



FEROVIARII Moldovei



N 42 (5804) 8 octombrie 2014

Ziarul apare din 1 mai 1941

Sectorul Bucovăț-Călărași a devenit mai sigur

Zilele insorite de toamnă sint cit se poate de binevenite pentru feroviar în contextul pregătirilor intense ale gospodăriei magistralei pentru activitatea în condiții de iarnă. Un mare volum de lucrări a planificat să efectueze și serviciul alimentare cu energie electrică. Ele se desfășoară sub supravegherea șefului serviciului D. MOTOC. Vizitind săptămâna trecută sectorul de cale ferată Bucovăț-Călărași, dumnealui a povestit redacției despre munca înfăptuită acolo:

— În perioada 30 septembrie-3 octombrie 2014 lucrătorii secției Chișinău alimentare cu energie electrică au efectuat lucrări de reparație capitală pe sectorul Bucovăț-Călărași la liniile imbinat autoblocare și longitudinală de curent electric. Au fost demontați 22 piloni de lemn uzați completamente. Locul lor l-au luat pilonii din beton armat folosiți a doua oară. Aceștia au fost demontați anterior la stația Buciumeni, unde au alimentat cu energie electrică fiderul rețelelor electrice zonale. După sistarea activității stației respective n-a mai fost necesară această sursă de alimentare cu energie. Linia a fost demontată, iar materialele — depozitate pentru a fi folosite a doua oară.

Reparația capitală a liniilor de 10 kV și schimbarea pilonilor constituie un volum de lucrări destul de mare.

La executarea lor au fost implicate și mijloacele tehnice: mașina de montare a pilonilor, macaraua, tractorul, turnul auto, atelierul mobil.

Procesul de muncă a fost organizat și condus de șeful secției I. Tomciac. La el au participat șefii de sectoare V. Moiseev, V. Sariiev, I. Tehovici, electromecanicii C. Popov, T. Efremov, electromontorii V. Antoci, S. Lipcan, V. Golovețki, A. Nichiforov, șoferii Iu. Molcianov, M. Oanța, C. Oanța, A. Olaru, N. Iacovenco, tractoristul S. Gincu, șeful turnului auto V. Tacu.



ÎN IMAGINI: 1. A. Nichiforov. 2. S. Lipcan și V. Antoci. 3. T. Efremov și V. Golovețki. 4. V. Tacu. 5. Poză drept amintire

Imagini: Iurie KOZLOV

Prima obligațiune a feroviarului: a respecta regulile, normele și instrucțiunile la protecția sănătății și securitatea muncii

A fost anulat regimul special în domeniul protecției sănătății și securității muncii la nodul feroviar Basarabeasca

După cum se știe, regimul special se instituie în scopul supravegherii respectării normelor și regulilor privind protecția sănătății și securitatea muncii, sporirii responsabilității colectivelor, conducătorilor, inginerilor și tehnicienilor din cadrul departamentelor, serviciilor, secțiilor și filialelor, creării unor condiții de muncă sigure și sănătoase, prevenirii traumatismelor de grup, inclusiv cu consecințe letale.

În legătură cu creșterea numărului cazurilor de traumatism de producere la nodul feroviar Basarabeasca, printr-o decizie comună a administrației IS «Calea ferată din Moldova» și prezidiului Sindicatului feroviarilor din Moldova din 13 august 2014 nr.45/01 — S-30/2041 a fost instituit pentru o lună regim special la protecția sănătății și securitatea muncii la următoarele filiale: stația Basarabeasca, remizele vagoane nr.2 și nr.4, secția liniei nr.3, secția nr.2 semnalizare și comunicații, TCM-740, SMC-130.

S-au elaborat măsuri de intensificare a controlului respectării normelor de protecție a sănătății și securitate a muncii. Au fost stabilite persoanele de gardă din rândurile inginerilor, tehnicienilor și lucrătorilor, împuternicite de către colectivele de muncă cu responsabilități speciale în domeniul protecției sănătății și securității muncii pentru realizarea acestei acțiuni. Pe parcursul turelor era supravegheată îndeplinirea tuturor măsurilor preconizate. S-a acordat o atenție aparte organizării locurilor de lucru, depozitării materialelor, respectării proceselor tehnologice, purtării obligatorii a îmbrăcăminte și încălțăminte speciale, folosirii mijloacelor de protecție individuală.

Persoanele responsabile de protecția sănătății și securitatea muncii purtau zilnic la mână brasarde și pe parcursul turei raportau inginerilor-șefi ori inginerilor pentru protecția sănătății și securitatea muncii despre cele înfăptuite.

Săptăminal la consfăturile organizate de inginerii-șefi în comun cu inginerii pentru protecția sănătății și securitatea muncii era examinată situația și se alcătuiau procese-verbale. Verificări privind realizarea acțiunilor în vederea îndeplinirii deciziei de instituire a regimului special organizau de asemenea serviciile de profil,

serviciul securitatea și sănătatea în muncă, inspectorul tehnic principal din cadrul sindicatului feroviarilor. Serviciul de profil, serviciul securitatea și sănătatea în muncă li se prezentau rapoarte despre măsurile realizate, trasate de șefii întreprinderilor.

Examinind toate materialele legate de instituirea regimului special la nodul feroviar Basarabeasca, serviciile de profil au prezentat administrației căii ferate și Sindicatului feroviarilor din Moldova propunerea de a anula regimul special.

Prin decizia comună nr.46/01 — S-30/2308 din 18 septembrie 2014 a administrației IS «Calea ferată din Moldova» și Sindicatului feroviarilor din Moldova, la expirarea termenului de valabilitate al regimului special la protecția sănătății și securitatea muncii acesta a fost anulat. Ceea ce deloc nu înseamnă, că șefii serviciilor și filialelor nu trebuie să se preocupe sistematic și zilnic de chestiunile ce țin de protecția sănătății și securitatea muncii la întreprinderile respective.

În timpul controalelor activității de protecție a sănătății și securitate a muncii la filialele serviciul securitatea și sănătatea în muncă va acorda și de acum încolo cea mai mare atenție tuturor materialelor expediate în adresa conducerii căii ferate și sindicatului de profil, va supraveghea cu strictețe situația la nodul feroviar.

Astăzi au loc pregătiri intense pentru asigurarea funcționării normale a magistralei în perioada de toamnă-iarnă. Administrația magistralei acordă acestor acțiuni strategice o atenție deosebită. Este monitorizată în permanentă munca de pregătire a filialelor căii ferate pentru perioada de toamnă-iarnă 2014-2015. E vorba de pregătirea edificiilor și construcțiilor pentru iarnă, de asigurarea lucrătorilor cu îmbrăcăminte și încălțăminte specială, precum și de respectarea regulilor, normelor și instrucțiunilor privind protecția sănătății și securitatea muncii la locurile de lucru în scopul diminuării cazurilor de traumatism de producere la calea ferată.

Vladimir RAICO,
specialist-coordonator
al serviciului securitatea
și sănătatea în muncă
al IS «CFM»





TRAFICUL DE PASAGERI:

calea renovării ori cîrpeală?

ACTUAL


A rămas în urmă perioada estivală a traficului de călători din anul curent. Cum a decurs ea la magistrala moldovenească în contextul situației complicate, care s-a creat din cauza instabilității politice în Ucraina și aplicării de către Federația Rusă a interdicțiilor pentru cetățenii Moldovei, ce muncesc acolo? Cum s-au răsfrînt toate acestea asupra indicatorilor economico-financiari din domeniul pasageri al căii ferate de la noi? Redacția a solicitat răspunsuri la aceste și alte întrebări dlui Ion BOCȘANEAN, șef al serviciului călători al ÎS «Calea ferată din Moldova».

— **Dle Bocșanean, vara curentă n-a fost deloc ușoară pentru echipa pe care o conduceți. Cum ați făcut față dificultăților?**

— Într-adevăr, vara acestui an a fost destul de grea. Dacă în anii trecuți depuneam eforturi ca să facem față fluxului de călători, care vara creștea, în anul de față ne-am confruntat cu o problemă opusă. Din cauza evenimentelor bine cunoscute din Ucraina s-a diminuat semnificativ numărul pasagerilor în trenurile, care circulă prin această țară. Or, în afară de cetățenii noștri, trenurile moldovenești se bucurau de popularitate și în rîndul locuitorilor Ucrainei, Belarusului, Rusiei.

Trebuie să constat cu regret, că fluxul de călători în traficul internațional s-a diminuat de la începutul anului cu 40 la sută comparativ cu anul trecut. Aceasta a cauzat anularea la multe căi ferate a curselor de tren, care se deplasează pe teritoriile Rusiei și Ucrainei. Numărul mic de călători a făcut ca în repetate rânduri să se pună în discuție chestiunea anulării curselor unor trenuri de la noi, care circulă spre Moscova și Sankt-Peterburg. Însă grație eforturilor serviciului trafic de călători trenurile noastre continuă să circule și noi sperăm, că numărul pasagerilor va crește, iar eforturile noastre de păstrare a curselor nu vor fi zadarnice.

— **Care sint rezultatele financiare ale traficului estival de călători-2014 comparativ cu perioada similară a anului trecut?**

— Pe parcursul celor trei luni de vară s-au transportat în toate tipurile de trafic feroviar peste 1 045 000 pasageri, suma încasată pentru bilete fiind de circa 62 890 000 lei. Dintre ei pe liniile internaționale au călătorit 277 000 persoane, în trenurile suburbane și locale — 770 000 persoane. Și dacă în traficul internațional, după cum am mai spus, s-a înregistrat o scădere, apoi în cel local și suburban, grație intensificării controlului biletelor de călătorie, se constată o creștere stabilă a fluxului de pasageri, deci, și a încasărilor din vânzarea biletelor.

— **În perspectiva aplicării noii structuri la calea ferată a Moldovei, s-a elaborat vreă strategie de dezvoltare a traficului de pasageri?**

— Reforma structurală în domeniul transportului feroviar de călători are drept scop în ultimă instanță sporirea calității servi-

ciilor prestate populației, optimizarea consumurilor de transport și crearea unor condiții adecvate economiei de piață pentru funcționarea acestuia.

În prezent procesul de reformare a demarat. La nivel de guvern a fost elaborat și se află la etapa de coordonare proiectul de lege privind reformarea ÎS «Calea ferată din Moldova». Concepția noastră vizavi de căile de dezvoltare a domeniului trafic de călători și-a găsit reflectare în Regulamentele de interacționare a noii structuri a traficului de pasageri cu toate subdiviziunile magistralei.

Calea ferată va trebui să descurce un întreg nod de probleme și contradicții, acumulate de-a lungul deceniilor, pentru a transforma traficul de călători într-o afacere rentabilă și atractivă în plan investițional.

— **Ce le va oferi pasagerilor noștri viitoarea reorganizare a transportului feroviar?**

— Traficul de pasageri, la fel ca și oricare altă afacere, are drept scop, în primul rînd, să convină clientela, în cazul nostru pasagerul, să folosească serviciile oferite. Aplicarea programelor de marketing elaborate, printre care formarea prețului biletului în dependență de momentul procurării și amplasarea locului în vagon, vânzarea biletelor prin internet, diverse promoții și reduceri, vor satisface indiscutabil preferințele celor mai diferiți călători. Sperăm, că în procesul reformării structura menită să asigure transportarea pasagerilor va deveni mai manevrabilă în planul realizării proiectelor, destinate atragerii călătorilor.

Totuși, trebuie remarcat faptul că deocamdată nu există resurse financiare suficiente pentru realizarea tuturor programelor trasate în domeniul dezvoltării traficului feroviar de călători în Republica Moldova.

— **Este evident, că orice proiecte inovative în sfera transportului de pasageri presupun renovarea stocului de vagoane demult învechit. Se întreprinde ceva serios în acest sens?**

— Principala problemă a domeniului călători este starea extrem de gravă a bazei sale tehnico-materiale. Neajunsurile acumulate la acest capitol împiedică asigurarea creșterii volumului de trafic.

În prezent la remiza vagoane de pa-

sageri Chișinău are loc restabilirea primului vagon de călători cu compartimente pe calea reparației capitale cu renovarea maximă a utilajului intern și crearea unui interior modern.

Se examinează de asemenea proiectul lucrărilor de restabilire în vederea producerii vagoanelor de călători noi în condițiile remizei vagoane nr.1. Lucrările de construcție a vagoanelor includ asamblarea în condițiile întreprinderilor de reparație a vagoanelor din Moldova a acestui tip de material rulant în baza cutiei inoxidabile noi și a boghiurilor noi cu un termen ulterior de exploatare de pînă la 42 de ani. Lucrările respective sînt menite pentru vagoanele de călători de tip deschis cu interior îmbunătățit și grad sporit de confort (aparate de aer condiționat, biotualete).

Pentru a investi în renovarea tehnică în următorii ani vor trebui găsite surse de finanțare. Dar chiar și în acest caz, fără implicarea directă a statului nu va fi posibilă schimbarea radicală a situației la capitolul implementarea programelor de renovare a materialului rulant.

— **Pentru o dezvoltare serioasă a circulației de mare viteză în traficul de călători sint necesare nu doar investiții masive, ci și un flux de pasageri pe măsură. Cum ar putea fi majorat numărul celor ce ar da preferință transportului feroviar?**

— La această întrebare răspund cel mai bine călătorii. Sondajele de opinie efectuate de noi demonstrează, că pasagerii sînt foarte exigenți față de siguranța pe parcurs (atît cea proprie, cit și a mijlocului de transport) și starea generală a vagoanelor. Majoritatea respondenților consideră importantă accesibilitatea cumpărării biletelor prin internet. Oamenii doresc de asemenea anumite schimbări în traficul de călători, precum:

— creșterea vitezei de circulație a trenurilor;

— caracterul regulat și frecvent al circulației trenurilor suburbane;

— opriri suplimentare la stațiile mici.

Pasagerii au propus crearea unui internet-site, unde doritorii ar putea să-și expună doleanțele privind îmbunătățirea calității serviciilor în domeniul traficului de pasageri.

Țin să remarc, că cerințele călătorilor

se înscriu plenar în programul de reformare a structurii în care activăm.

— **Unul din cei mai importanți factori, care influențează optimizarea fluxului de călători, este și politica tarifară promovată la calea ferată. Cum ar putea fi echilibrată în acest sens interesele căii ferate și ale pasagerilor?**

— Precum s-a menționat mai sus, unul din criteriile atractivității transportului feroviar trebuie să devină politica flexibilă a prețurilor în imbinare cu confortul oferit.

În prezent modalitatea de formare a prețurilor biletelor este aprobată la nivel de ministere. Structura actuală a tarifelor în traficul de călători împiedică dezvoltarea reformei. Ar putea schimba esențial situația implementarea propunerilor noastre privind reducerile ori adausurile la prețul biletelor în dependență de anotimp, momentul procurării, gradul de solicitare al cursei, locul în vagon etc. Pasagerii ar căpăta posibilitatea reală de alegere a tarifului optim, reeșind din planurile proprii și mijloacele financiare disponibile. În cazul planificării din timp a călătoriei oamenii ar putea economisi din contul biletelor.

— **Dle Bocșanean, la ora actuală gările CFM sint mai degrabă monumente istorice, decît încăperi moderne pentru călători. Se preconizează dezvoltarea conform cerințelor actuale a gărilor magistralei moldovenești?**

— În condițiile declinului traficului de călători în Moldova a devenit acută problema gășirii unor forme mai eficiente de organizare și a căilor de asigurare a rentabilității activității economice a gărilor. Voi aminti, că serviciul trafic de călători are în subordinea sa cinci gări ale nodurilor feroviare ale magistralei: Ocnița, Bălți-Slobozia, Ungheni, Chișinău și Basarabasca.

La alegerea căilor de dezvoltare a gărilor feroviare este importantă păstrarea echilibrului dintre autenticitatea istorică, conservarea trecutului istoric și funcționalitatea complexelor moderne pentru călători. Gara trebuie privită nu doar ca o sală de așteptare imensă, ci și ca o componentă socială și culturală a orașului. De aceea căile de dezvoltare a gărilor trebuie să includă și procesul de obținere a veniturilor din activitatea lor, de majorare a cotei serviciilor suplimentare, și aspectul social și funcțional, menit să atragă clientela și să asigure confortul și securitatea maximă a pasagerilor.

Trebuie să menționez, însă, că deocamdată nu dispunem de resurse financiare suficiente pentru implementarea tuturor programelor trasate de dezvoltare a gărilor, dar și a transportului feroviar de călători în ansamblu.

— **Curînd magistrala își va începe activitatea în condiții de iarnă. Ce se întreprinde în acest sens în cadrul serviciului?**

— Pregătirile pentru traficul de iarnă se desfășoară în mod planificat la toate filialele din subordine: Direcția deservire călători, remiza vagoane de pasageri, gările feroviare. Principalele exigențe pentru activitatea eficientă a gospodăriei călători sînt diminuarea consumurilor proprii, capacitatea de a satisface cerințele crescînde ale utilizatorilor vizavi de calitatea serviciilor și reacția flexibilă la schimbarea cererii.

Toți cei ce recurg la serviciile transportului feroviar de călători pot fi siguri: noi știm ce direcții de dezvoltare trebuie să urmeze calea ferată, de aceea vom depune toate eforturile pentru ca acest domeniu să prospere, iar pasagerii să fie mereu mulțumiți de calitatea serviciilor.

A dialogat
Irina KRAEVSKAIA

Imagine: Iurie KOZLOV



ÎN COLECTIVELE DE MUNCĂ **Zece ani** — în condiții noi

După ce în anul 2004 între-prinderea noastră a devenit depou de locomotive de bază, aici s-au îmbunătățit semnificativ condițiile de lucru ale muncitorilor ocupați la lucrările de reparație și exploatare. S-a construit o hală nouă cu groapă de control și estacade pentru efectuarea îngrijirilor tehnice tip 2 a locomotivelor. Au fost reparate secțiile depoului, schimbate instalația de iluminare și cea de alimentare cu energie electrică. S-a construit o secție nouă pentru efectuarea îngrijirilor tehnice tip 3 a locomotivelor. Aici a fost montată o macara, s-au amenajat două poziții cu cricuri TAD-30, unde muncesc angajații depoului locomotive nr.2 Varnița sub conducerea maistrului A. Taranuța, executând lucrări de îngrijire tehnică tip 3 și reparație curentă tip 1 a locomotivelor magistrale. Secțiile au fost dotate cu mașini-unelte și utilaje, care oferă posibilitatea executării unor asemenea lucrări de reparație a locomotivelor precum schimbarea blocurilor roți-motor, strunjirea osiilor montate fără scoaterea lor de sub locomotivă. Imediat după strunjire locomotiva este mutată pe poziția de consolidare superficială a buzelor osiilor montate. La depou există de asemenea o poziție de testare reostatică a locomotivelor. Toate secțiile primesc energie termică prin sistemul centralizat de încălzire de la remiza vagoane nr.2. După ce au fost bine reparate sunt puse la dispoziția muncitorilor și a echi-

pajelor de locomotivă vestiarele, camerele de duș, odaia de prinz. În hala de revizie tehnică a locomotivelor funcționează instalația de condiționare a apei cu sistem invers «ECOSOFT», aceasta fiind folosită, după tratarea chimică respectivă, în sistemele de apă ale locomotivelor de toate tipurile.

În primele opt luni de la începutul anului indicatorii calitativi și cantitativi sînt următorii: volumul de trafic a constituit 535 mln. t-km bruto, parcursul mediu diurn al locomotivei — 99 la sută față de plan, randamentul mediu diurn al locomotivei — 100%, viteza tehnică — 98 la sută față de cifra planificată, tonajul mediu al unui tren — 102 procente.

Mecanicii de locomotivă sînt antrenați în lupta pentru economisirea motorinei. Mulți dintre ei obțin rezultate bune în acest sens. De exemplu, I. Mutaf, C. Savriev, A. Cara, V. Lebedev, M. Topal și alții. Trebuie remarcăți și mecanicii-secunzi S. Sveț, V. Oleinicenco. Cuvinte de laudă merită muncitorii secției reparații: S. Nichita, lăcătuș-electrician, O. Stepiuc, lăcătuș, I. Bogoslov, operator stație de pompare-canalizare, S. Doibani, operator la instalația de fortificare superficială a buzelor osiilor montate ale locomotivelor, I. Cabaculac, impiegat în depou, și alții.

Boris PROCUPET,
șef al depoului locomotive
Basarabeasca



ÎN IMAGINE: mecanicul de locomotivă V. Gvozdev și mecanicul secund A. Arnaut. Primul muncește la calea ferată a Moldovei din anul 1976, după absolvirea școlii tehnico-profesionale din Chișinău. Pînă în anul 1982 a lucrat mecanic-secund, iar ulterior — mecanic de locomotivă. În 2009 a devenit mecanic de categoria întâia. Andrei Arnaut activează în domeniul transportului feroviar din anul 1998, iar mecanic-secund — din anul trecut (după absolvirea Școlii tehnice feroviare de la Basarabeasca). Acest tandem unit muncește la depoul locomotive Basarabeasca.

Imagine: Iurie KOZLOV

Barieră în calea rebutului tehnic

La revizia tehnică vagoane Berești una din cele mai bune ture este cea condusă de revizorul superior Dumitru Rotari, care muncește în domeniul transportului feroviar circa 26 de ani. Revizorii de vagoane Anatolie Bețianu, Ghenadie Lisii, Victor Cușnir și Igor Hachi, care alcătuiesc această tură, verifică starea materialului rulant nu doar la stațiile Berești și Ungheni, ci se deplasează în mod regulat și la Iași, unde există o linie combinată. La ei se aliniază și operatoarea Angela Costiuc. Sarcina principală a colectivului este de a crea o barieră sigură în calea rebutului tehnic. Examinînd mecanismele de rulare ale vagoanelor, specialiștii oferă garanția, că ele nu vor crea nici un fel de probleme pe parcursul deplasării.

Celelalte ture ale reviziei tehnice sînt conduse de revizorii superiori Denis Robuleț, Serghei Cogut și Vasile Lișciuc.

Vladimir OSTAPENCO

Ungheni: vama va controla nivelul de radiație

Curînd vameșii de aici vor dispune de mai multe posibilități pentru verificarea calitativă a trenurilor, ce cursează între stația de frontieră Ungheni și malul românesc al râului Prut. Nu departe de podul feroviar firma comercială «Eurostil Construct» montează între linii detectoare de surse radioactive în vagoanele ce vin și pleacă din țară.

Acest proiect este cît se poate de actual. În ultima perioadă de timp s-au depistat mai multe cazuri, cînd printre mărfurile transportate pe căile ferate ale Europei Occidentale și statelor CSI se află și unele cu un nivel de radiație, care depășește semnificativ normele admise. Sursele radioactive pot fi prezente în metalul uzat, ciment, piatră, produse alimentare, mărfurile industriale și multe alte încărcături, constituind un pericol serios pentru mediul ambiant, sănătatea și viața oamenilor. În zona de control vor fi verificate din mers și trenurile de pasageri de pe rutele Chișinău—București, Ungheni—Iași. Nici cea mai grosă căptușeală a vagonului nu va constitui o piedică pentru senzorii performanți, care vor detecta neapărat sursa de radiație și vor reacționa imediat chiar și în cazul unei cantități infime de substanță nocivă în bagajele pasagerilor. Semnalul va apărea pe monitorul din clădirea vamei, unit cu detectorii prin cablurile instalate în prezent de către colaboratorii firmei comerciale la o adîncime de cinci metri, lucrările fiind coordonate în prealabil cu autoritățile publice locale și calea ferată.

Implementarea sistemului de control radiologic a solicitat implicarea specialiștilor secției nr.1 semnalizare și comunicații, care muncesc la nodul feroviar de frontieră Ungheni. După cum ne-a povestit Veaceslav Bors, șef-adjunct al întreprinderii, pe care l-am întilnit pe sector, pe locul instalării senzorilor sînt îngropate cinci cabluri subterane SCB și cablul cu fibră optică, care trebuie mutate pentru a evita niște posibile deteriorări și anumite dificultăți la îngrijirea tehnică a acestora în viitor. Lucrările de săpare a noilor canale și montare a numeroaselor cabluri, care mai și trebuiau adăugate, erau executate de electromecanicul superior Serghei Mindrescu și electromecanicul Valeriu Lungu din echipa mobilă, electromecanicul SCB Anatolie Barbăneagră alături de șeful-adjunct al întreprinderii Veaceslav Bors (foto nr.1), electromecanicul SCB Lilian Pinzari, electromecanicul Mircea Sanduleac, electromontorul Serghei Ostaci (foto nr.2) și alții.

Este necesară de pe acum și soluționarea altei probleme. Ea ține nemijlocit de eficiența folosirii noului utilaj. În cazul depistării sursei radioactive va fi necesară oprirea urgentă a trenului. Însă după cum prevede proiectul,



te radioactiv vagonul va trebui detașat imediat. Încărcătura suspectă urmează a fi confiscată. Dar există oare la stație sau în preajma ei un loc potrivit pentru plasarea provizorie și dezactivarea acestora, astfel încît să fie exclus pericolul infectării radioactive a oamenilor, solului, clădirilor, încăperilor!? Ar fi binevenită amenajarea pe banii statului a unei linii oarbe speciale pentru vagoanele detașate, a unei camere de păstrare a bagajelor periculoase confiscate, bine izolată de mediul ambiant. Cu alte cuvinte, punerea la punct a controlului radiologic nu este deloc simplă și necesită acțiuni chibzuite pînă la cele mai mici detalii.

În încheiere voi explica în câteva cuvinte ce reprezintă radioactivitatea. E vorba de un proces, pe parcursul căruia are loc dezintegrarea spontană a nucleelor atomilor, însoțită de radiație — un flux de particule elementare mobile. În condiții obișnuite, cînd nivelul admisibil nu este depășit, ele nu prezintă pericol, fiind prezente chiar și în energia solară. Dar în cazul intensificării procesului de ionizare a mediului, provocat de aceste particule, substanța ce s-a pomenit în zona de impact își modifică brusc calitățile fizico-chimice, este afectată vitalitatea țesutului biologic.

Este important a atrage atenția asupra următorului moment. În cazul depistării mărfii infecta-

te radioactiv vagonul va trebui detașat imediat. Încărcătura suspectă urmează a fi confiscată. Dar există oare la stație sau în preajma ei un loc potrivit pentru plasarea provizorie și dezactivarea acestora, astfel încît să fie exclus pericolul infectării radioactive a oamenilor, solului, clădirilor, încăperilor!? Ar fi binevenită amenajarea pe banii statului a unei linii oarbe speciale pentru vagoanele detașate, a unei camere de păstrare a bagajelor periculoase confiscate, bine izolată de mediul ambiant. Cu alte cuvinte, punerea la punct a controlului radiologic nu este deloc simplă și necesită acțiuni chibzuite pînă la cele mai mici detalii.

În încheiere voi explica în câteva cuvinte ce reprezintă radioactivitatea. E vorba de un proces, pe parcursul căruia are loc dezintegrarea spontană a nucleelor atomilor, însoțită de radiație — un flux de particule elementare mobile. În condiții obișnuite, cînd nivelul admisibil nu este depășit, ele nu prezintă pericol, fiind prezente chiar și în energia solară. Dar în cazul intensificării procesului de ionizare a mediului, provocat de aceste particule, substanța ce s-a pomenit în zona de impact își modifică brusc calitățile fizico-chimice, este afectată vitalitatea țesutului biologic.

Vladimir DOBREANSCHI
Imagini : Iurie KOZLOV



FELICITĂRI!

Administrația și comitetul sindical al remizei vagoane de pasageri Chișinău o felicita cu ocazia zilei de naștere pe z-grava **Elena BASARAB**.

*La mulți ani cu sănătate,
Să aveți belșug în toate,
Bucurii și împlinire,
Viață bună, fericire!*

Administrația și comitetul sindical de la remiza vagoane de pasageri Chișinău vin cu felicitări de JUBILEU către **Ion CALUGARI**, maistru al secției asamblare vagoane.

*Să ai în suflet veșnic primăvara
Și fericirea să-ți suridă-n prag,
Să nu știi niciodată ce-i tristețea
Și lingă tine s-ai tot ce ți-i drag.
Să urci din ce în ce mai sus pe crește
Și tot ce vrei să poți fi invins,
Să scrii astfel noi pagini de poveste
Și-n fiecare zi să ai un scop atins!*

Administrația și comitetul sindical din cadrul remizei vagoane de călători Chișinău o felicita cu prilejul frumosului JUBILEU pe contabila **Ludmila CUCUIETU**.

*Flori frumoase, garofițe
Să răsără-n jurul tău,
Zile lungi și fericite
Îți dorim de jubileu!*

Administrația și comitetul sindical al depoului locomotive Bălți adresează cordiale felicitări cu ocazia JUBILEULUI dlui **Victor UZUN**, șef al Trenului de intervenție.

— Să vi se îplinească toate doleanțele, să vă ocolească necazurile. Vă dorim succese în muncă și fericire în viața personală!

*La mulți ani cu sănătate,
Domnul să vă dea de toate,*

*Poate-un strop de fericire,
Poate unul de iubire,
Poate unul de noroc,
Poate toate la un loc!*

Administrația și comitetul sindical din cadrul secției Bălți alimentare cu energie electrică o felicita de ziua nasterii pe **Alexandra CUCULESCU**, electromontor la sectorul reparație-revizie.

— Îți dorim să fii sănătoasă, plină de energie și inspirație, să te simți mereu apreciată și iubită! Rezultate maxime în tot ceea ce faci, căldură și dragoste în suflet. La mulți ani!

Administrația și comitetul sindical al secției Bălți alimentare cu energie electrică vin cu felicitări către **Serghei COLESNIC**, electromecanic la rețelele electrice zonale Ocnița — la aniversarea de 40 de ani, și către **Nicolae EFREMOV**, șef al rețelelor electrice zonale Soldănești, **Vitalie RILSKI**, electromontor la sectorul reparație-revizie — de ziua nasterii.

— Sincere urări de sănătate, bunăstare, succese în muncă și realizarea tuturor doleanțelor!

Administrația și comitetul sindical al remizei vagoane frigorifere Basarabeasca le felicita cu prilejul împlinirii vârstei de 55 de ani pe contabila **Liubov ARABAGI** și dereticătoarea **Svetlana PETROVSKI**.

*Un inger ca să vă păzească,
O-mbrățișare să vă încălzească,
Un zimbet să vă facă fericite,
O inimă să vă simțiți iubite!
La mulți ani!*

Administrația și comitetul sindical al remizei vagoane Bălți adresează cordiale felicitări cu ocazia zilei de naștere colegilor **Grigore GIRA**, **Serghei RAȚA** și **Valeriu GILCA**.

*Tot ce-i în jur și e frumos
Păstrați în amintire,
Iar noi din suflet vă dorim
Mulți ani, noroc și fericire!*

Colectivul secției Bălți semnalizare și comunicații îl felicita cu ocazia JUBILEULUI de 50 de ani pe **Ion GANZIUC**, electromecanic superior al grupului montare cablu.

*Să fii norocos, puternic, iubit,
Cu multe-impliniri și baftă în toate,
Să ai viitor luminos, strălucit,
Cu dragoste, pace, succes, sănătate!*

Î.S. «Calea ferată din Moldova» organizează o licitație «cu reducere» pentru comercializarea transportului auto

1. Licitatia se va desfășura în data de 31.10.2014 ora 14.00 pe adresa: mun. Chișinău, str.Vlaicu Pircălab, 48, Direcția Căii Ferate din Moldova.

2. Obiectele de comercializare, locul dislocării și prețul inițial:
lotul nr.1 — autocamion ZIL 130, CS 2561 C, 1982, (□urbură puternică a săgeții macaralei). Secția de alimentare cu energie electrică Basarabeasca. *Prețul inițial — 28 000 lei;*

lotul nr.2 — autocamion ZIL 5301AO, LPAD 796, 2000. Secția de întreținere a căii Basarabeasca. *Prețul inițial — 18 700 lei;*

lotul nr.3 — excavator EO Borex 2629, CB 190, 1992, Serviciul de asigurare tehnico-materială mun.Chișinău. *Prețul inițial — 54 800 lei;*

lotul nr.4 — Autoturism ZAZ 1102, CAO 747, 1984. Secția semnalizare și telecomunicații mun.Chișinău. *Prețul inițial — 9900 lei;*

lotul nr.5 — Autocamion GAZ 5204, CAV 593, 1993. Secția semnalizare și telecomunicații mun.Chișinău. *Prețul inițial — 14 000 lei;*

lotul nr.6 — Camion SAZ 3307, BSAA 851, 1992. Secția semnalizare și telecomunicații Basarabeasca. *Prețul inițial — 28 200 lei;*

lotul nr.7 — Autoturism GAZ 3102, CA.1427, 1992. Secția edificii civile Ungheni. *Prețul inițial — 10 200 lei;*

lotul nr.8 — Excavator EO 2621, UNA 706, 1986. Secția edificii civile Chișinău. *Prețul inițial — 41 800 lei;*

lotul nr.9 — Autoturism LUAZ 969M, CAP 153, 1993, Secția asigurare tehnico-materială mun.Chișinău. *Prețul inițial — 13 200 lei;*

lotul nr.10 — Autoturism LUAZ 969M, UNAA 885, 1993, Secția edificii civile Chișinău. *Prețul inițial — 8900 lei;*

lotul nr.11 — Autoturism GAZ 31029, BSAA 279, 1993, Depozitul de materiale Basarabeasca. *Prețul inițial — 13 100 lei;*

lotul nr.12 — Semiremorcă ODAZ 97725, BSAA 023, 1993, Depozitul de materiale Basarabeasca. *Prețul inițial — 31 900 lei;*

lotul nr.13 — Autoturism GAZ 31029, BLAC 600, 1993, Depozitul de material Bălți. *Prețul inițial — 14 300 lei;*

lotul nr.14 — Tractor T 40M, BLA 164, 1990, Depozitul de materiale Bălți. *Prețul inițial — 27 200 lei;*

lotul nr.15 — Remorcă 2PTS 4, BLRT 084, 1978, Depozitul de materiale Bălți. *Prețul inițial — 9300 lei;*

lotul nr.16 — Autocamion GAZ 5201, PLAC 536,1989, Stația mașini de cale Bălți (Răuțel SMC-294). *Prețul inițial — 16 400 lei;*

lotul nr.17 — Autoturism GAZ 31029, BSAA404, 1993, Trenul de construcție-montaj nr.740 Basarabeasca. *Prețul inițial — 15 100 lei;*

lotul nr.18 — Autocamion ZIL 4502, BSAA 593, 1991, Trenul de construcție-montaj nr.740 Basarabeasca. *Prețul inițial — 21 900 lei;*

lotul nr.19 — Autogreder DZ-42P, f/nr., 1986, Trenul de construcție-montaj nr.740 Basarabeasca. *Prețul inițial — 33 000 lei;*

lotul nr.20 — Autocamion GAZ 3307,BSAD 464, 1992, Trenul de construcție-montaj nr.130 Bălți. *Prețul inițial — 31 100 lei;*

lotul nr.21 — Autogreder DZ 29, ANA 869, 1971, Trenul de construcție a podurilor nr.1 or.Bender (st.Varnița). *Prețul inițial — 27 700 lei;*

lotul nr.22 — Excavator EO 5111B, ANA 736, 1988, Trenul de construcție a podurilor nr.1 or.Bender (st.Varnița). *Prețul inițial — 62 000 lei;*

lotul nr.23 — Camion GAZ 51A, BLAN 389, 1972, Depoul de locomotive Bălți. *Prețul inițial — 11 800 lei;*

lotul nr.24 — Autocamion GAZ 5204, LPAG 331, 1985, Depoul de vagoane Basarabeasca. *Prețul inițial — 15 000 lei;*

lotul nr.25 — Autocamion GAZ 3507, BSAD 421, 1990, Depoul de vagoane Basarabeasca. *Prețul inițial — 35 000 lei;*

lotul nr.26 — încărcător PEA-1.0A, LPA 870, 1995, Depoul de vagoane Basarabeasca. *Prețul inițial — 77 300 lei;*

lotul nr.27 — Autoturism GAZ 2411, BLBL 190, 1990, Depoul de vagoane Bălți. *Prețul inițial — 14 500 lei;*

lotul nr.28 — Autoturism GAZ 3102, UNAR 610, 1993, Depoul de vagoane Bălți (Pirlița). *Prețul inițial — 12 400 lei;*

lotul nr.29 — Autoturism ZAZ 1102, UNAP 532, 1988, Stația de deservire tehnică Beresti. *Prețul inițial — 6 200 lei;*

lotul nr.30 — Autocamion GAZ 52-05, CAV 853, 1988, Stația de deservire tehnică Beresti. *Prețul inițial — 16 100 lei;*

lotul nr.31 — Tractor T-25A, CA 511, 1996, Gara Chișinău. *Prețul inițial — 40 100 lei;*

lotul nr.32 — Autoturism VAZ 21070, CIZ 384, 2003, Serviciul de asigurare tehnico-materială mun. Chișinău. *Prețul inițial — 24 000 lei;*

lotul nr.33 — Autoturism GAZ 3110, CU 989, 1998, Serviciul de asigurare tehnico-materială mun.Chișinău. *Prețul inițial — 22 400 lei.*

3. Pentru participare la licitație se admit persoanele care au achitat un avans în mărime de 10% din prețul inițial și taxa de participare la licitație în mărime de 500 lei.

4. Taxa de participare la licitație și avansul se transferă pe contul de decontare al ÎS «CALEA FERATĂ DIN MOLDOVA».

Rechizitele bancare:

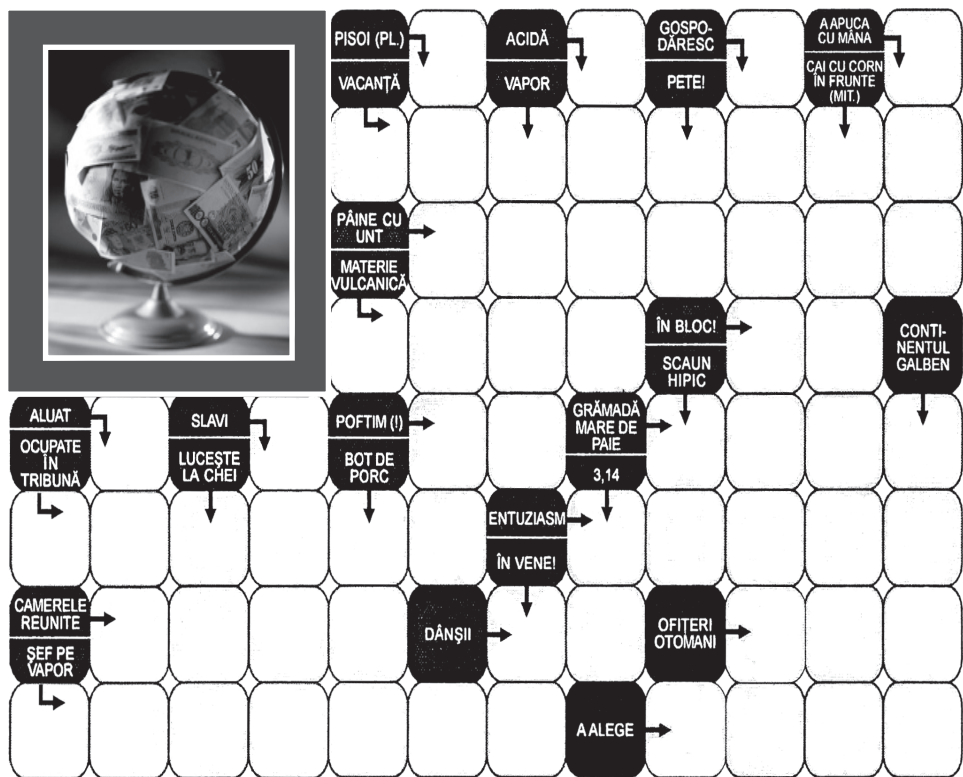
c/d 22512004872
în BC «Moldova-Agroindbank» S.A. fil.Nr.1 Chisinau,
c/b AGRNMD2X885 Chisinau
c/f 1002600001257, cod TVA 0200957

5. Depunerea cererilor de participare la licitație se va efectua pe adresa: or. Chișinău, str. Vlaicu Pircălab, 48, biroul 21 (Direcția Căii Ferate din Moldova). Cererile se vor depune respectiv până pe data de 30.10.2014 ora 14.00. Cererile vor fi depuse numai în cazul încasării mijloacelor banesti transferate pe contul ÎS «CALEA FERATA DIN MOLDOVA».

Pentru explicații cu caracter organizatoric vă puteți adresa către secretarul Comisiei de licitație la

tel.: (022) 27-00-47, 83-47-56, mob.: 069449315, email: auction@railway.md.

Integrame



Din revista «Integrame pentru toți»