

FERROVIARUL

Moldovei

N 16 (5832) 23 aprilie 2015

Ziarul apare din 1 mai 1941

Pe 16 aprilie 2015 directorul general al ÎS «Calea Ferată din Moldova» Vladimir CEBOTARI a organizat o audioconferință. În raportul său el a menționat, printre altele, că a fost desemnat în funcția de director general al Căii Ferate a Moldovei după ce a activat în calitate de viceministru în cadrul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii drumurilor al RM. De aceea cunoaște bine starea de lucruri la magistrală, posedă informația necesară.

■ DE LA AUDIOCONFERINȚĂ

Vladimir CEBOTARI:

«E necesar a atinge un nivel nou calitativ de dezvoltare»

Situația economico-financiară actuală a CFM este extrem de complicată. Calea ferată a încheiat anul 2014 în condițiile lipsei acute de mijloace financiare și volumului limitat al traficului de marfă și călători. Această tendință persistă și în anul curent 2015, în special din cauza gradului înalt de uzură a materialului rulant, a infrastructurii nedezvoltate și a deficitului de cadre. Sint necesare acțiuni urgente, cardinale, capabile să pună începutul unei etape noi calitative în dezvoltarea tehnică și tehnologică a magistralei.

Deoarece traficul feroviar necesită volum mare de muncă, un factor important pentru optimizarea resurselor CFM este, în opinia directorului general, creșterea randamentului și eficienței muncii în teren. După spusele sale, colectivul căii ferate poate schimba situația. Experiența profesională și aptitudinile colectivului de mii de angajați ai Căii Ferate a Moldovei vor ajuta la realizarea planului de dezvoltare a întreprinderii, elaborat de cei mai experimentați specialiști ai săi. Or, aceste acțiuni nu vor fi suficiente de rezultative fără inițiativa locală.

Planurile trasate de administrație trebuie completate cu idei și propuneri venite din partea cadrelor de conducere din veriga medie a CFM cu suportul colectivelor de muncă.

În procesul formării politicii de dezvoltare a transportului feroviar se poartă, după cum se știe, negocieri cu structurile bancare europene, care oferă CFM împrumuturi de lungă durată pentru renovarea și modernizarea infrastructurii ramurii, începând cu materialul rulant și terminând cu gospodăria liniei, mijloacele de semnalizare și comunicații, alimentarea cu energie electrică etc. E vorba de sume mari, care trebuie cheltuite în mod chibzuit, calcu-



Imagine: Iurie KOZLOV

lindu-se minuțios toate procedurile tehnice și tehnologice.

Evaluând rezultatele activității pe parcursul anului 2014 și în primele luni ale lui 2015 și căile de depășire a situației create, drept acțiune primordială, ce va permite ameliorarea situației financiare la calea ferată, trebuie considerată respectarea parametrilor stipulați în buget. De asemenea, luptând pentru creșterea maximă a volumului de muncă în traficul de marfă

și călători, este necesar a optimiza structura de dirijare, în baza căreia va fi ameliorată economia CFM, sporită eficiența gestionării forței de muncă și găsite instrumentele pentru ridicarea gradului de motivare a muncii colectivului căii ferate.

La fiecare întreprindere a Căii Ferate din Moldova trebuie pus în aplicare un program riguros de economisire a resurselor sub toate aspectele: de muncă, materiale, energetice și de trafic. Calitatea acestei

munci va fi verificată cu strictete de către administrația CFM.

În viitorul apropiat va fi elaborată strategia funcțională de gestionare a CFM.

În aceste condiții toți șefii subdiviziunilor structurale trebuie să cugete creativ asupra acestor sarcini și asupra rezervelor de sporire a calității, și să înainteze propuneri directorului general.

Realizarea cu succes a eforturilor comune va constitui temelia, care va ajuta CFM să atingă nivelul cunoscut al randamentului producției, va permite ca întreprinderea să-și stabilizeze la maximum toți parametrii de bază: stabilitatea financiară, capacitatea de dezvoltare, rentabilitatea capitalului.

Irina KRAEVSKAIA

DESEMNĂRI ÎN FUNCȚIE

Printr-un ordin al directorului general al ÎS «Calea Ferată din Moldova» în funcție de vicedirector general responsabil de deservirea tehnică și reparație a fost transferat **Miron Gagauz**.

DIN SURSE OFICIALE

Bilanțurile activității de muncă a ÎS «Calea Ferată din Moldova» pe anul 2014

În 2014 volumul de muncă a constituit 1436,3 mln. tono-kilometri, ceea ce este cu 6,9 la sută mai puțin decât prevedea planul și cu 8,4 la sută mai puțin comparativ cu anul 2013. Circuitul tarifar al încărcăturilor a rămas neindeplinit cu 3,2 la sută față de plan și cu 4,8 la sută față de anul 2013, și a constituit 1179,4 mln. tono-kilometri ori 3,2 mln. tono-kilometri în 24 de ore.

Planul la circuitul de călători a fost îndeplinit în anul 2014 în proporție de 78,9 la sută — 256,9 mln. pasager-kilometri, iar comparativ cu 2013 — 77,9 la sută din cauza diminuării fluxului de călători pe rutele internaționale.

În aceeași perioadă de timp planul de expediere a încărcăturilor a fost îndeplinit cu 116 procente, fiind expediate 1785,8 mii tone în loc de 1540 mii tone, și cu 111,6 procente față de rezultatul anului 2013.

Recepționarea încărcăturilor a constituit în medie diurn 253 vagoane, planul fiind 235, adică zilnic au fost recepționate cu 18 vagoane mai mult.

Predarea încărcăturilor a constituit în medie diurn 248 vagoane în locul celor 236

planificate, adică cu 12 vagoane mai mult decât prevedea planul. În 2014 s-au obținut venituri din trafic în sumă de 947,9 mln. lei, iar consumurile de trafic au alcătuit 1133,7 mln. lei, adică cu 52,3 mln. lei mai puțin decât se planificase.

Conform bilanțului net al anului 2014, s-au înregistrat pierderi în sumă de 101,6 mln. lei, inclusiv 185,8 mln. lei pierderi din trafic, dintre care pierderi de 261,7 mln. lei în traficul de pasageri și venituri de 75,9 mln. lei în traficul de marfă.

Veniturile din activitatea auxiliară au alcătuit în anul trecut 104 mln. lei, planul fiind 76,5 mln. lei. Din altă activitate operațională în 2014 s-au înregistrat pierderi de 19,2 mln. lei, deși se planificaseră venituri în sumă de 60,1 mln. lei, cauza fiind lipsa solicitărilor de închiriere a vagoanelor de marfă în urma declinului economic și altor motive.

Din activitatea investițională s-au obținut rezultate pozitive în sumă de 16,5 mln. lei din realizarea mijloacelor fixe.

În cadrul activității financiare rezultatul negativ de 15,8 mln. lei s-a înregistrat din cauza diferenței de curs valutar la împrumuturile accesate anterior în euro.

Rezultatele activității de muncă a ÎS «Calea Ferată din Moldova» în două luni ale anului 2015

Pe parcursul a 2 luni 2015 volumul de muncă exprimat în tono-kilometri a constituit 203,9 mln., ceea ce depășește cu 2,2 la sută cifra planificată și rămâne în urmă cu 3,9 la sută față de două luni 2014. Circuitul tarifar al mărfurilor a constituit 170,9 mln. tono-kilometri ori 2,9 mln. tono-kilometri diurn, astfel fiind depășit cu 5,4 la sută planul și cu 1,1 la sută indicatorul celor două luni similare din 2014.

Planul la circuitul călătorilor în 2 luni 2015 a fost realizat în proporție de 88 la sută, adică 3 mln. pasager-kilometri, iar față de cele 2 luni analogice din 2014 — 76,4 la sută, din cauza diminuării fluxului de călători în traficul internațional.

Planul de expediere a încărcăturilor în 2 luni a fost îndeplinit cu 90 la sută. S-au expediat 132,9 mii tone în loc de 147,6 mii tone. Comparativ cu cele 2 luni similare din 2014 expedierea încărcăturilor a constituit 51,1 la sută.

Recepționarea încărcăturilor pe parcursul a 2 luni a fost de 244 vagoane diurn în loc de 264 vagoane, zilnic erau recepționate cu 20 vagoane mai puțin. Predarea fluxului de marfă a atins în medie diurn 237 vagoane, planul fiind 277 vagoane, ceea ce e cu 40 vagoane mai puțin.

Pe parcursul a 2 luni curente numărul angajaților întreprinderii a fost în medie de 9813 persoane ori cu 243 persoane mai puțin decât prevede planul și cu 358 feroviar mai puțin decât în cele 2 luni similare din 2014.

În aceeași perioadă s-au obținut venituri din trafic în sumă de 139,3 mln. lei — cu 10187,6 mii lei peste plan. Inclusiv în traficul de marfă veniturile au constituit 105,3 mln. lei, ceea ce depășește cu 11059,1 mii lei cifra planificată, iar în traficul de călători — 34 mln. lei, cu 871,5 mii lei mai mult decât s-a planificat.

Consumurile de trafic vor constitui 177,4 mln. lei, ceea ce e cu 9,1 mln. lei mai puțin decât cifra de plan.

Rezultatul net în 2 luni ale anului curent ar putea fi următorul: pierderi în sumă de 34,8 mln. lei, cifra de pierderi planificată fiind 46,5 mln. lei. Inclusiv în trafic: pierderi în sumă de 38 mln. lei, pierderile planificate fiind 57,3 mln. lei.

Veniturile din activitatea auxiliară vor constitui 32,3 mln. lei, planul fiind 21 mln. lei; din activitatea operațională se preconizează pierderi în sumă de 9,6 mln. lei, fiind planificate pierderi de 11,2 mln. lei.



GRIJĂ pentru pasageri

Din capitala Moldovei trenurile accelerate și cele de pasageri pleacă peste hotare în câteva direcții, transportând mii și mii de oameni. Vagoanele nu sînt nici pe departe noi, dar colectivul Direcției deservire a călătorilor face tot posibilul pentru îngrijirea și exploatarea tehnică a lor în corespundere cu cerințele securității circulației. La toate acestea se mai adaugă confortul atît de necesar, pe care se străduie să-l ofere pe parcurs insoțitorii de vagon. Ultimii constituie o categorie aparte de personal, deoarece anume acțiunile lor determină, în primul rînd, calitatea serviciilor oferite. E imbucurător, că ea include minunați feroviar.



Imagini: Iurie KOZLOV

1

Vladimir OSTAPENCO

Printre cei ce demonstrează atitudine conștiincioasă față de îndeplinirea obligațiilor de serviciu se numără Natalia Meșcereakova și Natalia Sandu. Prima și-a început biografia de muncă în transportul feroviar la vîrsta de optsprezece ani, cînd după absolvirea școlii medii în anul 1993 s-a angajat operatoare la Centrul informare și calcul al căii ferate. Ulterior a devenit operatoare la «cocoasa» st. Chișinău-2. În ultimii opt ani face parte din echipa de tren condusă de Iurie Popa (cursa nr.47).

Pe aceeași direcție Moskova, dar cu trenul nr.341, în echipa lui Dumitru Tetelea, circula din anul 2007 Natalia Sandu, absolventă a Colegiului tehnic de transport feroviar din Bălți.

Doamnele posedă diferite caractere, dar ambele sînt adevărate gospodine ale vagoanelor din subordine, mențin în ele ordinea și curătenia, depun suflet, îngrijindu-se de pasageri.

Deservirea pe parcursul călătoriei prevede și serviciile vagoanelor-restaurant, incluse în garniturile de tren. Specialiștii

lor se străduie să ofere pasagerilor bucate gustoase.

Profesia Tamarei Mocanu, despre care vreau să vă povestesc, pare una obișnuită: chelneriță. Dar atunci, cînd o vezi pe această femeie amabilă și atentă, îmbrăcată în costum național, purtînd cu zîmbet și virtuozitate farfuriile cu bucate printre mesele aranjate frumos, înțelegi cit de mult își iubește meseria. Ea nu este indiferentă la ceea ce vor spune ori pur și simplu vor gîndi pasagerii despre calitatea deservirii în vagonul-restaurant. Dragostea de viață vine chiar din inima ei, deschisă cu sinceritate în fața oamenilor. Probabil, astfel se explică situația, că și Tamara, după cum mi-a mărturisit, are norocul să cunoască pe parcursul vieții mai mult oameni buni.

— Înainte de a mă angaja în 1998 la DDC, avusesem deja ocazia să muncesc la restaurant, — își deapănă amintirile dînsa. — Dar la calea ferată mi-a plăcut cel mai mult. Nu e vorba doar de romantică. Colectivul nostru, condus de Nadejda Pușneac, este unit, prietenos. Obişnuim



2

 ÎN IMAGINI: 1. Insoțitoarele de vagon Natalia Meșcereakova și Natalia Sandu
 2. Chelnerița vagonului-restaurant Tamara Mocanu

să ne sustinem reciproc, să împărțăm toate bucuriile și necazurile. Astfel ne facem mai ușoară viața pe drum, care nu e deloc simplă. Numărul călătorilor deserviți pe parcursul unei deplasări este destul de mare, de aceea e important a asigura prin eforturi comune un asemenea nivel al deservirii, de care clientela să fie mulțumită.

La magistrala noastră mai sînt încă multe de făcut pentru îmbunătățirea în continuare a calității serviciilor oferite.

De rînd cu soluționarea problemelor de ordin tehnic un rol important aparține factorului uman. Numai atunci, cînd vor resimți o adevărată grijă din partea personalului trenurilor, pasagerii vor recurge cu plăcere într-un număr mare la serviciile transportului feroviar.

Atestarea — momentul adevărului

Conform unei dispoziții a șefului magistralei, la ÎS «Calea Ferată din Moldova» se organizează o dată în trei ani atestarea feroviarilor implicați în procesul mișcare. Iată că după trei ani momentul respectiv a sosit, el fiind pentru mulți angajați, la drept vorbind, un examen foarte important. Or, cum s-ar putea altfel verifica serios, cine cunoaște într-adevăr bine instrucțiunile de serviciu și posedă capacitatea de a acționa corect în diverse situații, și cine răspunde incorect, pregătindu-se superficial către acest examen important.

La sectorul mișcare Ocnița atestarea s-a desfășurat în perioada 23 martie—2 aprilie. Impiegații de mișcare și macagii de la stații s-au prezentat în fața comisiei, din care făceau parte revizorul pentru securitatea circulației al sectorului 5 Serghei Zelenov, electromecanicul superior SCB Oleg Sultanov, electromecanicul superior interimar SCB Veaceslav Culcicovskii și inginerul pentru protecția sănătății și securitatea muncii al stației Ocnița Serghei Colțatel. Deja nemijlocit la stații se alăturau comisiei și conducătorii acestora.

Particularitatea atestării pe sector ține de modul de organizare a acesteia: s-a renunțat la acoperirea unor segmente, cum se făcea odinioară, membrii comisiei deplasîndu-se de această dată la fiecare stație. Astfel putea fi verificată mai bine nu doar cunoașterea teoriei, ci și deprinderile practice în circumstanțe concrete.

În linii generale feroviarii au răspuns destul de bine. Dar s-a constatat o tendință interesantă: cea mai bună cunoaștere a instrucțiunilor de serviciu au demonstrat în majoritatea cazurilor impiegații de mișcare cu o vechime de muncă mai mică în această funcție, pe cînd specialiștii cu experiență au cam dezamăgit examinătorii prin răspunsurile lor confuze. Care ar putea fi explicația? Relaxarea? Mai trebuie de văzut.

Îi voi nominaliza pe cei mai buni. E vorba, în particular, de impiegații de mișcare Tatiana Ojovanu și Emilia Rudeacova (Drochia), Nicolae Sapojnic (Vălcinet), Natalia Cuzmin (Rediul Mare), Ludmila Colbasiuc, Tatiana Cemirtan, Vitalie Rusnac (postul blocare km 61, Lipcani și Criva), Nadejda Moșina și Maria Țurcan (Dondușeni), Ion Dolgan (Tirnova) etc.

În contextul lacunelor depistate se conturează sarcina sporirii calității instruirii tehnice la stații, a controalelor inopinate de zi și de noapte, a discuțiilor individuale. Este important a acorda mai multă atenție completării practice a formularelor actelor tehnice și celor privind trenurile. Toate acestea țin de obligațiile de serviciu ale conducătorilor stațiilor. Iar revizorul de sector pentru securitatea circulației, la rîndul său, intenționează să organizeze în viitorul apropiat seminare pentru mișcăriști, la care vor fi abordate și studiate suplimentar chestiunile ce țin de rezultatele atestării.

Se preconizează de asemenea o instruire practică la panourile de dirijare a macazurilor de la posturile centralizare electrică, pentru a organiza încă o dată ordinea corectă a acțiunilor impiegaților de mișcare.

Vladimir DOBREANSCHI

PROTECȚIA SĂNĂTĂȚII ȘI SECURITATEA MUNCII

S-au făcut totalurile, sînt nominalizați învingătorii

Au fost totalizate rezultatele trecerii în revistă-concurs la protecția sănătății și securitatea muncii pentru titlul «Cea mai bună filială a Căii Ferate din Moldova la protecția sănătății și securitatea muncii» și «Cel mai bun funcționar, muncitor la protecția sănătății și securitatea muncii» în anul 2014.

Printre colectivele cu peste 1000 de angajați învingător a fost declarat colectivul Direcției deservire a călătorilor — șef interimar Veaceslav Pașcan, președinte al comitetului sindical Tatiana Vartic, care a beneficiat de un premiu de 3200 lei.

Printre colectivele cu un număr de angajați de la 400 pînă la 1000 persoane **locul întâi** n-a fost ocupat de nimeni și premiul de 2800 lei s-a distribuit în conformitate cu condițiile trecerii în revistă-concurs. **Locul doi** și premiul de 2600 lei a revenit colectivului secției liniei nr.3 Basarabeasca — șef interimar Ivan Tcacenco, președinte al comitetului sindical Elena Cotelnic. De **locul trei** și un premiu de 2400 lei s-a învrednicit serviciul pază paramilitară — șef Iurie Gisca, președinte al comitetului sindical N.Bujac.

Următoarea categorie sînt colectivele cu 200-400 angajați. Aici locurile au fost distribuite în felul următor: **locul întâi** — depoul de locomotive nr.4 Bălți — șef A.Eșan, președinte al comitetului sindical L.Eșan, premiul — 2400 lei; **locul doi** — secția nr.1

semnalizare și comunicații Chișinău — șef A.Bojenco, președinte al comitetului sindical T.Ermolina, premiul — 2200 lei; locul trei — remiza vagoane nr.2 Basarabeasca — șef A.Dimitrov, președinte al comitetului sindical V.Draganova, premiul — 2000 lei.

În categoria colectivelor formate din mai puțin de 200 angajați au fost declarate învingătoare: colectivul SML-294 — șef M. Dubciac, președinte al comitetului sindical lu. Gorina — **premiul întâi** în mărime de 2000 lei; secția nr.3 alimentare cu energie electrică Bălți — șef S.Latîșev, președinte al comitetului sindical A.Boldescu — **premiul doi** în mărime de 1800 lei; colectivul remizei vagoane nr.3 Bălți — șef V.Gilca, președinte al comitetului sindical R.Vieru — **premiul trei** — 1600 lei.

Pentru participare la desfășurarea trecerii în revistă-concurs și îndeplinirea condițiilor acestuia au fost premiate cu cîte 550 lei fiecare colectivele stațiilor Alexăndreni — șef T.Tarasova, Răuțel — șef A.Burlacu, Țira — șef V.Balamut, Prut — șef P.Ciaus.

Pentru implicare activă în organizarea trecerii în revistă-concurs pentru titlul «Cel mai bun funcționar, muncitor la protecția sănătății și securitatea muncii» 44 feroviarilor au primit mulțumiri și premii bănești a cîte 400 lei fiecare.

Dumitru DURNESCU,
șef al serviciului securitatea și
sănătatea în muncă al ÎS «CFM»

LA VECINII NOȘTRI

În procesul de reparație a locomotivelor deseori apare necesitatea curățării detaliilor din grupul bielă-piston al motoarelor diesel.

Această operațiune este executată de mașini de spălat speciale, suplimentîndu-se de regulă cu o curățare manuală cu ajutorul răzuitorului. Pînă mai ieri așa se proceda și la depoul de locomotive Brest al Căii ferate din Belarus. Recent, însă, în ajutorul locomotivarilor de acolo a venit modulul ultrasonor cu denumirea poetică «Muza-600», care a permis ușurarea muncii motoristilor, dar și îmbunătățirea semnificativă a calității curățării suprafețelor detaliilor. Prioritatea noii metode mai constă și în faptul, că a devenit posibilă curățarea calitativă a detaliilor cu o configurație complicată.

Procesul tehnologic este executat în felul următor. Detaliile ce urmează a fi curățate suplimentar se așează într-un coș special și se cufundă într-un container cu apă și detergent (în proporție de 1:10) încălzit pînă la temperatura de +55 grade Celsius. Pe toți pereții laterali ai vasului respectiv sînt montate radiatoare cu ultrasunet, care crează în suspensie unde de șoc pulsative. Acestea pătrund în pelicula stratului de murdărie, distrugînd-o. Concomitent apar torente puternice, care spală automat particulele de murdărie de pe suprafețele detaliilor. De obicei o asemenea spălare durează circa zece minute, dar în caz de necesitate poate fi prelungită.

«FEROVIARUL DIN BELARUS»

OFERTE DE MUNCĂ

DEPOUL DE LOCOMOTIVE BĂLȚI ANGAJEAZĂ DE URGENȚĂ:

- ✓ șef al depozitului de combustibil;
- ✓ brigadier la depozitul de combustibil.

Cerințe: studii medii tehnice,
experiență de muncă
în domeniul dat.

Informații la telefoanele:
8 22 29; 8 22 11



ZIUA PARTICIPANȚILOR LA LICHIDAREA CONSECINȚELOR CATASTROFELOR RADIOACTIVE ȘI A MEMORIEI VICTIMELOR ACESTORA

MEMORIA TRISTĂ A CERNOBÎLULUI

Pe 26 aprilie 2015 se împlinesc 29 de ani de la o groaznică tragedie — accidentul produs la Centrala atomică Cernobil. În urma distrugerii complete a blocului patru al acestei centrale atomice a fost emanată în atmosferă o mare cantitate de substanțe radioactive, fiind puse în pericol sănătatea și viața multor oameni. La lichidarea gravelor consecințe ale accidentului în cauză au fost trimiși peste 600 mii de oameni, inclusiv locuitorii ai Moldovei. Printr-o asemenea încercare grea și periculoasă a trecut și Gheorghe Efremov, maistrul-picher la districtul nr.8 al secției liniei Bălți.

— Au trecut atâtea ani, dar și acum Cernobilul, acest pelin amar al pământului, persistă în conștiință ca o senzație de mare necaz, — își deapănă firul amintirilor veteranul. — E una să auzi despre consecințele acestei avarii din mass-media și cu totul altceva e să vezi tabloul adevărat. Noi, un grup de picheți, am fost trimiși în zona afectată peste un an după acel accident. Am fost distribuiți în subordinea secției liniei Cernigov, sectorul căreia Vilicea—Ianov—Posudovo—Iolcea de maximă importanță pentru transport a nimerit în zona cu nivel sporit de radiație. Elementele suprastructurii liniei și terasamentul trebuiau dezactivate, dar spălarea prafului radioactiv cu apă și soluții dezacti-



vante n-a avut efecte pozitive. De aceea s-a decis renovarea parțială ori completă a liniei.

Fiind desemnat în funcție de brigadier, Gheorghe Efremov și montatorii din subordinea sa sustrăgeau panourile linii contaminate și montau în locul lor altele

noi. Era sustras de asemenea un strat de pietriș, care urma să fie îngropat, la fel ca și materialele demontate. Nu era deloc ușor. Munca îi sleia de puteri, în gît — un nod neplăcut, în gură — gust de metal.

Echipa muncea peste o zi, seara îmbrăcăminte era dezactivată, oamenii

faceau duș și plecau la Cernigov. Cică, și astăzi pe o linie oarbă, plină de buruieni a stației Posudovo se află o locomotivă veche, folosită la transportarea oamenilor și încărcăturilor în zona contaminată. Nivelul de radiație al acesteia este atât de mare, încât nici nu poate fi vorba de exploatarea în continuare a locomotivei ori transformarea ei în metal uzat.

Gheorghe Efremov s-a aflat în zona nocivă vreo două luni. Pentru curajul manifestat la lichidarea consecințelor avariei de la Cernobil a fost distins cu Diploma de onoare a administrației și comitetului sindical al secției liniei Cernigov, cu medalii, printre care și «Crucea Cernobilului. Moldova», pe care a primit-o cu ocazia împlinirii a 25 de ani de la acea tragedie. Începând cu anul 2012, la decizia șefilor statelor CSI 26 aprilie este considerată Ziua participanților la lichidarea consecințelor catastrofelor radioactive și a memoriei victimelor acestora.

Citeva cuvinte despre biografia de muncă a veteranului. Gh. Efremov muncește în transportul feroviar din anul 1974, parcurgând calea de la montator și brigadier liniei până la șef al districtului Cobilnea. Organizator experimentat, specialist competent, el a reușit să adune în jurul său adevărați tovarăși de idei, devotați profesiei. Deloc întâmplător districtul este unul dintre cele mai bune în cadrul secției liniei Bălți. În pofida problemelor de aprovizionare cu materiale pentru suprastructura liniei, colectivul asigură un nivel bun al punctajului. Apropo, în primul trimestru al anului curent acesta a alcătuit 16-24 unități, planul fiind 90.

Vladimir DOBREANSCHI

ÎN IMAGINE: maistrul-picher Gheorghe Efremov

Imagine de autor

REZERVE DE ECONOMISIRE

Energia electrică — resursă costisitoare

Devalorizarea semnificativă la începutul anului curent a leului moldovenesc în raport cu cele două valute străine principale a provocat a nouă majorare a prețurilor la cele mai importante resurse energetice pentru economia republicii, printre care și energia electrică. Deja la finele lui martie curent operatorii rețelelor electrice de distribuție au solicitat Agenției Naționale de Reglementare în energetică (ANRE) mărirea tarifelor cu circa 50 la sută. Aceasta va afecta neapărat interesele economice ale ÎS «Calea Ferată din Moldova», deoarece în condițiile creșterii presiunii asupra prețului de cost al transportării mărfurilor și pasagerilor devine tot mai dificil a face față concurenței pe piața serviciilor de transport.

Metoda «stringerii curelei» cu scopul de a economisi nu va fi suficientă. A devenit stringentă necesitatea implementării mai consecvente în practică a tehnologiilor cu consum redus de energie, drept dovadă servind, bunăoară, experiența remizei vagoane nr.3 Bălți — una din întreprinderile avansate ale magistralei, unde a fost elaborat și se realizează cu succes programul eficient de consumare rațională a energiei electrice.

— Pe parcursul anului trecut remiza noastră a consumat 284,6 mii kVt/ore de energie electrică, limita fiind 457,6 mii, astfel economisindu-se 173 mii kVt/ore, — povestește economistul Nicolae Sufrai. — Pentru comparație: în anul 2013 consumul a fost egal cu 662,1 mii kVt/ore.

Desigur, cifrele reflectă într-o anumită măsură scăderea volumului de reparație capitală a vagoanelor, dar cea mai mare parte a economiilor s-a obținut de pe urma punerii în aplicare a rezervelor suplimentare. A devenit o regulă folosirea utilajului cu consum sporit de energie doar în caz de necesitate. Stația de compresie, care deservește nu doar remiza vagoane, ci și depoul de locomotive, întreprinderea de producere a traverselor din beton armat, revizia tehnică de la stația Bălți-Slobo-

zia, livrează sectoarelor aer comprimat numai în anumite ore la cererea utilizatorilor, restul timpului fiind în repaus. A fost achiziționat și montat un compresor mai eficient. Or, cel mai mare randament s-a obținut anul trecut de pe urma instalării masive la întreprindere a diodelor luminescente, care permit reducerea aproape de 10 ori a consumului

de curent electric comparativ cu becurile obișnuite, asigurând un nivel confortabil de iluminare și sume mult mai mici pentru energia electrică. Ele și-au demonstrat deja rentabilitatea în condițiile tarifului de 1,57 lei pentru un kilovat de energie electrică (energeticienii solicită suplimentar 10,5 la sută pentru pierderile tehnice în cablurile de racordare), iar odată cu noile scumpiri rolul diodelor luminescente în scop de economisire va crește și mai mult.

Vreau să mă refer mai detaliat la diodele luminescente tip LED (de la noțiunea light emitting diode în engleză) — **in imagine**, implementate la remiza vagoane. E vorba de elemente electronice semiconductoare, care la trecerea curentului prin ele emit unde de lumină de o anumită lungime. Prețul de piață al acestora depășește de câteva ori costul becurilor obișnuite, atingând 150-200 și mai mulți lei. Or, dacă acestea sînt originale (și nu contrafăcute), cheltuielile se recuperează, după cum demonstrează practica, în 7-12 luni. Termenul de exploatare constituie 50-60 mii ore, depășindu-l astfel de vreo 80 de ori pe cel al becurilor obișnuite și de 10-15 ori pe cel al becurilor luminescente.

lată unele calcule ale randamentului

energetic. În condiții tipice diodele luminescente consumă în medie pe oră 0,003 kVt/oră, iar becul obișnuit — 0,06 kVt/oră. În 24 de ore consumul atinge respectiv 0,07 și 1,44 kVt/oră, într-un an — 25,5 și 525,6 kVt/oră. O asemenea diferență substanțială se explică prin faptul că într-un bec obișnuit curentul se transformă mai



întii în căldură, apoi în lumină, iar dioda luminescentă evită această fază intermediară, ceea ce sporește semnificativ randamentul ei.

Există și alte priorități. Diodele luminescente nu conțin elemente nocive pentru sănătatea omului (mercur, plumb etc.), nu emit raze ultraviolete. La ele lipsesc bolul de sticlă și detaliile mobile potențial nesigure.

Voi mai adăuga aici asemenea calități precum durabilitatea mecanică și rezistența la vibrații, funcționalitatea în condițiile unui diapazon amplitudine de temperaturi ale mediului ambiant.

Remiza vagoane Bălți este dotată deja în proporție de 80 la sută cu diode luminescente cu capacitatea de la 5 până la 9 Vt. Ele luminează integral încăperile blocului

administrativ, parțial — sectoarele roțirole, asamblare și auxiliar. Pe teritoriul întreprinderii sînt montate diode cu capacitatea de 25 Vt. Înainte de apariția noii generații de corpuri de iluminat, care se deosebesc principial de cele precedente, aici erau utilizate mai întii becuri cu capacitatea de la 100 până la 500 Vt, apoi corpuri de iluminat DRL cu capacitatea de până la 250 Vt.

În viitor diodele luminescente vor fi implementate pe măsură ce serviciul centralizat de aprovizionare al căii ferate va satisface cererea de diode LED.

Montarea este efectuată de electricienii sectorului reparație a utilajului electric sub conducerea maistrului Grigore Gira. E vorba de Ion Vedmediuc, Valentin Jumiga, Alexandru Vlaznev, care imbină această muncă importantă cu reparația profilactică și curentă a componentei electrice a strungurilor exploatate la remiza vagoane.

Rezervele de economisire a energiei electrice la întreprindere nu sînt ieșite. Specialiștii de aici au multe idei interesante pentru viitor. Una din ele ține de implementarea agregatelor de sudare electrică tip invector. Ce-i drept, realizarea acestei idei promițătoare în aspect economic presupune anumite investiții. Dar energia electrică este o resursă, care se scumpește mereu, de aceea trebuie depuse eforturi pentru a face față provocărilor timpului.

Vladimir DOBREANSCHI

Imagine: Iurie KOZLOV

Colectivul stației Cahul este profund îndurerat de moartea prematură a casieritei

Nina DONET

și exprimă sincere condoleanțe rudelor și prietenilor decedatei.

Dumnezeu s-o odihnească în pace.



FELICITĂRI!

Colectivul și comitetul sindical ale secției liniei Basarabeasca adresează cordiale felicitări cu ocazia zilei de naștere lui **Serghei MICLEUȘANU**, maistru-picher al districtului nr.3, și **Larisei MORARI**, magazioneră a secției, lui **Serghei GNILOZUB**, șef-adjunct al secției, **Veronicăi ANESTE**, inspector în domeniul personal, lui **Mihail ENI**, specialist pentru protecția sănătății și securitatea muncii, **Verei ZGHEREA**, dispecer în secție, lui **Eugeniu BORDEA**, maistru-picher al districtului nr.12.

*Mulți ani cu sănătate,
Să aveți belșug în toate:
Bucurii și împlinire,
Viață bună, fericiți!*

Administrația și comitetul sindical de la remiza vagoane Bălți îi felicită de ziua nașterii pe **Lidia DOROS**, dereticătoare, și **Serghei HRAPCENCOV**, brigadier.

— Multi ani și mult noroc în această zi specială. Vă dorim să vi se îndeplinească toate dorințele. Sănătate și numai bucurii!

Colegii de serviciu de la arhiva ÎS «Calea Ferată din Moldova» adresează cordiale felicitări cu prilejul zilei de naștere sefei arhivei **Natalia KOLEADA**.

— Un trandafir s-a atașat la buchetul vieții dumneavoastră. Fie ca el să înflorească mai frumos și plin de sănătate decât cei care sînt deja în buchet. Mulți ani norocoși!

Colectivul serviciului audit intern al ÎS «Calea Ferată din Moldova» îl felicită cu ocazia zilei de naștere pe revizorul **Iurie RINJA**.

— Vă dorim multă sănătate, bunăstare

și fericire în familie! Succesul să vă însoțească în toate faptele bune, să aveți parte în viață de cit mai multe evenimente interesante și admirabile!

* * *

Colectivul stației Călărași vine cu felicitări de ziua nașterii către casierita bilete **M.SOLODCO** și dereticătorea **A.BUTUCEA**.

— Un buchet splendid și veselie, care să vă aducă noroc în viață și prieteni în casă în această zi. Mulți ani fericiți!

* * *

Administrația și comitetul sindical din cadrul remizei vagoane frigorifere Basarabeasca îl felicită la împlinirea vârstei de 65 de ani pe **Vladimir BONDARENCO**, lăcătuș-electrician în secția utilaje.

*Lasă anii să-ți zîmbească,
Viața să te-nveselească.
Nu privi în urma lor,
Nu le spune că ți-e dor.
Spune doar: sînt fericit,
Norocos și împlinit!
Și mereu va fi așa
Mulți ani de ziua ta!*

* * *

De ziua nașterii administrația și comitetul sindical ale TCM-740 Basarabeasca sînt alături de contabilii **Vasile VOLOKITIN** și **Aliona VANEEVA**, dorindu-le:

*Domnul să vă dea de toate,
Bucurie, sănătate.
Viața să vă fie plină
De belșug și de lumină.
Casă, masă, succes, bani,
Noroc bun și la mulți ani!*

* * *

Colectivul secției Chișinău alimentare cu energie electrică și comitetul sindical ale întreprinderii adresează cordiale felicitări de ziua nașterii șoferului sectorului energetic nr.1 **Alexandru ZAZIUC** și electro-montorului **VSEVOLOD POPOV**.

*S-aveți gîndul plin de soare,
Viața — plină de culoare,
Inima de bucurie,
Casa — de ce vă mîngîie.
Să vă știm zîmbind mereu
Și la bine, și la greu.
Să trăiți cit vă doriți —
Mulți, mulți ani fericiți!*

Scrisoare la redacție



Lecuiesc și cuvintele de încurajare și consolare

Am urmat o cură de tratament în secția neurologie a spitalului feroviar de la stația Chișinău. Din păcate, ajung deseori pe paturile de spital, de aceea am posibilitatea să fac comparație.

Imediat ce am fost internată în această secție a SCC am avut senzația, că deja am primit o parte din tratamentul cuvenit.

În secție e liniște absolută, curat și confortabil. Întreg personalul medical — și cel inferior, și cel mediu și superior — folosesc în discuții cuvinte de consolare și încurajare, astfel încît pacientul este mereu tentat să răspundă cu «multumesc!»

Medicul care m-a tratat se numește Valeriu Staris. Deja prima prescripție medicamentoasă a fost însoțită de cuvinte calde, de bine, pline de optimism. Venisem de acasă cu medicamentele proprii, dar medicul mi-a recomandat să le folosesc după

ce voi părăsi spitalul, pentru că tratamentul la SCC al st. Chișinău este gratuit. Pe parcurs ariă tratamentul s-a extins. Fără a cere ori a ruga în mod special, am beneficiat de consultațiile oculistului, fizioterapeutului, am urmat două proceduri de rentghenoscopie. Iar terapeutul a venit să mă caute chiar în salon pentru a mă examina, a-mi da sfaturi. Apropo, și dînsa s-a dovedit a fi o persoană drăguță, inimoasă, pentru care îi mulțumesc foarte mult. Din păcate, nu-i cunosc numele.

Sînt foarte mulțumită de tratamentul primit, mă simt mai bine. Iar concluzia pe care am făcut-o e că atitudinea și comportamentul medicului ajută foarte mult alături de tratamentul medicamentos.

Personalul medical din secția neurologie a SCC de la st. Chișinău respectă întocmai jurămîntul lui Hipocrate: aici omul e în prim plan. Astfel bolnavul prinde la curaj, iar sănătatea i se ameliorează.

Spre regret, astăzi rar poți vedea o asemenea atitudine față de omul bolnav. Păcat!

Vreau să mulțumesc încă o dată medicului V.Staris. Sînt recunoscătoare întregului colectiv de asistente medicale și infirmiere al secției neurologie. Ai impresia că a fost selectat în urma unui concurs de amabilitate și profesionalism. Totul se datorează, desigur, șefei de secție Galina Cumurciuc. Dacă ar exista mai mulți asemenea specialiști, oamenii noștri ar fi mult mai sănătoși.

**Cu respect —
Lidia VOLOȘCIUK,
veteran al muncii, președinte al
Consiliului veteranilor transportului
feroviar de la st. Basarabeasca**

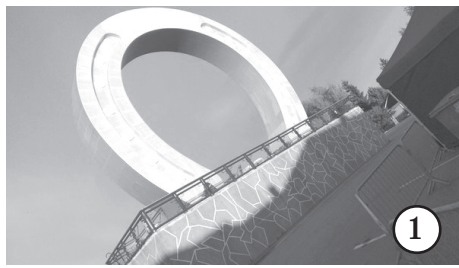
■ ȘTIATI OARE, CĂ...

Cele mai pocite construcții și monumente din lume

Lider al clasamentului a devenit clădirea Consiliului municipal din Boston (statul american Massachusetts) — o construcție gri din beton, care amintește un buncăr antinuclear.

Pe **locul doi** se situează turnul Monparnas din Paris, arhitectura căruia nu se înscrie deloc în peisaj. Turnul are o prioritate incontestabilă: terasa lui este unicul loc din capitala franceză, de unde poate fi admirat orașul fără a vedea această construcție, în opinia site-ului, pocită.

Locul trei l-a ocupat «Potcoava de aur» din orașul Tuuri, Finlanda. O potcoavă vopsită în culoare aurie se înalță de asupra celui de-al doilea după mărime centru comercial finlandez. Or, potcoava imensă are o prioritate: este considerată purtătoare de noroc tuturor celor ce vizitează aceste locuri (*imaginea nr.1*).



Locul patru revine catedralei din Liverpool, care seamănă concomitent cu o farfurie zburătoare cu numeroase antene și cu un pocal de martini răsturnat.

Pe **locul cinci** s-a pomenit autogara din New-York. Construită din sticlă și vergele, ea amintește o clădire nefinisată părăsită.

Complexul turnurilor lui Columb din Madrid, pe care utilizatorii site-ului Virtual Tourist îl compară cu un set gigantic de solniță și piperniță, au ocupat **locul șase** (*imaginea nr.2*).

Al **saptelea** în clasamentul celor mai pocite construcții a devenit muzeul de arte

plastice din Liechtenstein, care pretinde la titlul de capodoperă a minimalismului.

Combinatia de piatră, stejar și bambus, surprinzătoare pentru foarte multă lume, folosită la construcția edificiului



parlamentului Scoției din Edinburg, i-a asigurat acestuia **locul opt** în clasament.

Ansamblul arhitectural al bibliotecii centrale din Birmingham a devenit al **nouălea** în lume la urîtenie, iar pe **locul zece** s-a pomenit una din cele mai odioase creații ale sculptorului rus Zurab Tsereteli — monumentul lui Petru I de la Moskova.

RECTIFICARE

În articolul «Stația sudică Culma: aici asigură recepționarea trenurilor și respectă tradițiile», publicat în nr.15 al ziarului nostru, a se citi «impiegat de mișcare Tudor Arseni», în loc de Tudor Angheli.

Integrame



■ În clipele de răgaz

PĂSĂRI MIGRĂTOARE	OMUL LEGII	LUMINA CĂLĂRII ZITOARE	SENTIMENT DE DEZGUST
VIOREA	MULȚIME DE COPACI	ROȘU LA FIERT	
A STA ÎN SA			
DE MICA VALCĂRE			SECRET
DRA-GOSTE ANIMALICA		SOLO DE TROM-PETA	
TESTI DIN OIU			
SUPRA-VEGHEAZA RESPECTAREA LEGII	NEPLĂCUT LA GUST	SULFURĂ DE FIER	CAPITALA FRANȚEI
ROSCAT	FUNDAȘ	TĂRA SAHULUI	
		ÎN LESĂ!	ÎN PIPA!
ARS CU APĂ		AUTORUL COPILOR	MĂSURA LUI CUZA
ARE RIFIT!		1000 KG	
		FRUCT ÎNCUIAT	
ÎN GURĂ!		12 LUNI	TRĂS DE BOI
PASALER-GATOR	CUMU-LAREA MEDILOR	LACOM	ESUAT
	AMICUL LUI TÂMBĂLA		STERP
	MAMA VITELULUI		BISI!
	FACE SACRIFICII		ÎN ACEST MOMENT
AASALTA		ARATĂ CĂ!	
MARFURI ÎN DE-POZIT		COMIC	SPATIOS
		ACELA (POP)	
		SOTIA LUI MANOLE	
INESTETIC		MARGINE	
BIR!		LIMBA VĂCII	
	PĂMÂNTUL DIN APĂ		ULEI SFINTIT
INVECINAT			LAURA GROZA

Din revista «Integrame pentru toți»