mare a fost bucuria acestora cînd s-au mutat în spațiul închiriat la primul etaj al sediului biroului marfă de la stația nodului feroviar, aflat în subordinea secției edificiilor civile.

Care e situația astăzi? Deschidem ușa unui birou la întimplare: din cauza umezelii pereților în interior abia de poți respira. Mica fereștrică de aerisire nu salvează situația. Peretele încăperii alăturate are o fisură, de pe el cade tencuiala. Din cauza mușgaiului apărut acum doi ani, cînd s-a defectat vecele de la etajul doi și

apele murdare au pătruns aici, în odăile sectorului s-au înnegrit colțurile tavanelor. Iar după reconstrucția sistemului de încălzire, povestesc lucrătorii, agentul termic nu mai ajunge încoace și iarna pereții se acoperă cu promoroacă.

Umezeala e o consecință și a greșelilor comise la construcția burlanelor pe partea laterală a clădirii. Apele de ploaie curg de pe acoperiș direct pe pereți. O parte a tencuiei a căzut demult. Coteleții goi absorb umezeala. Se deteriorează balconul din beton armat. Prin fisurile formate se vede armatura ruginită. Cel mai grav e că, la fel ca și în cazul blocului administrativ-habitual al stației și gării, deși sint rugați să dea o mîna de ajutor, constructorii găsesc zeci de motive ca să refuze. Dar cine va răspunde, dacă din cauza condițiilor precare de muncă și habituale oamenii se vor îmbolnăvi? Deocamdată încă nu e tîrziu a înlătura lacunele, a nu lăsa lucrul de azi pe mîine.

Pe parcursul controlului a devenit evidentă necesitatea instituirii unei responsabilități stricte nu doar pentru îngrijirea



clădirilor și construcțiilor. În unele cazuri constructorii secției edificiilor civile, executînd reparația unor obiecte ale nodului feroviar, n-au considerat necesar să se consulte cu specialiștii sectorului sanitar-antiepideemic vizavi de sistemele de ventilare. Astfel, acoperișul postului CE, montat acum cîțiva ani fără a respecta anumite reguli, a dereglat sistemul natural de ventilare în sala cu relee. Iar în procesul de reconstrucția clădirii, unde are loc reparația instalațiilor SCB de pe întreg sectorul de nord al magistralei, conductele de aer, care anterior ajungeau la creasta acoperișului, acum se află la nivelul





UNIVERSITATEA TEHNICĂ A MOLDOVEI

Studii superioare în Transportul Feroviar la UTM

Vă invităm la studii superioare de învățămînt la specialitatea «Ingineria și Tehnologia Transportului Feroviar».

Universitatea Tehnică a Moldovei, în perioada 20 septembrie–30 septembrie 2014 petrece adăugător admiterea la studii superioare de licență la specialitatea «Ingineria și Tehnologia Transportului Feroviar».

Programul de admitere este următor:

Prin contract: studii de zi — 4 ani; studii cu frecvență redusă — 5 ani.

Mărimea contractului de studii este: studii la zi — 6750 lei/an; studii f/r — 4050 lei/an

Dezvoltarea vertiginoasă a transportului feroviar cere ingineri de înaltă calificare. Dumneavoastră aveți șansa de a deveni inginer licențiat în transportul feroviar.

Universitatea Tehnică a Moldovei (UTM) — universitate de stat, de prestigiu internațional incontestabil pregătește de 50 ani ingineri calificați pentru economia națională.

Pe parcursul studiilor studenții universității (de zi) sînt asigurați cu cămine moderne, sînt susținuți cu burse de stat și sociale.

Nu ratați șansa!

Actele necesare pentru înscriere:

1. documentele de studii (atestat, diplomă, etc), în original cu anexa respectivă;
2. certificatul medical-tip (nr.086-e), eliberat în anul admiterii;
3. 5 fotografii 3x4 cm;
4. certificatul despre componența familiei și copiile certificatelor de naștere ale copiilor (pentru candidații din familiile cu patru și mai mulți copii);
5. extrasul din carnetul de muncă (pentru persoanele angajate în cîmpul muncii);
6. chitanța de plată a taxei de înscriere;
7. buletinul de identitate, livretul militar sau adeverința de premilitar.

Comisia de admitere a UTM Tel.: 022-23-51-85

WWW.UTM.MD

■ SĂ PREGĂTIM GOSPODĂREȘTE MAGISTRAȚA PENTRU IARNĂ

Condițiile de muncă și habituale necesită îmbunătățire

(Sfîrșit.
Începutul în pag.3)

etajului doi, în dreptul geamurilor.

Atitudine gospodărească față de organizarea pregătirilor pentru traficul de toamnă-iarnă demonstrează colectivul secției nr.3 semnalizare și comunicații. Încăperea centralei telefonice automatizate, amplasate în blocul administrativ-habitual, a fost reparată capital. S-au instalat termopane, tavanul și pereții au fost finisați, podeaua a fost acoperită cu linoleum. Există aparat de aer condiționat. Telefonistele sînt sigure: iarna nu vor mai suferi din cauza frigului! În perioada rece a anului trecut ele erau nevoite să stea la calculatoare în haine groase din cauza temperaturilor scăzute din încăperea. Și-a manifestat grija șeful serviciului semnalizare și comunicații I. Bariliuc, care și-a început pe timpuri activitatea de muncă în secția respectivă. El a obținut procurarea unui cuptor cu microunde pentru telefonistele din Bălți, ca să-și poată încălzi prînzul.

E de remarcă, că termopanele sînt prezente în tot blocul administrativ-habitual. Au fost schimbate de asemenea ușile de interior din culoar în birourile de serviciu. Toate acestea vor contribui, indiscutabil, la conservarea mai bună a căldurii în perioada rece a anului. **Dar există o problemă. Deoarece traseul termic este vechi, iar sediul central al secției nr.3 semnalizare și comunicații se află departe de centrala nodului feroviar, ar putea să se întimplă, la fel ca și iernile trecute, ca agentul termic să fie livrat la parametri de temperatură mai mici. În asemenea situație lucrătorii întreprinderii nu pot face nimic.** Anterior s-a propus încălzirea autonomă cu gaze a blocului administrativ-habitual, mult mai avantajoasă în aspect economic, s-a elaborat și proiectul, dar realizarea lui nu este inclusă deocamdată, din păcate, pe agenda zilei.

În linii generale controlul întreprinderilor nodului feroviar Bălți a demonstrat, că de rînd cu lucrările efectuate în sco-



pul pregătirii către traficul de toamnă-iarnă, rămîn nesoluționate multe probleme serioase. Ele trezesc neliniștea. Cu mai mult spirit de inițiativă, mizînd pe suportul structurilor ierarhic superioare și rezervele proprii, chiar și în condițiile insuficienței de mijloace se pot realiza mult mai multe decît în prezent. Trebuie să se facă tot posibilul ca în perioada rece a anului feroviar să muncească în condiții normale.

Gheorghe TURCANU,
șef al sectorului sanitar-antiepideemic
Bălți al Centrului de medicină
preventivă al IS «Calea ferată din
Moldova», medic de categorie
superioară

Vladimir DOBREANSCHI,
corespondentul nostru

FELICITĂRI!



Felicitări de jubileu, domnule profesor!

Deja zece au trecut din 2004, cînd la SCC a fost creată secția oftalmologie, condusă de profesorul Valeriu CUSNIR. În acest răstimp sute de feroviar și locuitori ai Moldovei au beneficiat de posibilitatea de a-și recăpăta vederea și, respectiv, bucuria de a admira lumea și culorile sale.

Ceea ce-l caracterizează pe **Valeriu CUSNIR** sînt profesionalismul înalt, voința puternică, exigența și responsabilitatea. În anul 2013 el s-a învrednicit de o distincție de stat — ordinul «Gloria Muncii».

În prezent profesorul V. Cusnir este președinte al societății oftalmologilor din RM, membru al societăților din România și Rusia, membru al Consiliului Internațional de experți în domeniul cercetării glaucomei.

În numele Centrului de medicină a muncii îl felicit pe domnul profesor Valeriu CUSNIR cu oazia JUBILEULUI de 60 de ani! Noi îi dorim realizarea tuturor doleanțelor și continuarea activității sale rodnice spre binele oamenilor!

Alexandru BARCARI,
șef al Centrului de medicină a muncii

Colectivul conducătorilor de filiale de la nodul feroviar Basarabeasca îl felicită cu ocazia zilei de naștere pe șeful nodului feroviar **Victor MĂNOLI.**

— Cele mai sincere felicitări, împlinirea tuturor viselor și scopurilor propuse, dragoste, grijă și căldură din partea celor dragi, viață lungă, plină de bucurii!

Administrația și comitetul sindical de la stația Bender îl felicită cu ocazia jubileului de 70 de ani pe **Ion BODEAN**, veteran al muncii, fost angajat al stației Hagimus.

*La mulți ani să ne trăiți,
Pace-n suflet să zidiți,
Dragostea să vă-nsoțească,
Râul să vă ocolească!*

Comitetul sindical, colectivul remizei vagoane Chișinău adresează cordiale felicitări de ziua nașterii secretarei **Valentina DEMCO.**

*Vă dorim s-aveți de toate,
Să trăiți nestingherită,
S-aveți multă sănătate,
Să fiți vesnic fericită.
Îngerii să vă vegheze
Viața pe care-o trăiți,
Mîntea să v-o lumineze
Întru mulți ani fericiți!*

La 21 septembrie **Mihail GAVRILIUC**, lăcătuș în secția roți-rola a remizei vagoane Chișinău, a împlinit 73 de ani. Colectivul secției îl felicită cu ocazia zilei de naștere, dorindu-i sănătate, succes, viață lungă.

*De zîmbet îți dorim să fie fața plină,
Pe drumul vieții să ai mereu lumină,
În inimă să porți sămînta de iubire.
Mulți ani și multă-mulță fericire!*

Colectivul secției roți-rola a remizei vagoane Chișinău vine cu felicitări cordiale de ziua nașterii către brigadiera **Nadejda POLOZ** și-i dorește sănătate, fericire, mulți ani înainte.

*Să trăiești o viață plină
De-împliniri și de lumină.*

*Sănătate, baftă, bani
Și un sincer «La mulți ani!»*

Administrația, comitetul sindical din cadrul TCM-740 Basarabeasca adresează felicitări de ziua nașterii inspectorului biroului personal **V.LEBEDEV**, magazionerului **L.CRAVENCOC**, muncitorului **D.PAȘNIC**, tencuitoarei-zugrav **M.SOLOMIȚKI.**

*Noi vă dorim din suflet sănătate,
Baftă, fericire, bucurii,
S-aveți mereu noroc în toate,
Mulți bani în pungă și doar împliniri!*

Administrația și comitetul sindical de la remiza vagoane Bălți îi felicită cordial de ziua nașterii pe **V.EDU**, timplar, **A.BOICO**, maistru, **V.COȘEV**, lucrător la mașina de găurit, **A.BILAN**, defectoscopist.

— Stimați colegi! Vă dorim sănătate, fericire, succese în muncă și realizarea tuturor doleanțelor voastre!

Colectivul sectorului electric al remizei vagoane Chișinău îl felicită cu ocazia împlinirii a 65 de ani pe **Serghei COLIBAN**, lăcătuș-electrician pentru reparația utilajului.

— Multă sănătate, bunăstare, succese în activitatea de muncă și cele mai rivnite doleanțe să se împlinească!

Colectivul și administrația secției Basarabeasca alimentare cu energie electrică sînt alături și împărtășesc bucuria cu **Svetlana TAUCI**, electromontor la rețelele electrice zonale Prut, cu ocazia împlinirii vârstei de 40 de ani, și **Maria CULIEV**, dereticătoare — la marcarea frumosului JUBILEU.

*Sinteți calde, sinteți doamne
Ca și crizantema toamna,
Speranță dați și viață dați,
Grădini de flori meritați.
Dar cea mai frumoasă floare
Este-această sărbătoare,
Cînd vă urăm sănătate,
Fericire cît se poate,
Anii frumoși să vă fie,
În suflet multă bucurie!*