

# FEROVIARII MOLDOVEI



N 9-10 (5879-80) 15 aprilie 2016

Ziarul apare  
din 1 mai 1941

## Iurii TOPALA despre finanțarea BERD pentru Calea Ferată a Moldovei

INTERVIU CU DIRECTORUL GENERAL AL ÎNTREPRINDERII DE STAT «CALEA FERATĂ DIN MOLDOVA»

**Domnule Topala, în primul rând, publicul se arată interesat de suportul major al Băncii Europene pentru Reconstrucție și Dezvoltare. Cum ați reușit să atrageți atenția unui investitor atât de important?**

— Într-adevăr, Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare ne acordă 52,5 milioane de euro. Proiectul acestui acord este început încă din 2014, dar a fost târâgănat din varii motive. Undeva calea ferată nu a fost interesată pe atunci, nici ministerul până la urmă n-a acționat. Există niște precondiții impuse de BERD: CFM-ul, împreună cu Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al RM, trebuie să le respecte pentru a putea beneficia de suma oferită de bancă. Imediat cum am preluat funcția de director general, am studiat acest proiect, care pentru CFM este unul prioritar, unul dintre cele mai importante, fiindcă se simte o nevoie acută de modernizare, reorganizare și restructurare a întreprinderii. Este clar că ne-am îndreptat toate eforturile pentru a putea merge mai departe.

Ceea ce am reușit să facem este să colectăm aproape toate actele necesare, iar toate precondițiile impuse de bancă au fost îndeplinite.

A fost deja semnat acordul de finanțare dintre noi (n.r. — Calea Ferată din Moldova), Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al RM și Ministerul Finanțelor al RM. Sper că până la data de 15 sau, cel puțin, până la sfârșitul lunii curente să anunțăm și concursul pentru procurarea locomotivelor.

**Care este procedura de transmitere a banilor? Aceștia vor fi virati direct în contul CFM sau vor exista intermediari?**

— Bani de la BERD vor fi transferați către Ministerul Finanțelor al RM. Cred că vom avea un cont special la Banca Națională a Moldovei. Apoi, din acest cont banii vor pleca direct către câștigătorul licitației.

**În câte tranșe vor fi acordate?**

— Prima tranșă este de 27,5 milioane, iar cea de-a doua — de 25 milioane.

**Vreau să vă întreb și despre suportul considerabil venit din partea Uniunii Europene. În ce constă acest parteneriat?**

— Cu adevărat, Uniunea Europeană, prin EC Neighbourhood Investment Facility, ne oferă un grant nerambursabil de 5,2 milioane de euro. Acești bani vor servi la procurarea de noi locomotive și la asigurarea asistenței tehnice. Din numele Întreprinderii de Stat "Calea Ferată din Moldova" aduc sincere mulțumiri acestui partener de încredere. Sunt convins că acesta reprezintă unul dintre cele mai importante ajutoare pe care le-a primit CFM-ul și sperăm ca partenerii noștri să rămână satisfăcuți de lucrul pe care urmează să-l efectuăm.

**Care este destinația finală a fondurilor BERD? La ce anume vor fi folosite?**

— Acești bani sunt dați din start pentru un scop anume, noi nu le putem schimba destinația. Nu-i putem folosi cu alte scopuri decât cele prestabilite. Bani sunt destinați procurării locomotivelor și dezvoltării infrastructurii. Cunoașteți, probabil, că și Banca Europeană pentru Investiții ne sprijină. În așa fel, 50 la sută sunt oferite de BERD și 50 la sută — de BEI. Așadar, în total, vom primi 110 milioane de euro. Din fondurile de la BERD, 27,5 milioane sunt alocate pentru procurarea locomotivelor, iar 25 de milioane — pentru infrastructură.



European Bank  
for Reconstruction and Development



European  
Investment  
Bank



**Cunoaștem deja că întreprinderea de Stat «Calea Ferată din Moldova» este cea mai mare întreprindere din țară. Conducerea CFM a reușit să identifice și să atragă investiții substanțiale pentru dezvoltarea sectorului feroviar. Despre acordurile semnate cu cele mai importante bănci care asistă statele din Europa Centrală și Asia Centrală în dezvoltarea economiei de piață, despre succesele înregistrate, dar și despre activitatea actuală a întreprinderii, într-un interviu cu Iurii TOPALA, director general al CFM.**

Același lucru se întâmplă și cu banii de la BEI.

**Estimativ, care ar fi perioada în care vor demara primele lucrări în acest sens?**

— După cum am mai spus, există o întreagă procedură. Termenul pentru desfășurarea concursului este: 60 de zile pentru procurarea caietului de sarcini și o lună pentru anunțarea câștigătorului. Deci, ca să vă spun aproximativ un termen — nu mai devreme de 90 de zile.

**Și când credeți că CFM se va putea bucura de primele achiziții?**

— Aici depinde de condițiile și propunerile care vor veni din partea producătorului. Conform caietului de sarcini, termenul este de 12 luni. Or, ele pot fi achiziționate și mai devreme: e vorba de posibilitatea producătorului. Totuși, eu sper că până la sfârșitul acestui an vom avea deja câteva locomotive noi. E clar că nu toate: unele vor ajunge și prin 2017.

**A existat vreodată o procedură de evaluare a CFM-ului efectuată de BERD?**

— Calea ferată este evaluată, evident. Noi avem fondul statutar al întreprinderii, care reprezintă valoarea activelor existente la CFM. Ei au operat cu toate datele contabile, au văzut situația reală, au mers și în filiale. Să știți că investițiile nu se

opresc aici. Suma de 110 milioane este un prim contract. În total, putem beneficia de jumătate de miliard de la BERD și BEI. În prezent se desfășoară studiul de fezabilitate pe infrastructură pentru ca noi să putem proiecta.

**Cine se ocupă de acest studiu al fezabilității?**

— Se ocupă specialiștii noștri, dar împreună cu consultanții. Recent chiar a fost selectată o firmă care se va ocupa de consultanță. Nu este stabilită definitiv deocamdată, pentru că și BERD-ul trebuie să o analizeze, să o accepte. Firma este din străinătate.

**Care este procentul alocat pentru consultanță?**

— 250 de mii de euro.

**Situația financiară din Republica Moldova reprezintă un factor de risc pentru climatul feroviar?**

— Da, evident. Ne bazăm pe economia țării. Noi activăm în serviciul agentului economic, în serviciul cetățeanului. Deci, atâta timp cât situația în țară nu este foarte bună, clar că se reflectă și asupra noastră. Nu mai sunt exporturi și importuri. Situația nu este foarte stabilă, așadar suferim și noi.

**Iar ce ține de tranzitul de mărfuri?**

— Acest aspect nu depinde atât de situația din țară, cât de factorii externi. Știți ce se întâmplă acum în Ucraina. Toate tranziturile trec prin Ucraina, care, la moment, nu se află într-o situație tocmai bună. Tranzitul în 2015 a scăzut cu peste 30 la sută față de anul 2014. Vedem că acum, în 2016, este și mai rău decât a fost la începutul anului 2015.

**Ați lansat un proces de reorganizare a întreprinderii prin implementarea Proiectului de restructurare a Căii Ferate a Moldovei. În ce constă acest proiect și care este scopul lui?**

— Dacă nu vom iniția procesul de reorganizare a întreprinderii, atunci calea ferată nu are nici un viitor. Volumul de marfă transportat este principala sursă de venit a întreprinderii. Traficul de pasageri generează pierderi foarte mari, în timp ce traficul de marfă ne aduce venituri. La volumul de marfă existent transportat, nu avem nevoie de atâția angajați. Numărul angajaților nu s-a modificat esențial de zeci de ani. Dar atunci era transportată de zeci de ori mai multă marfă decât astăzi. Atunci era un volum foarte mare de muncă, funcționau toate stațiile CFM, iar acum avem doar câteva stații la care se mai lucrează. Agenții economici nu mai exportă, nici nu mai importă ca altădată. Volumul a scăzut drastic, cu aproximativ 50-60 la sută.

**Rezultă că în acest proiect se include și reducerea numărului de angajați?**

— Noi nu putem reduce numărul angajaților până nu modernizăm întreprinderea. Sunt niște factori tehnologici care ne impun să modernizăm Calea Ferată a Moldovei. Dacă traversa din beton armat are aproximativ 300 de kilograme, avem nevoie în jur de 6 oameni care să o aranjeze. Trebuie așadar să modernizăm, să cumpărăm tehnică care ar putea înlocui munca manuală. Avem sina de 25 de metri care cântărește în jur 1500-1600 kg. E clar că aici este necesară munca a 10-13 oameni. Nu putem astăzi vorbi despre optimizarea personalului fără a moderniza întreprinderea.

**În cât timp preconizați să începeți procesul de restructurare?**

— El a demarat deja, dar va continua timp de câțiva ani. Este imposibil să-l închei timp de o zi. De fapt, ar putea fi încheiat repede, doar în cazul în care am avea bani.

**Care va fi procedura atunci? Oamenii vor fi concediați?**

— Noi avem în jur de 3 mii de angajați care deja au atins vârsta de pensionare. Chiar dacă vom disponibiliza, procedura se va face din rindurile pensionarilor. Însă, pentru aceasta, conform calculului pe care le-am efectuat, avem nevoie de 200 de milioane de lei. Așa prevede legislația. Conform Codului Muncii, la disponibilizarea angajatului i se achită o plată pentru vechimea de muncă. Avem angajați cu vârsta de peste 70 de ani, 45 dintre care i-au muncit la întreprindere.

**Atunci când ați preluat funcția de director general, Calea Ferată din Moldova se afla într-o criză acută. Care sunt realizările d-ștră principale din acest mandat?**

— Chiar dacă situația este cu mult mai rea, noi reușim să achităm remunerările

Continuare în pag.3 ►





# Sindicatetele — realizarea democrației în producție

**La data de 8 aprilie 2016, sub conducerea lui Ion ZAPOROJAN, președinte al Federației sindicatului feroviarilor din Moldova, s-a desfășurat Plenara a III-a a Consiliului Federației sindicatului de profil. La ea a participat și a luat cuvântul Ghenadie KOȘOLAPOV, Secretar general al Confederației internaționale a sindicatelor feroviarilor și constructorilor din domeniul transportului (CISF).**

Ghenadie Kosolapov a informat participanții la plenară despre rezultatele celei de-a 49-a ședințe a Consiliului CISF, despre mersul realizării programelor comune de interacțiune a CISF cu Organizația internațională a muncii (OIM) și Federația internațională a muncitorilor din transport (FIT) în sectorul feroviar din spațiul CSI în anii 2015-2016.

Președintele Federației sindicatului feroviarilor din Moldova Ion Zaporojan a vorbit în fața activului sindicalist al Magistralei moldovenesti despre munca înfăptuită și bilanșurile ședințelor comisiilor bilaterale în cadrul parteneriatului social.

acest context sunt necesare acțiuni speciale pentru păstrarea unității sindicatului, excluderea posibilității divizării lui în asociații cu profil profesional îngust.

La ședința plenarei au fost aduse la cunoștință concluziile unei investigații internaționale, efectuate la comanda Comunității căilor ferate europene. Principala din ele demonstrează, că odată cu trecerea la sistemul complet liberalizat de activitate a transportului feroviar nu există semne de creștere a eficienței acesteia. S-a constatat, că divizarea pe verticală a căilor ferate sporește cheltuielile, traficul de marfă dominând asupra celui de pa-

parte din activitatea de păstrare a sindicatelor de profil în calitate de organizații cu caracter într-adevăr de masă, respectate, capabile prin unitatea lor să ajute și să protejeze interesele membrilor de sindicat.

Cât privește experiența ce ține de respectarea garanțiilor de salarizare a muncii la căile ferate, situația este următoarea. Garanții de indexare a salariilor există în contractele colective ale sindicatelor cu SAD "RJD", cu AS Eesti Raudtee și AS EVR CARGO (Estonia).

Sunt prevăzute adausuri lunare la salariu pentru vechime de muncă în Arme-

de muncă în domeniu, cei ce urmează să se pensioneze în curând etc.

În Uzbekistan angajaților li se restituie cheltuielile în cazul transferării la muncă în altă localitate. În Kazakstan, Kârgâstan, Rusia, Uzbekistan feroviarii disponibilizați beneficiază de o perioadă plătită pentru a-și găsi un loc de muncă. În Kazakstan persoanele disponibilizate primesc o recompensă egală cu salariul mediu pe două luni.

În Moldova feroviarii disponibilizați anterior dispun de drept prioritar de reangajare, păstrându-li-se vechimea de muncă.

În Georgia și Estonia contractele colective nu stabilesc garanții și înlesniri pentru feroviarii disponibilizați.

**Garanții în domeniul protecției muncii:** în acest scop se alocă mijloace în

**Notă:** Confederația internațională a feroviarilor și constructorilor din transport (CISF) întrunește sindicatele de la căile ferate cu ecartament de 1520 mm (țările CSI, Baltice și Georgia), unite într-un complex unic de transport, având un organ interstatal coordonator — Consiliul de transport feroviar al statelor-membre ale Comunității. Toate sindicatele din domeniu și-au păstrat reprezentanța și influența la căile ferate, întrunind 93-99 la sută din salariați, în Estonia — 55 la sută, în Lituania — 60 la sută.

**La chestiunile cu caracter organizatoric ale activității sindicatului de profil s-a referit în cadrul plenarei Petru Cernetki, vicepreședinte al Federației sindicatului feroviarilor din Moldova.**

În luarea sa de cuvânt Ghenadie Kosolapov a povestit despre starea de lucruri în cadrul mișcării sindicaliste din domeniu și la căile ferate din CSI. Referindu-se la situația organizatorico-juridică a căilor ferate, el a explicat: în 5 țări căile ferate sunt întreprinderi de stat — Belarus, Kârgâstan, Moldova, Tagikistan, Turkmenistan. Sub formă de societăți pe acțiuni căile ferate funcționează în Azerbaigean, Armenia, Georgia, Kazakstan, Letonia, Lituania, Rusia, Uzbekistan, Ucraina și Estonia.

Abordând chestiunea impactului reformelor din domeniul transportului feroviar asupra politicii sociale și activității sindicatelor, Ghenadie Kosolapov a enumerat următoarele aspecte: cu aproape 32 la sută s-a micșorat numărul angajaților și al membrilor de sindicat, crește intensitatea muncii; suferă modificări politica socială, se renunță la unele înlesniri și garanții tradiționale; a fost restrânsă ori lichidată infrastructura socială din domeniu (Kazakstan, țările Baltice, Armenia, Georgia); se schimbă modul de organizare a procesului contractului colectiv; noii angajatori împiedică crearea în cadrul companiilor a organizațiilor sindicale, încheierea contractelor colective: divizarea complexului în companii independente crează un pericol real pentru integritatea sindicatului, când grupuri profesionale separate ar putea părăsi sindicatul comun și crea asociații proprii. În



**Participanții la Plenara a III-a a Consiliului Federației sindicatului feroviarilor din Moldova — o poză ca amintire**

sageri, ceea ce este caracteristic pentru majoritatea țărilor CSI. Cea mai eficientă este recunoscută integrarea pe verticală, care include infrastructura, tracțiunea și activitatea logistică.

Procesul de reformare a domeniului feroviar în diverse țări se confruntă cu multe dificultăți. În condițiile diminuării volumului de trafic în anii 2013-2016 administrațiile feroviare au elaborat programe anticriză. În diferite perioade de timp în Azerbaigean, Armenia, Kazakstan, Kârgâstan, Moldova, Rusia și Ucraina s-a recurs la regimul incomplet de muncă, micșorarea premiilor, oferirea concediilor fără plată.

La majoritatea căilor ferate continuă să scadă numărul angajaților: în Azerbaigean — cu 10 la sută, iar la unele întreprinderi — chiar 20 la sută, Georgia — 1 la sută, Kazakstan — 10,9 la sută, Kârgâstan — 4,7 la sută, Rusia — 1,8 la sută și 3,2 la sută au fost transferate în outsourcing, Ucraina — 5,5 la sută.

CISF acordă multă atenție realizării politicii de tineret la căile ferate din regiune. După cum s-a menționat în luarea de cuvânt, politica de tineret a sindicatelor nu constituie un scop în sine. Ea face

nia (10-50 la sută), Belarus (10-35 la sută), Moldova (10-35 la sută), Ucraina.

În Estonia muncitorii primesc pentru orele de muncă pe timp de seară (de la 18.00 până la 22.00) 1,2 din salariu. În Armenia, Belarus, Georgia, Kazakstan, Kârgâstan, Moldova, Uzbekistan, Estonia angajații beneficiază de premii cu ocazia datelor jubiliare.

În toate țările se prevede plata unei recompense în cazul pensionării feroviarului prima oară în dependență de vechimea de muncă continuă în domeniu. În Belarus, Georgia, Moldova, Uzbekistan se ia în calcul vechimea de muncă la întreprinderile transportului feroviar din țările CSI.

În toate țările se acordă ajutoare materiale la concediu.

**Garanții de ocupare a forței de muncă și compensare:** recalificarea, transferarea la un loc de muncă mai puțin plătit sunt practicate în Kazakstan, Kârgâstan, Moldova, Rusia, Uzbekistan, Ucraina.

În toate țările, cu excepția Georgiei și Estoniei, în cazul disponibilizării se bucură de dreptul prioritar de a-și păstra locul de muncă persoanele cu mulți copii, părinții solitari, feroviarii cu vechime mare

proporție de 0,7 la sută — în Belarus, 1 la sută — în Kazakstan, 0,7 la sută — în Rusia, 0,5 la sută — în Ucraina din cheltuielile de exploatare.

Recompense în cazul acordării gradului de invaliditate în urma unui accident de muncă sunt prevăzute în Armenia, Belarus, Georgia, Kazakstan, Moldova, Rusia, Uzbekistan, Estonia.

În Belarus, Georgia, Kazakstan, Moldova, Rusia, Uzbekistan, Estonia beneficiază de plăți familiile feroviarilor, care au decedat în urma accidentelor de muncă. În Estonia se acordă recompensă pentru bilet sanatorial (până la 320 euro) membrului de sindicat, care a suferit o traumă fizică ori emoțională.

Conform contractului colectiv cu SAD "RJD", deplasările mai lungi de 40 de zile sunt posibile doar cu acordul angajaților; membrii echipajelor de locomotivă pot beneficia de concedii fără plată (până la 3 zile) în cazul lovirii oamenilor ori mijloacelor de transport.

Informațiile oferite de Ghenadie Kosolapov, care permit a compara poziția sindicatului și realizările sale în cadrul căilor ferate din diferite țări, sunt, în opinia participanților la plenară, foarte utile.





Experiența colegilor de mișcare sindicală le va ajuta în activitatea de protejare a intereselor oamenilor muncii de la magistrală.

\* \* \*

**În alocuțiunea sa la plenară Ion Zaporjan, președinte al Federației sindicatului feroviarilor din Moldova,** s-a referit detaliat la toate problemele, care frământă astăzi colectivul Magistralei moldovenești.

Raportul privind activitatea conducerii Federației a vizat perioada de timp din iulie 2015, când a avut loc Plenara a II-a a sindicatului de profil, și până în prezent. Ceea ce a făcut sindicatul în această perioadă a fost să apere interesele oamenilor muncii de la calea ferată în condiții economico-financiare complicate. Șomajul tehnic mai bine de șase luni la începutul anului 2015, restanțele la salarii au fost pozițiile de bază, pe care sindicatul de profil și-a axat acțiunile stipulate de legislație. În iunie 2015 a fost expediată o scrisoare în adresa administrației, în care sindicatul cerea aplicarea în regim de urgență a acțiunilor respective și informarea despre aceasta a Federației sindicatului feroviarilor. N-a urmat nici un răspuns.

În căutarea ieșirii din această situație critică, la data de 14 iulie 2015 președintele Federației a adresat o scrisoare Inspectoratului de stat al muncii din RM. Situația la calea ferată a fost inspectată și a fost elaborat un proces-verbal, care stabilea termenul de 20 de zile pentru lichidarea încălcărilor constatate.

Odată cu desemnarea în august 2015 a unei noi conduceri la calea ferată, Federația sindicatului în calitate de reprezentant oficial al colectivului de muncă a inițiat procedura de conciliere în cadrul comisiei de conciliere. A fost creată pe principii de paritate o comisie bilaterală, care în procesul de activitate s-a bazat pe acțiunile de soluționare a conflictului la capitolul lichidarea restanțelor salariale față de feroviar. Deocamdată unicul rezultat în acest sens este decizia comună de achitare lunară a salariilor și stoparea creșterii mai mari de trei luni a restanțelor salariale.

Federația sindicatului a depus mari eforturi pentru semnarea noului Contract colectiv de muncă pe anii 2016-2020. Noul document păstrează, ba chiar și îmbunătățește garanțiile și înlesnirile tradiționale pentru angajații și veteranii Magistralei moldovenești.

La ora actuală, în cadrul Comisiei pentru dialog social "Angajator-angajat" conducerea Federației sindicatului de profil a înaintat spre examinare o serie de propuneri privind modificarea și completarea Contractului colectiv de muncă. Ele vizează asemenea garanții, precum vechimea de muncă, ajutorul material, biletele de tratament la Centrul de recuperare și sanatorii, biletele la taberele de agrement pentru copii etc.

O altă chestiune, ce urmează a fi reglementată, vizează obligațiunea administrației căii ferate de a coordona cu sindicatul de profil adoptarea deciziilor referitoare la interesele de muncă ale feroviarilor, includerea reprezentanților sindicatului în grupurile de muncă de diferit nivel. Nu este realizată pe deplin una din cele mai importante prevederi ale Contractului colectiv de muncă, ce ține de asigurarea muncitorilor cu echipament, încălțăminte specială și alte mijloace de protecție individuală. Poziția sindicatului în acest sens este următoarea: deficitul de bani la calea ferată nu constituie un motiv pentru a lipsi angajații de ceea ce li se cuvine conform normelor de securitate și protecție a muncii. Activul sindicalist de toate nivelurile a fost îndemnat să supravegheze cât se poate de serios asigurarea muncitorilor cu mijloace calitative de protecție la locul de muncă.

**Plenara a III a Consiliului Federației sindicatului feroviarilor din Moldova a adoptat o decizie, pe care participanții au votat-o unanim.**

Irina KRAEVSKAIA

Imagine: Iurie KOZLOV

# Iurii TOPALA despre finanțarea BERD pentru Calea Ferată a Moldovei

INTERVIU CU DIRECTORUL GENERAL AL ÎS «CALEA FERATĂ DIN MOLDOVA»

► **Continuare din pag. 1**

pentru angajați la timp. Vorbesc despre circumstanța, că salariile, de când am preluat funcția, sunt plătite lunar, asta în condițiile în care ne aflăm într-o perioadă foarte grea. Avem restanțe rămase din trecut, dar nu am datorii față de oameni în mandatul meu. Sperăm să reușim în viitorul apropiat să achităm și restanțele. O altă realizare importantă, în opinia mea, este executarea tuturor condițiilor impuse de BERD pentru a putea beneficia de acest grant. Există și alte realizări. Or, acestea sunt principalele, cele care au un impact mai mare.

**Cum vedeți, domnule Topala, întreprinderea peste 10 ani? Credeți că există șanse de dezvoltare?**

— Mă voi pronunța cu fermitate doar până la sfârșitul mandatului meu, adică până în 2020. Consider, că întreprinderea va înregistra câștiguri mari. Eu cred că vom ajunge să avem venituri în jur de 20-30 de milioane lei lunar.

**Asta după ce se va implementa procesul de modernizare?**

— După ce se va implementa și procesul de modernizare, și de revigorare a infrastructurii, când se vor achiziționa noile locomotive. Toate aceste aspecte vor juca un rol foarte important pentru întreprindere. Nu în ultimul rând, ne vom axa și pe

procesul de optimizare. Există și impactul social, eu înțeleg că oamenii trebuie să aibă locuri de muncă, însă noi nu ne putem permite să ținem oameni care nu au de lucru, salariile trebuie achitate.

**În pofida actualei situații de criză la CFM, potrivit calculelor și studiilor pe care le-ați efectuat, este posibil ca profitul lunar să se afle în ascensiune?**

— Firește. Mai întâi de toate, eu am adoptat un alt tip de management. Consider: cu cât mai multă mișcare vom avea pe calea ferată, cu atât mai mulți bani vom câștiga. Deseori se întâmplă să merg în deplasări în țările vecine. Tocmai pentru a putea atrage cât mai mult volum de marfă care ar tranzita țara noastră. Acesta este scopul nostru principal. Chiar în această lună voi face o vizită de lucru în Kazakstan, pentru a încerca să atrag alte volume de marfă care ar tranzita țara noastră. Dacă merge trenul din Ucraina spre România prin Republica Moldova sau invers — înregistrăm și noi venituri. La moment, peste 50 la sută ne menținem grație tranzitului.

**Știu că ați avut o întâlnire zilele trecute cu reprezentanți din Kazakstan. La ce numitor comun ați ajuns?**

— Noi am avut deocamdată niște discuții doar. Tocmai și acesta este scopul viitoarei mele vizite. Noi, împreună cu ei, ne dorim să facem un centru de logistică a tuturor mărfurilor care merg din Europa

spre Kazakstan și invers. Această realizare ar fi benefică. Vedeți pe hartă unde se află Kazakstanul? Ar fi bine ca aceste mărfuri să treacă tranzit pe la noi, să nu mai înconjoare.

**Mai cunoaștem și despre întâlnirea moldo-polonă care a avut loc recent. Știm că și presa poloneză a scris despre această întrunire. Ați putea să ne oferiți mai multe detalii?**

— Da, noi considerăm Polonia practic o țară vecină, deoarece nu este foarte departe de Moldova. Polonezii știu despre grantul pe care îl vom obține de la BERD. Această tranzacție este una publică, fiind plasată și pe site-ul BERD-ului, nu este un secret pentru nimeni. Ei sunt producători de locomotive, ei au o economie foarte bună, au de la traverse până la tot ce ține de deprinderea traverselor.

**Ei își doresc să participe în concursul pentru procurarea locomotivelor?**

— Concursul va fi public. Va fi atât pe site-ul BERD-ului, cât și pe cel al CFM-ului. Este liber să participe oricine își dorește. Condiția principală este să fie anume producători. În principiu, ei s-au arătat deschiși să ne ajute și în proiectare, și în studiul de fezabilitate. În fine, ei au mai multe oferte. Le-am spus că totul este transparent, este plasat și pe site-ul nostru.

**Eliza BOTNARI,**  
reprezentant al relații  
cu mass-media al ÎS "CFM"

## Lucrare încheiată

■ MUNCA COTIDIANĂ A PICHERILOR



Cu eforturile sectorului poduri al secției linii Bender, sub conducerea competentă a maistrului Ion Paladi, la data de 5 aprilie curent s-a încheiat rărirea putregaiului grinzilor podului de la km 56 al liniei curente Zaim-Căinari. Pe parcursul a trei "ochiuri" au fost schimbate în total 102 grinzii.

Au participat activ la executarea acestei lucrări sectorul terasament, mastru N.Șevenco, și montatorii de linii de la districtul 9, mastru-picher V.Derli. Merită a fi remarcate eforturile podarilor Victor Botnari, Veaceslav Ștefanco, Ion Antoci, ale tânărului muncitor Radu Rusu, ale lui Serghei Zaporjan, Ștefan Marian, Nicolae Cazacenco. În continuare, podarii sectorului poduri al secției linii nr.2 preconizează schimbarea a 100 de grinzii pe podul de la km 1508 peste râul Bâc.

Incredere colectivului nostru însuflă susținerea din partea directorului general Iurii Topala, eforturile sale de a-i asigura pe piccheri cu cele necesare pentru executarea lucrărilor de reparație și managementul reușit la dirijarea în ansamblu a CFM.

Imagini de autor

**Miroslav SLIVCA,**  
inginer-șef al secției linii nr.2



Echipa podarilor, în centru — maistrul Ion Paladi





■ SERVICIILE CFM: PROBLEME, OBIECTIVE, PERSPECTIVE

# Resursele umane – factor important

**Actualul interviu, care vine să continue publicarea grupajului materialelor de ziar despre activitatea serviciilor Magistralei moldovenești, pune accentul pe unul din aspectele importante în cadrul procesului de producție – resursele umane. În această ordine de idei corespondentul nostru a întreținut un dialog cu Vitalie MANOLE, director al Direcției resurse umane a ÎS "Calea Ferată din Moldova".**



Imagine: Iurie KOZLOV

**Vitalie MANOLE, director al Direcției resurse umane a ÎS "Calea Ferată din Moldova", conduce o ședință de lucru**

**Domnule Vitalie Manole, e știut, că factorul uman este decisiv în orice proces de producție. În domeniul feroviar – în mod deosebit. Or, procesul necesită competență, deoarece este vorba despre asigurarea securității circulației trenurilor. În acest context, care sunt prioritățile în activitatea Direcției pe care o conduceți?**

— Prioritățile Direcției resurse umane reiese din obiectivele de bază, trasate de către administratorul întreprinderii, directorul general, Iurii TOPALA, care au drept scop realizarea politicii de cadre prin:

— **obiective strategice** — activități referitoare la planificarea și organizarea resurselor umane pe termen lung și mediu, în scopul asigurării securității circulației trenurilor și procesului tehnologic la întreprindere. Aceste activități includ: planificarea necesarului de resurse umane, pregătirea și perfecționarea angajaților, elaborarea planurilor de dezvoltare a carierei, elaborarea sistemelor de evaluare a

performanțelor și a politicilor de recompensare a rezultatelor, etc;

— **obiective operaționale** — activități tactice referitoare la planificarea și organizarea resurselor umane pe termen scurt, cum ar fi: recrutarea, selectarea, testarea salariaților, orientarea și integrarea noilor angajați, rezolvarea problemelor de securitate și protecție a muncii, evidența personalului, recompensarea și salarizarea feroviarilor. În obiectivele operaționale se includ activități cotidiene privind administrarea și gestionarea resurselor umane disponibile.

**Timpul nemilos fiind, își lasă amprenta nu doar asupra materialului rulant, mecanismelor feroviare, ci, din păcate, și asupra specialiștilor. Care este la momentul actual situația în orientarea spre "întinerirea" specialiștilor-feroviarilor la ÎS «CFM»?**

— Cu părere de rău, problema respectivă reiese din mai mulți factori, și anume:  
— salarizarea insuficientă influențează

negativ asupra angajării la muncă a tinerilor specialiști;

— procesul tehnologic și tehnica invchită constituie o altă problemă;

— tinerii absolvenți doresc să se angajeze la muncă în companiile care utilizează tehnica nouă, de ultima generație, unde procesul tehnologic este computerizat.

**Care sunt sursele furnizării pentru CFM a cadrelor tinere?**

— Întreprinderea de Stat «Calea Ferată din Moldova» a semnat acorduri de colaborare în temeiul pregătirii specialiștilor în domeniu cu Universitatea Tehnică a Moldovei și cu Colegiul feroviar din Bălți. În baza acestor acorduri studenții instituțiilor nominalizate fac stagiile tehnologice în filialele CFM la diferite specialități. Printr-un ordin al directorului general al CFM Iurii Topala au fost repartizați 42 studenți la stagiile de finalizare în perioada 4 aprilie – 3 iunie 2016 la specialitatea «Organizarea și dirijarea transportului

feroviar» și la specialitatea «Sisteme automatizate în transportul feroviar». Mulți din cei, care în anii precedenți și-au făcut stagiile la CFM, după examenele de absolvire au solicitat să fie angajați în filialele Magistralei moldovenești.

**Ce succese înregistrează Direcția resurse umane la realizarea politicii de cadre a Administrației CFM?**

— Toate succesele depind de rezultatul activității cotidiene a ÎS «CFM», iar politica de management a resurselor umane stabilește liniile directoare în activitatea respectivă cu scopul creării, menținerii și dezvoltării unui corp de profesioniști, stabili și imparțiali, cu nivel ridicat de competențe, care poate asigura atingerea obiectivelor trasate de către directorul general al CFM.

**Domnule Manole, colectivul Direcției resurse umane, pe care o conduceți, intru-nește specialiști calificați în domeniul cadrelor. A propoz, este vorba nu doar de doamne și domnișoare din cadrul însăși Direcției resurse umane, dar și de la filialele CFM. Ce prezintă potențialul lor astăzi și cum reușiți să le dirijați activitatea, să găsiți limbaj comun cu specialiștii-reprezentanți ai sexului frumos?**

— Astăzi problema respectivă este pusă la nivel de stat. Avem doamne și în Parlamentul RM, și în Guvernul RM, câteva responsabile doamne conduc ministere. În opinia mea, egalitatea genurilor este doar un plus pentru un stat de drept. Când privește specialiștii resurselor umane de gen feminin la Calea Ferată a Moldovei, să nu uităm că sunt feroviar cu stagiu. Or, aceasta este o prioritate! În îndeplinirea obligațiilor de serviciu la timp și corect pentru mine este, cred, responsabilitate. Limbajul este comun și cu bărbații, și cu femeile: doar atunci, când se urmărește un rezultat comun, atunci și limbajul trebuie să fie comun.

**Ce intenționați, dle Manole, a perfecționa în politica de cadre la CFM, reieșind din sarcinile, înaintate de către directorul general al Magistralei moldovenești?**

— În viziunea mea sarcina prioritară la moment rămâne a fi raționalizarea forțelor de muncă — **soluția organizatorică a întreprinderii**, ce se poate realiza prin modificarea statelor de personal în funcție de necesitățile actuale ale întreprinderii, având **ca efect folosirea rațională a forței de muncă, reieșind din venit și costul de personal angajat**. Grație atenției sporite din partea domnului Iurii Topala, director general al CFM, în vederea dezvoltării potențialului uman la Magistrala moldovenească și cu aportul conducătorilor subdiviziunilor vom putea obține rezultatele scontate.

A dialogat  
Liliana NICHIFOROV



Imagine: Iurie KOZLOV

**Revizorul de vagoane Vladimir Savciuc**

## Garanție a circulației sigure a trenurilor

**Zi și noapte circulă trenurile prin stația nodului feroviar Ocnîța. Trenuri de călători, marfare. În cadrul procesului tehnologic de deservire a acestora un rol important aparține specialiștilor reviziei tehnice și comerciale din localitate, condusă de Ion Șelegon.**

Verificând minuțios de fiecare dată mecanismul de rulare al vagoanelor, ei oferă garanția deplasării în continuare fără probleme a acestora pe cele trei direcții, două dintre care sunt principale. Determinante în activitatea celor patru ture, conduse de Tudor Smăcec, Nicolae Vidaico, Vladimir Milov și Valentin Lesnic, sunt simțul înalt al responsabilității, vigilența și, desigur, capacitatea de a depista chiar și după cele mai mici semne un posibil defect.

În fiecare tură muncesc șapte specialiști, inclusiv revizorul superior și operatorul. Revizorii de vagoane sunt dotati cu stații radio mobile, lanterne, instrumentele necesare. Ei sunt instruiți în mod regulat.

De rând cu activitatea în zona de manevre și pe liniile de recepționare-expediere de la Ocnîța, deja pe parcursul câtorva ani revizorii de vagoane se deplasează la stația ucraineană de frontieră Moghiliiv-Podoliskii. Implicarea în procesul de recepționare-expediere a vagoanelor de marfă permite a pune barieră în calea rebutului tehnic dinspre Calea ferată Sud-Vest.

**Vladimir PAVLOV**

## S-a pus capăt călătoriilor fără bilete

**În trenurile diesel suburbane, care pornesc dimineața și seara din gara stației nodului feroviar Bălți-Slobozia.**

O echipă specială de îmbarcare, formată zilnic din angajați ai gării, verifică biletele pasagerilor la ieșirea spre peron. În drum spre Ocnîța, Rogojeni și Ungheni persoanele, care urcă în trenurile diesel la stațiile intermediare, achită costul călătoriei casierilor mobili, dotați cu aparate de casă portabile.

Controlul s-a îmbunătățit și mai mult din 1 octombrie trecut, când vânzarea biletelor de călătorie a fost inclusă în sistemul automatizat "Express-3". Până atunci pe bilet se indica doar zona, costul și cursa.

Încasările bănești din vânzarea biletelor de călătorie sunt analizate în mod regulat.

Conform rezultatelor lunilor ianuarie, februarie și primelor două decade ale lunii martie curent la gara stației nodului feroviar Bălți-Slobozia au fost vândute bilete pentru trenurile suburbane și cele de cursă lungă în sumă de circa 4,9 mln. lei.

**Vlad DOBROV**





**Dle Cojocaru, ați condus câteva luni nodul feroviar Ocnita și, din câte știu, chiar și într-o perioadă relativ scurtă ați reușit să vă familiarizați atât de mult cu treburile feroviarilor de acolo, încât acestea au început să vă considere omul lor. Or, a intervenit o schimbare bruscă în biografia de muncă: desemnarea din 1 ianuarie într-o funcție similară la Bălți. Cum vă pare la noul loc de muncă?**

— De ocniteni mă leagă cele mai frumoase amintiri. Anume exemplul lor m-a făcut să înțeleg prima oară ce este adevăratul devotament al feroviarilor față de profesia lor, când nici un fel de greutate nu pot diminua disciplina și gătița de a executa ceea ce se cere. Astăzi, din păcate, o asemenea solidaritate corporativă nu vei vedea la fiecare pas. Cât privește noul loc de muncă, unde am fost transferat printr-o dispoziție a directorului general al IS "Calea Ferată din Moldova", lirii Topala, trebuie să reiterez, că responsabilitatea e mult mai mare. Dacă la Ocnita sunt două întreprinderi de bază — secția linii și stația nodului feroviar cu stațiile liniare adiacente, apoi nodul feroviar Bălți, în virtutea structurii sale specifice, dictează tonul activității întregului sector de nord al magistralei. Mă strădui și aici să fac tot ce depinde de mine pentru realizarea sarcinilor trasate de administrația căii ferate.

**În ce constă funcțiile dumneavoastră de serviciu?**

— Gospodăria nodului feroviar reprezintă un mecanism complicat de asigurare a desfășurării procesului tehnologic unic, legat de transportarea mărfurilor și călătorilor, securitatea circulației. Întreprinderile sunt conduse de specialiști cu experiență și competenți, subordonați pe verticală serviciilor respective. Eu nu mă implic în activitatea lor, însă urmând cerințele stabilite de administrația magistralei, concentrez atenția pe direcțiile principale, mă strădui să pun umărul la soluționarea problemelor, care apar acolo unde se termină atribuțiile unui departament și încep cele ale altui serviciu. Este vorba de un fel de generalizare, aducere la un numitor comun. Apoi nu trebuie să uităm, că fiecare nod feroviar are nevoie de un stăpân. Organizăm întruniri comune cu șefii subdiviziunilor, discutăm problemele urgente, analizăm propunerile, chibzuim cum să organizăm mai bine procesul de muncă ca să asigurăm continuitatea traficului.

**În general, sunt multe probleme?**

— Nici nu vă imaginați. Ne afectează din toate părțile. Pe de o parte, veniturile căii ferate au scăzut dramatic din cauza diminuării semnificative a volumului de trafic în condițiile crizei economice. Pe de altă parte, linia de cale ferată în curs de degradare din cauza uzurii masive a traverselor vechi, locomotivele, care și-au ieșit resursele, instalațiile SCB uzate moral și fizic etc.

Sunt necesare reparații capitale, modernizarea mijloacelor tehnice, achiziționarea sinelor și traverselor, iar banii în acest scop lipsesc catastrofal. Noi mizăm pe obținerea împrumuturilor externe, care, indiscutabil, vor ajuta intrucâtva. Dar eu, persoană nouă la magistrală, sincer vorbind, nu prea înțeleg, de ce s-a admis degradarea în așa măsură a gospodăriei feroviare, în loc să se întreprindă acțiuni de redresare a situației încă atunci când calea ferată dispunea de finanțe proprii, necesare în acest scop?! Or, cu siguranță toți știau, că mai devreme ori mai târziu va veni o zi, când linia de cale ferată și tehnica vor trebui renovate radical. Ce a împiedicat planificarea strategică a executării acestor lucrări, asigurându-le prin achizițiile respective?

Orice om de afaceri trebuie să se gândească nu doar la ziua de azi, ci și la perspectivă, aceasta fiind regula elementară, fără de care nu se poate desfășura la modul serios nici o activitate economică sau comercială. Din păcate, la calea ferată nu s-a ținut cont de ea, banii s-au cheltuit pentru alte proiecte, importante, poate, și ele, dar nicidecum vitale. Astăzi avem ceea ce avem.

**Ce acțiuni se întreprind în cadrul nodului feroviar pentru depășirea situației create?**

— Sarcina numărul unu este de a re-căștiga o parte din clientela pierdută, ceea

■ INTERVIU DE ACTUALITATE

# Dificila știință a supraviețuirii



Șeful nodului feroviar Bălți Victor Cojocaru

**Una din dispozițiile, emise în ianuarie 2016 de către directorul general al IS "Calea Ferată din Moldova" lirii TOPALA, a fost desemnarea lui Victor Cojocaru în funcția de șef al nodului feroviar Bălți. Corespondentul nostru a dialogat cu noul conducător al regiunii de nord a Magistralei moldovenești despre faptele și planurile sale.**

ce în condițiile concurenței acerbe cu automobilisții pe piața serviciilor de transport nu e deloc simplu, dar posibil. Acum o lună am reușit să organizăm la nodul feroviar Bălți o întâlnire de lucru a cadrelor de conducere ale căii ferate cu agenții economici din nordul republicii. A avut loc o discuție sinceră despre posibilitatea și căile de inițiere a unei colaborări fructuoase. Problema principală ține de tarife, la formarea cărora tot mai des se ține cont de principiile de marketing, și nu de cheltuieli. Ademenind printr-o asemenea abordare mai mulți parteneri de afaceri, se pot obține avantaje economice pe seama traficului masiv. E o soluție mai bună decât a aștepta mană cerească. S-a decis aplicarea în relațiile cu firmele mari a reducerilor individuale în dependență de numărul vagoanelor solicitate, distanța de transportare a încărcăturii. Perioada, care a trecut după această întâlnire, demonstrează, că tactica aleasă este una corectă. Deja s-a înregistrat o anumită ameliorare în munca cu încărcăturile. Pe sectorul de nord a crescut volumul de încărcare și descărcare. Funcționează un lanț tehnologic la transportarea nisipului, gipsului, metalului laminat. Acum trebuie să se depună eforturi maxime pentru a imprima o dinamică pozitivă acestei ameliorări.

Al doilea moment este economisirea. În rezultatul diminuării consumurilor de exploatare economice constituie lunar la nodul feroviar circa 1,350 mln. lei.

Și, desigur, cadrele. Nu e secret, că cea mai mare parte a angajaților întreprinderilor sunt la o vârstă înaintată și trebuie să ne gândim de pe acum la pregătirea unui schimb bun în locul celor ce vor pleca la odihna binemeritată. Am avut o întâlnire cu directorul colegiului de transport feroviar din localitate Valeriu Beleacov și am discutat o serie de probleme stringente, ce țin de angajarea în câmpul muncii a absolvenților. Nodul feroviar și instituția de învățământ au păstrat multe interese comune. Aici are loc pregătirea lăcătușilor

pentru depourile de locomotive, a maistrilor-picheri, vagonarilor. La întreprinderile noastre elevii susțin stagierile de producere. Însă o mai bună stabilizare a cadrelor tinere este împiedicată de motivarea nesatisfăcătoare a muncii. Imediat ce se va ameliora situația financiară, problema motivării trebuie rezolvată neapărat.

Nu sunt dați uitării veteranii muncii, care și-au dedicat muncii la calea ferată cei mai bini ani din viață. În preajma zilei comemorative a eliberării orașului Bălți, la rugămintea Consiliului veteranilor nodului feroviar s-a făcut ordine pe locul înmormântării feroviarilor, care și-au pierdut viața în timpul bombardamentului crunt al aviației inamice în cel de-al doilea război mondial.

**Ce chestini s-au mai bucurat de atenție?**

— La una din ședințele comune șefii de subdiviziuni au abordat problema reparației acoperișurilor clădirilor. Ea vizează în special remiza vagoane nr.3 și depoul de locomotive nr.4. De câteva ori ei au depus cereri în acest sens către serviciile ierarhic superioare, dar n-a urmat nici o reacție. Eu am reușit să obțin suportul căii ferate și promisiunea, că în luna mai se va efectua reparația selectivă a acoperișurilor celor două întreprinderi. Ori alt moment.

Am negociat cu o organizație sportivă municipală închirierea pe o perioadă îndelungată în condiții reciproc avantajoase a stadionului "Locomotiva". Cu banii alocați de Federația sportivă din republică această organizație va amenaja pistele de alergări, clădirile, altă infrastructură. E foarte important, că pe stadionul renovat se vor antrena elevii școlii sportive, dar și feroviarii noștri vor putea organiza acțiuni cu caracter sportiv.

Nu pot trece cu vederea încă o chestiune foarte stringentă, dar deocamdată imposibil de realizat. Uzarea masivă a traverselor pe un segment al liniei de cale ferată, care duce spre stația Glodeni, a cauzat stoparea circulației pe un sector

important. Deja câteva luni stația și agenții economici din raionul Glodeni și o parte a raionului Râșcani, care beneficiau de serviciile ei (printre care fabrica de zahăr, carierele), au rămas blocate. Nu e o situație firească și eu voi solicita crearea unei comisii speciale. Trebuie inspectat sectorul cu probleme și elaborate acțiuni pentru lansarea cât mai rapidă a căii ferate respective. Un impact negativ are deficitul acut de traverse noi în gospodăria liniei.

E regretabil, de asemenea, că din cauza problemelor de ordin financiar continuă să staționeze întreprinderea de producere a traverselor din beton armat, articolele căreia sunt atât de necesare picherilor de la întreaga magistrală. Avem speranța, că este o staționare temporară.

**Ce aveți a spune despre conducătorii și specialiștii întreprinderilor nodului feroviar?**

— Numai atât: fiecare e la locul potrivit. Secția semnalizare și comunicații este condusă de Vladimir Malăsev, un om minunat, cumsecade, de o mare cultură, foarte responsabil. Recent a preluat conducerea depoului de locomotive Stanislav Andronic, care anterior a fost șef la stația Ocnita. Or, cu ajutorul altor specialiști a reușit deja să obțină anumite rezultate la consolidarea disciplinei de muncă, la asigurarea operativă cu locomotive a garniturilor de tren. Cuvinte de laudă merită în special adjunctii săi Serghei Caminski și Valeriu Crijanovski, responsabili, respectiv, de exploatare și ingrijire tehnică, de reparația locomotivelor.

Există multe tradiții de muncă demne de urmat la remiza vagoane, condusă de specialiștii cu experiență și inițiativă Valeriu Gălcă și adjunctul său, responsabil de reparație Vitalie Vetriniuc. Picherii secției linii în frunte cu Alexei Cruglii desfășoară revizia de primăvară cu comisia a gospodăriei liniei. În pofida deficitului de materiale, picherii districtelor situate pe direcțiile Mateuți și Ungheni, în special cele ce muncesc în zona stațiilor Bălți-Slobozia și Bălți-oraș, înregistrează un punctaj destul de bun la ingrijirea liniilor. S-a ameliorat semnificativ situația la stația nodului feroviar, condusă de Igor Madan. Aici muncesc o echipă de șefi profesioniști, cu care e o plăcere și foarte ușor să colaborezi, găsind înțelegere. În ceea ce mă privește, voi depune toate eforturile pentru a îndreptăți înalta încredere, pe care mi-a acordat-o directorul general al CFM lirii Topala atunci când m-a desemnat în funcția de șef al nodului feroviar Bălți.

**Așa dar, nu-mi rămâne decât să le doresc feroviarilor bălteni și dumneavoastră personal, dle Victor Cojocaru, depășirea cât mai curând a problemelor, deși a activă profitabil în condițiile actuale nu e deloc ușor. Dacă există abordare creativă, încredere în ziua de mâine, calea ferată, nodul feroviar Bălți din componența sa se vor întări neapărat în aspect economic, oricare ar fi încercările, prin care va trebui să treacă.**

A dialogat  
Vladimir DOBREANSCHI

Imagine de autor

Colectivul Centrului de medicină preventivă exprimă sincere condoleanțe colaboratorului Grigore Osi-pov în legătură cu decesul

**SURORII**

Dumnezeu s-o odihnească în pace.





Colectivul și comitetul sindical ale Palatului de cultură al feroviarilor adresează cordiale felicitări **Aureliei HINCUI**, director al Palatului de cultură al feroviarilor, doctor în arte, consilier de stat, gradul 3, cu ocazia frumosului JUBILEU.

— Vă dorim să vă bucurați de dragostea, stima și respectul celor, care vă cunosc ca un Om de omenie, o prietenă adevărată, ca o doamnă de excepție și ca un specialist profesionist!

Ziua de naștere este un bun prilej de a vă mărturisii stima, respectul și admirația pentru dumneavoastră — o doamnă des-teaptă, înțeleaptă, inteligentă și plină de farmec feminin.

*Dincolo de orice punct de sosire este unul de plecare.*

## FELICITĂRI!



**Aurelia HINCUI**

*Dincolo de orice reușită este o altă încercare.  
 Dacă vă este dor de ceea ce faceți, continuați din nou.  
 Mergeți mai departe atunci, când toți se așteaptă să renunțați.  
 Nu lăsați să se topească taina pe care o aveți în interior.*

Administrația, comitetul sindical și colectivul secției Chișinău alimentare cu energie electrică îi felicită din toată inima cu ocazia JUBILEELOR pe electromecanicul **Vladimir PEREGUDA** și electromontorul **Vasile CARP**.

— Vă felicităm cu prilejul JUBILEULUI. Vă dorim sănătate, bunăstare, dragoste, fericire, succes, bună dispoziție. Să aveți mereu în preajmă prieteni devotați, iar colegii de serviciu să vă ofere tot respectul!

Din secția Basarabeasca alimentare cu energie electrică colectivul, administrația și comitetul sindical adresează felicitări cu ocazia împlinirii a 55 de ani **Anei MARGU-NOV**, dereticătoare a încăperilor de producție și de serviciu ale atelierelor mecanice de reparație.

*De există sănătate  
 Vrem să știm că e la tine,  
 Mulți ani și noroc în toate,  
 Să te știm numai de bine!*

Administrația și comitetul sindical de la stația Comrat îi felicită cu prilejul zilelor de naștere pe **Feodora DANKEVICI**, casier de marfă superior, și **Vasile PELIN**, macagiu superior.

*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 remizei vagoane Bălți vin cu felicitări de ziua nasterii către **Iurie NEGHINA**, sudor; **Vladimir ONOPRIENCO**, lăcătuș la reparația materialului rulant; **Victor STITCOV**, **Stefan SCRIPCARI**, lăcătuși de utilaje; **Vladislav LIUBINSKI**, hamal; **Ruslan POSTOLACHE**, brigadier; **Vladimir TURCAN**, șef al biroului tehnic.

*Un motiv de bucurie  
 Toată viața să vă fie,  
 Să vă treacă anii lin,  
 Fără ghinion și chin,  
 Cu porții de fericire,  
 Mult noroc, multă iubire!*

Administrația și comitetul sindical ale depoului de locomotive Bălți vin cu felicitări de JUBILEU către **A.TARAN**, **V.ȘEMPERED**, **V.CLIM**.

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

## SPORT

# “Express-K” a deschis sezonul



1

**Clubul feroviar al amatorilor de alergări “Express-K” a organizat primele competiții din acest an la alergări în aer liber. E vorba de cursa “Starturile primăverii” — a 28-a la număr, și campionatul deschis la cros pentru feroviarii amatori de alergări. Întrecerile s-au desfășurat în parcul Valea Trandafirilor din capitală. La ele au participat peste 300 de alergători din diferite zone ale republicii, care au concurat pe distanțele de 1500, 4000 și 6000 metri în șapte categorii de vârstă.**

**P**rintre angajații Magistralei moldovenești cei mai buni s-au dovedit a fi: **femei** — Eudochia Bondur (secția linii nr.1), Valentina Bulat (serviciul aprovizionare tehnico-materială Chișinău), Valentina Toporcean (secția linii nr.1); **bărbați** — Grigore Moroga (secția linii nr.1), Vasile Cibotari (direcția locuințe nr.1), Ion Morari (secția linii nr.1).

Pe distanța de 1500 metri primii au ajuns la finis Valeria Capmare (Cimișlia) și Roman Micsanesci (Camenca); la 4000 de metri s-au impus Egor Sârbu din Bălți și Valeria Carauș din Ungheni, iar pe cea mai lungă distanță victoria au obținut-o Lilia Fisicovski (Tiraspol) și Mihail Bizniuc (Chișinău).

Nici veteranii amatori de alergări n-au lipsit la competiții. Cele mai bune rezulta-



3

te le-au înregistrat Maria Sagan, Liubovi Corodjova, Mihail Bulgaru, Tudor Digor, Ion Lupușor, Natalia Clipca, Ion Nica — toți membri ai clubului “Express-K”.

Sărbătoarea sportivă a fost una foarte reușită: tot traseul era împodobit cu stegulețe, răsuna muzica, la finis alergătorii erau întâmpinați cu ceai fierbinte și covrigi.

Vreau să mulțumesc pentru ajutor administrației secției linii Chișinău în persoana șefului întreprinderii Anatolie Fri-



2

## Cele mai frumoase trasee feroviare ale planetei

(Continuare. Începutul în nr.7-8)

### Doru Lain, Portugalia

Traseul a împrumutat denumirea de la riul cu același nume din Portugalia. Vagoanele-anticariat ale unei garnituri cu locomotivă cu abur din secolul XIX, atașate la o locomotivă diesel modernă, gonesc pe linia de cale ferată, situată pe marginea defileului cu stinci abrupte al riului Doru.

Pe parcursul călătoriei, care durează 1,5 ore, turiștii pot admira zona vinicolă Doru și sătucurile adorabile ale acesteia. Prin geam se perindă plantațiile minunate de măslin și viță-de-vie, aliniate pe terasele deluroase.

Trenul face o oprire la stația Pinian, decorată cu teracotă alb-albastră pictată, care se numește azuleju. Panoul de teracotă redă peisaje locale din preajma riului și scene de la culesul roadei.

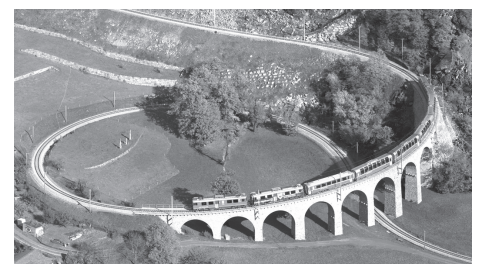
De remarcat. În anul 2001 UNESCO a declarat zona vinicolă Altu-Doru de pe cursul superior al riului Doru drept Patrimoniu Universal.

### Expres Bernina, Elveția—Italia

Călătoria de la ghetarii alpini din Saint-Moritz până la palmierii tropicali din orașul italian Tirano constituie unul din cele mai abrupte itinerare feroviare, construit fără folosirea șinelor speciale dințate, a cablurilor de tracțiune și a altor mijloace tehnice sofisticate.

Vara turiștii savurează plăcerea unei călătorii de două ore în vagoane deschise, care le permite să fotografieze tot ce le place fără ca sticla geamurilor să diminueze calitatea pozelor.

De remarcat. Pe traseu există o cotitură atît de bruscă, încît pasagerii de la coada trenului văd vagoanele din față deplasîndu-se în direcție opusă.



Imagini: Iurie KOZLOV

căteli și președintelui comitetului sindical Constantin Doloșcan.

**Ion BABARĂ,**  
președinte al clubului feroviar al amatorilor de alergări “Express-K”

### ÎN IMAGINI:

1. E dat startul
2. Grigore Moroga și Eudochia Bandur
3. Grupul învingătorilor — membri ai clubului “Express-K”