

FEROVIARII MOLDOVEI



N 18-19 (5888-89) 10 iunie 2016

Ziarul apare
din 1 mai 1941

Întru prosperarea CFM

În perioada 1-3 iunie 2016 în orașul Soci, Federația Rusă, s-a desfășurat cea de-a XI-a ediție a Business Forumului Feroviar Internațional "Parteneriat strategic 1520". ÎS "Calea Ferată din Moldova" (CFM) a fost reprezentată la eveniment de către Iurii TOPALA, director general, și Valerii CONSTANTINOV, șef al serviciului relații internaționale și protocol al Direcției strategii și relații internaționale.

La eveniment au participat reprezentanții organelor legislative și executive din circa 30 de state, inclusiv din Federația Rusă, CSI și Uniunea Europeană, conducătorii organizațiilor internaționale și structurilor cu profil logistic, de leasing și asigurări, conducătorii companiilor-operatori de material rulant și tehnică feroviară.

Tema centrală a Forumului, care constituie cea mai mare întâlnire de afaceri a liderilor sectorului feroviar cu ecartament lat de 1520 mm, a fost dezbateră "Hărții priorităților spațiului 1520", inclusiv elaborarea abordărilor coordonate în ceea ce privește dezvoltarea căii ferate cu ecartament lat și asigurarea unor poziții de

frunte pe piața globală a transporturilor de călători și mărfuri.

Delegația CFM a luat parte la diverse teme de discuție, printre care:

- identificarea posibilităților apărute în noua conjunctură, unde s-a discutat despre modificarea hărții fluxurilor de mărfuri sub influența factorilor economici și politici;
- cursul de investiții din afara bugetului, fiind dezbătute mecanismele și noile surse de realizare a proiectelor de infrastructură în Federația Rusă;
- dezvoltarea pieții serviciilor de transport;
- piețele externe și potențialul de cooperare;

- atragerea mărfurilor pe calea ferată;
- materialul rulant: în căutarea echității, fiind abordată exploatarea parcului de material rulant feroviar;
- biletul către viitor, unde s-au analizat căile de îmbunătățire a sistemelor electronice de vânzare a билетelor;
- orientarea către client: valoarea de bază a transportului feroviar.

Forumul a oferit prilejul organizării unui șir de întâlniri bilaterale a directorului general al CFM Iurii Topala cu Vladimir Morozov, șef al Căii Ferate din Belarus, Oleg Beloziorov, președinte al Căilor Ferate din Rusia (RJD), Askar Mamin, președinte al Căii Ferate din Kazakstan, în cadrul cărora au fost discutate căile de atragere a fluxu-

rilor de mărfuri pe teritoriul Republicii Moldova.

La final, președintele Căilor Ferate din Rusia Oleg Beloziorov a specificat că atmosfera evenimentului a fost una specială, nu doar constructivă, dar și interesantă. În acest an a fost lărgit formatul Forumului, s-a reușit atragerea tuturor participanților la procesul de transport, fiind luată în considerare poziția tuturor, chiar și a celor mai mici clienți ai transportului feroviar.

Materialele evenimentului pot fi găsite pe site-ul oficial al Forumului, de unde pot fi accesate de către serviciile și structurile implicate ale CFM, dar și de către publicul larg interesat de funcționarea și dezvoltarea sectorului feroviar.



■ AJUTOR FRĂȚESC

Prietenui la nevoie se cunoaște

Pe linia a treia a gării din capitală se deplasează încet o locomotivă, ce remorchează cu ușurință garnitura de tren cu 24 cisterne... În ele angajații Magistralei moldovenești au adus primele 1300 tone de păcură, oferite de România în calitate de ajutor umanitar.

— Feroviarii noștri, — a declarat cu mândrie Iurii TOPALA, director general al ÎS "CFM", — ar putea asigura și transportarea a 50 cisterne de păcură la o cursă. În republică vor mai sosi încă 11 asemenea garnituri feroviare. Transportul a fost asigurat de orașul București, iar Calea Ferată din Moldova a câștigat concursul internațional pentru dreptul de a-l efectua.

Întreaga cantitate de păcură, oferită gratuit de România, va fi adusă în Republica Moldova de feroviar până la mijlocul lunii iulie curent. Costul celor 16.000 tone este evaluat la 7 milioane de euro. Iar la transportarea lor vor fi folosite patru garnituri feroviare cu un număr total de 96 cisterne.

Peronul gării din capitală a avut onoarea în acea dimineață să găzduiască oaspeți de elită: vicepremierul Republicii Moldova, responsabil de probleme sociale Gheorghe Brega, ambasadorul României în Republica Moldova Marius Lazurcă, di-



Ambasadorul României Marius Lazurcă face declarații pentru presă

rectorul executiv al Rezervei de stat Bacău Valentin Ivancea, directorul general SA "Termoelectrica" Veaceslav Eni, alte persoane oficiale din Republica Moldova.

În declarația sa pentru presă ambasadorul României în Republica Moldova Marius Lazurcă a menționat, printre altele, că această acțiune este ultima etapă a ajutorului umanitar, pe care Guvernul României a decis să-l acorde Republicii Moldova.

În cadrul primelor două etape locuitorii Moldovei au beneficiat de pachete alimentare și zahăr.

"Suntem bucuroși, — a reiterat ambasadorul român, — că avem posibilitatea să ușurăm povara situației economico-financiare a locuitorilor Republicii Moldova".

— Va trebui să stabilim, — a subliniat vicepremierul RM Gheorghe Brega, — ce cantitate de energie electrică, câte gigacalorii se pot obține cu ajutorul acestei cantități de păcură, și să le distribuim păturilor social vulnerabile — la primăria municipiului Chișinău se află circa 40000 asemenea persoane. Păcura va fi depozitată la CET-2 și va fi folosită la iarnă pentru asigurarea cu energie termică a orașului Chișinău.

Directorul general SA "Termoelectrica" Veaceslav Eni a declarat, că întreprinderea este pregătită să primească ajutorul umanitar sub formă de păcură din România.

... Încă în luna februarie a anului curent Guvernul României a decis să ofere ajutor umanitar Republicii Moldova în sumă de circa 80 milioane de lei sub formă de zahăr, produse alimentare și păcură.

Liliana NICHIFOROV

Imagini: Iurie KOZLOV



Vicepremierul RM Gheorghe Brega, Iurii Topala, director general al ÎS "CFM", și ambasadorul României Marius Lazurcă întrețin un dialog



Iurii Topala, director general al ÎS "CFM", acordă un interviu mass-media republicane



Sectorul de sud al magistralei începe traficul de vară pregătit

La data de 31 mai a.c. a continuat inspectarea de primăvară cu comisia a ÎS "Calea Ferată din Moldova". De astă dată în vizor s-a aflat sectorul de sud, care grație amplasării geografice avantajoase posedă un mare potențial nu doar în ce privește formarea fluxului de marfă local, ci și creșterea traficului de tranzit, la fel de important.

Antrenarea plenară a posibilităților deocamdată nefolosite în acest scop, în condițiile procesului tehnologic bine organizat, la care participă subdiviziunile nodului feroviar Basarabeasca — cel mai mare la calea ferată, — depinde în modul direct, la fel ca și pe sectorul de nord al magistralei, inspectat ceva mai înainte, de gospodăria liniei. Și în special de traseele spre Etulia, Giurgiulești și Zloti, pe care comisia în frunte cu Serghei TOMȘA, vicedirector general responsabil de infrastructură și tracțiune al ma-

Cele mai mari eforturi din partea picherilor solicită liniile curente de la Giurgiulești până la Cahul și mai departe spre Iargara, Comrat și Abaclia. Ele oferă agenților economici posibilitatea de a transporta din Portul liber internațional și zona industrială dezvoltată din sudul României mărfuri în interiorul Moldovei pe cale directă, ocolind stația Reni. Astfel sunt evitate cheltuielile suplimentare legate de taxele vamale în cazul traversării teritoriului ucrainean, ceea ce sporește atractivitatea serviciilor feroviare în regiune. Or, există un factor, ce crează anumite impedimente: pe unele



gistrației, le-a verificat cu o minuțiozitate aparte.

Având în grija lor acest sector, picherii secției liniei nr.3 — șef Victor Podgurski — depun mari eforturi pentru ca linia din subordine să nu creeze probleme în timpul circulației marfarelor. Le ajută administrația cailor ferate, străduindu-se să-i asigure cu materialele necesare. Desigur, volumul lor nu e nici pe departe cel necesar pentru răirea numeroaselor focare de putregai al traverselor, totuși ajută a menține punctajul de 129 unități, planul fiind 160. Pe parcursul sezonului actual au fost pozate 1,1 mii traverse noi de lemn, 0,1 mii traverse noi din beton armat și 0,5 mii de traverse din beton la mâna a doua, precum și 375 grinzi noi de lemn pentru macazuri.

La realizarea obiectivelor trasate participă specialiștii a 16 districte și 8 sectoare auxiliare. Printre cele mai bune se numără colectivele districtelor nr.3, 10, 11 și 12, conduse respectiv de maistrul-picher Serghei Miclășanu, Petru Tomailă, Dumitru Mitioglo și Eugeniu Bordea. Numeroase griji au și muncitorii responsabili de starea terasamentului — maistru-picher Anatolie Cioclea — și a podurilor — maistru-picher Serghei Boico.

sectoare ale liniei respective există limite severe de greutate și viteză pentru trenuri. De aceea se recurge la recompunerea intermediară a garniturilor. Colectivele districtelor de picheri amplasate pe sectorul respectiv încearcă să folosească orice re-

zervă accesibilă pentru a îmbunătăți starea acestuia. Se efectuează reparații curente, lucrări de rărire a focarelor de putregai. Sunt planificate reparații capitale la kilometrii 78-79 (linia curentă Iargara—Prut). Dar oricât nu s-ar dori, soluționarea prob-



lemei este împiedicată deocamdată de insuficiența acută de traverse, ceea ce se întâmplă și pe alte sectoare. Feroviarii au reacționat cu mare speranță la eforturile directorului general al ÎS "CFM" Iurii Topala, grație cărora în curând ar fi posibilă aprovizionarea masivă cu acest material. Și dacă astăzi preocupările țin de aprovizionarea tehnico-materială nesatisfăcătoare, apoi mâine, cine știe, ele ar putea fi provocate de necesitatea organizării mai eficiente a pozărilor, pentru ca traversele furnizate să nu stea prea mult în depozite.

Chestiunea organizării lucrărilor în cazul pozării singulare masive a traverselor din beton armat, care necesită, după cum se știe, anumite regrupări de forțe, nu poate fi considerată una simplă în situația actuală a asigurării cu cadre și a nivelului de dotare tehnică a secțiilor liniei. Deloc întâmplător, că încă pe sectorul de nord al magistralei, în discuțiile cu șefii secțiilor liniei de acolo membrii comisiei s-au interesat, ce volum maxim și în ce termen concret ar putea să valorifice întreprinderile în cauză. De astă dată același interes s-a manifestat vizavi de posibilitățile picherilor de la Basarabeasca. Ținând cont de proporțiile sectorului din subordine, unde doar lungimea traseelor principale constituie 379 kilometri, pregătirea trebuie să fie mult mai serioasă.

În linii generale impresiile de pe urma controlului sunt destul de bune. În pofida anumitor probleme, sectorul de sud al magistralei începe traficul de vară pregătit. Funcționează în regim stabilit stațiile, depoul de locomotive și cele două remize vagoane, alte subdiviziuni structurale. Un adevărat eveniment, cu rezonanță și în mass-media republicană, a fost încheierea reparației capitale cu prelungirea duratei de exploatare a câtorva locomotive. Încă acum vreo douăzeci de ani, deoarece erau considerate foarte complicate, asemenea reparații se efectuau doar la uzine specializate. Or, în prezent reușesc să le execute specialiștii cu experiență sub conducerea maistrilor Serghei Lapaev (remiza vagoane nr.2) și Serghei Taranuța (sosit la Basarabeasca cu echipa sa de la depoul de locomotive Bender).

La peronul gării stației Basarabeasca, unde s-a oprit motriza după revenirea de pe sector, membrii comisiei erau așteptați de un grup mare de angajați ai întreprinderilor nodului feroviar. Întrebările lor au fost dintre cele mai diverse. Pe oameni îi interesează, când vor fi lichidate restanțele la salarii, rămase de la conducerea precedentă, care sunt perspectivele depășirii crizei economico-financiare la calea ferată etc. În limitele competenței funcției sale Serghei Tomșa s-a străduit



■ EVENIMENT

Locomotivelor CFM li s-a oferit o a doua viață



Un eveniment important a marcat sfârșitul unei recente săptămâni de muncă a feroviarilor moldoveni. Vineri, 27 mai 2016, s-a încheiat reparația unei locomotive de manevră și a trei secții de locomotivă de marca 3T10M. La ceremonia solemnă de lansare a materialului rulant de tracțiune au participat Iurii TOPALA, director general al ÎS "Calea Ferată în Moldova"; Miron GA-GAUZ, vicedirector general, responsabil de deservire tehnică și reparații; Ion ZAPOROJAN, președinte al Federației sindicatului feroviarilor din Moldova; Ion VASILACH, șef al serviciului locomotive; Alexei ADAM, șef al Centrului reparații a locomotivelor; reprezentanți ai Administrației ÎS "Calea Ferată din Moldova".

...Linia a treia de cale ferată a gării Chișinău avea în acea dimineață un aspect nu tocmai obișnuit. Locomotiva de manevre și cele trei secții de locomotivă diesel, staționate față în față, demonstrau caracterul festiv al momentului. Și el a fost anume astfel, grație încheierii cu succes a lucrărilor de reparație a materialului rulant de tracțiune.

Au fost supuse reparațiilor cu ridicare o locomotivă de manevră marca CMA3-4167 și trei secții de locomotivă diesel marca 3T10M. Locomotiva de manevră a fost produsă în anul 1983 și, desigur, avea nevoie de restaurare. Din aceeași generație fac parte și cele trei secții reparate. Locomotiva 1103A, bunăoară, produsă în anul 1984, are un parcurs de 2 466 279 km, secția 1104A cu același an de producție —



Administrația căii ferate evaluează munca depusă

2 238 511 km, iar cea de-a treia locomotivă, 2941A, produsă în anul 1987, și-a înscris la activ până acum 2 060 230 km.

La reparația calitativă a materialului rulant au muncit cu sârg specialiștii tuturor echipelor de reparație ale depourilor de locomotive Chișinău, Bălți, Bender și remizei vagoane nr.2. Grație eforturilor depuse locomotivele au primit o a "doua viață".



Interesul ziariștilor față de CFM n-are margini

Seful ÎS "CFM" Iurii Topala a apreciat înalt aportul reparatorilor, și-a exprimat recunoștința tuturor feroviarilor pentru munca lor conștiincioasă, cu adevărat eroică, pentru înțelegerea vis-a-vis de situația economico-financiară complicată moștenită, pentru răbdare, a remarcat de asemenea colaborarea fructuoasă cu Federația sindicatului feroviarilor din Moldova.

Iurii Topala, director general al ÎS "Calea Ferată din Moldova", a subliniat, printre altele, că feroviarii fac tot ce e necesar pentru asigurarea securității circulației trenurilor, pentru funcționarea continuă a procesului de trafic, pentru păstrarea integrității mărfurilor transportate.

Liliana NICHIFOROV

Notă bună activității CFM

În perioada 18-19 mai 2016 la Tbilisi, Georgia, s-a desfășurat cea de-a 64-a ședință a Consiliului pentru transport feroviar al statelor-membre ale Comunității.

La lucrările ei au participat membri ai Consiliului — conducătorii administrațiilor feroviare din Republica Azerbaijan, Armenia, Belarus, Kazakstan, Kârgâzstan, Moldova, Federația Rusă, Republica Tagikistan, Turkmenistan, Republica Uzbekistan, Ucraina, membrii-asociați ai Consiliului — conducătorii administrațiilor feroviare din Georgia, Letonia și Finlanda. Au mai participat și administratorii căilor ferate din Lituania și Estonia, precum și președintele direcției Consiliului pentru transport feroviar.

În calitate de observatori au participat și reprezentanții administrației feroviare a

Republicii Islamice Iran și ai Confederației Internaționale a sindicatelor feroviarilor și constructorilor din domeniul feroviar.

Ședința a fost prezidată de către Mamuka Bahtadze, Co-Președinte al Consiliului, director general al "Căii Ferate din Georgia".

ÎS "Calea Ferată din Moldova" a fost reprezentată în cadrul ședinței de către Iurii TOPALA, director general, care a fost și conducătorul delegației; precum și de Valeriu OHLADCIUC, vicedirector general, responsabil de securitate; Grigore CONDURACHE, vicedirector general-interimar, responsabil de activitate comercială; Valerii CONSTANTINOV, șef al serviciului relații internaționale și protocol al Direcției strategii și relații internaționale; și Ion ZAPOROJAN, președinte al Federației sindicatului feroviarilor din Mol-

dova. Conform ordinii de zi, în cadrul ședinței plenare a Consiliului s-au făcut bilanțurile activității exploatazionale a rețelilor de căi ferate pe anul 2015 și pe primul trimestru al anului 2016, activității complexului de călători al administrațiilor feroviare, s-au discutat normativele graficului de circulație a trenurilor pentru anii 2016/2017, rezultatele inventarierii containerelor și pregătirea pentru inventarierea vagoanelor de marfă, starea deconturilor reciproce între administrațiile feroviare. A fost aprobată o serie de modificări în actele Consiliului, precum: Regulile de exploatare, evidență numerică și deconturile pentru utilizarea vagoanelor de marfă-proprietate a altor state, Acordul privind regulamentul de utilizare, evidență numerică și deconturile pentru utilizarea

vagoanelor parcului de inventar transmise în arendă (utilizare temporară), și altele.

Iurii Topala, director general al ÎS "CFM", a avut și o întâlnire bilaterală cu șeful căii ferate din Belarus, Morozov, în cadrul căreia a fost abordată starea deconturilor reciproce între cele două administrații feroviare.

Președintele SAD "RJD" Oleg Beloziorov a înmănat Diplomele de onoare ale Consiliului de transport feroviar lui Iurii Topala, director general al Magistralei moldovenești, Igor Munteanu, șef al serviciului mișcare al CFM, și Vitalie Vetreniuc, șef-adjunct al remizei vagoane nr.3 Bălți.

Următoarea ședință a Consiliului pentru transport feroviar al statelor-membre ale Comunității va avea loc în Estonia, în noiembrie 2016.

În baza materialelor serviciului de presă al ÎS "CFM"

La data de 27 mai a.c. pe teritoriul zonei cu containere a stației Chișinău Detașamentul cu destinație specială "Alfa" din cadrul Serviciului de Informații și Securitate al RM a desfășurat aplicații. Participanții la ele au avut misiunea de a elibera "ostaticii", care conform legendei au fost reținuți de către "teroriști" în vagoanele de pasageri.

Aplicațiile-instruire au fost urmărite de Iurii TOPALA, director general al ÎS "Calea Ferată din Moldova", Ruslan MUNTEANU, vicedirector SIS, Vitalie BUJUR, consilier al directorului general al CFM.

La finalul operațiunii de instruire "teroristii" au fost neutralizați. Nici un "ostatic" n-a avut de suferit.

Cei prezenți la aplicații au remarcat profesionalismul și acțiunile competente ale participanților la ele.

La capitolul lupta cu terorismul aceste aplicații au fost primele din anul 2016.

Imagini: Iurie KOZLOV





Sectorul de sud al magistralei începe traficul de vară pregătit

► **Sfârșit. Începutul in pag.2**

să răspundă onest, detaliat la întrebări, explicând starea de lucruri reală. Pentru retribuirea deplină a muncii depuse, care merită, indiscutabil, tot respectul, achiziționarea cantității suficiente de combustibil, piese de schimb, reparația clădirilor și construcțiilor, menținerea infrastructurii este necesar un anumit nivel de venit. Or, comparativ cu anul trecut acesta s-a diminuat cu mai bine de o treime din cauza scăderii semnificative a volumului de transportare a mărfurilor. Este nerentabil traficul suburban de călători. În atare condiții de unde să existe bani, dacă și așa se economisește fiecare leu? Dar și obiecțiile feroviarilor pot fi înțelese: ei trebuie să-și asigure familiile, să plătească pentru serviciile comunale. Deja astăzi întreprinderea comunală de la Basarabeasca amenință să întrerupă alimentarea cu energie electrică și gaze naturale a apartamentelor în cazul neachitării datoriilor. Într-o situație atât de complicată este necesar mai mult ca oricând a găsi compromisul potrivit, a unifica eforturile, a manifesta răbdare pentru ca magistrala să înceapă a se dezvolta, iar odată cu aceasta să crească bunăstarea feroviarilor. Nu există altă alternativă. Serghei Tomșa a reiterat despre acțiunile, pe care le întreprinde astăzi administrația CFM pentru creșterea volumului de trafic. În scopul atragerii agenților economici se aplică sistemul de reducere a tarifelor. Recent directorul general al magistralei Iurii Topala a revenit din Rusia, unde a negociat direcționarea spre Moldova a unei părți a încărcăturilor de tranzit. E necesar a găsi resurse pentru asanarea liniilor, fără de care calea ferată nu poate exista. Mai în fiecare zi se întrunește o comisie specială, care distribuie sectoarelor cantitatea limitată de motorină costisitoare achiziționată.

tive. Bunăoară, invitarea la întreprindere a unui specialist din domeniul financiar ori a reprezentanților altor departamente din cadrul conducerii magistralei pentru o discuție profesională sinceră ar fi putut spulbera presupunerile, ar fi contribuit la stabilirea unei atmosfere comunicative pline de încredere și, în ultimă instanță — la ameliorarea climatului moral-psihologic în colectivele de muncă.

Feroviarii magistralei merită toată atenția și stima, pentru că le-au câștigat prin sârguință, efort de muncă, disciplină. Nu sunt vorbe goale, deoarece la toate sectoarele muncesc oameni devotați profesiei. Iată un exemplu elocvent. Revenind seara târziu de la Basarabeasca la Chișinău, lângă stația Bălțați motriza s-a pomenit sub o puternică ploaie torențială. Cerul era brăzdat de fulgere, turna de parcă cu găleata... În aceste condiții de vizibilitate redusă motriza se deplasa cu viteză mică, dibuind cu roțile șinele ume-



Imagini: Iurie KOZLOV

Analizând esența chestiunilor abordate la întâlnirea cu feroviarii, nu e greu să-ți dai seama, că o parte din ele puteau fi elucidate încă până la începerea reviziei, dacă angajații nodului feroviar ar fi informați mai bine. Lacuna este, probabil, a administrației nodului feroviar. Nu e vorba doar de intensificarea muncii explica-

de. Dar iată că în acest infern, în beznă infinită, la o barieră de nivel fără paznic din stepă ne-a întâmpinat cu stegulețul de asupra capului un feroviar cu vestă portocalie, garantând securitatea circulației. La următorul pasaj s-a întâmplat aceeași situație. Câtă dărzenie, bărbăție trebuie să ai ca în asemenea condiții să-ți inde-

plinești datoria profesională aidoma unui soldat! I-am invitat în motriza pe picherii uzi leoarcă și i-am dus până la postul blocare, unde au putut să se adăpostească de ploaie în vagonas.

Ulterior stihia a oferit o surpriză neplăcută, care s-ar fi putut transforma într-o adevărată nenorocire, dacă motriza s-ar fi

deplasat pe sector cu câteva minute mai devreme. Atunci, când până la indicatorul de intrare al stației următoare Revața rămăsese vreo 150 de metri, în lumina proiectoarelor a apărut pe neașteptate din întuneric un copac, prăbușit pe șine. Probabil că-l doborâse furtuna, scoțându-l cu tot cu rădăcină din pământ. Reacția mecanicului-instructor Serghei Milev (depoul de locomotive nr.1) a fost momentană. Aflându-se la cârma motrizei, el a frânat la momentul potrivit și aceasta a reușit să se oprească la vre-un metru de obstacolul apărut pe neașteptate. Pe la orele 23.00 membrii comisiei au fost transportați cu mașina până în oraș. Strada Muncești din municipiul Chișinău, situată paralel cu calea ferată, era inundată de ape tulburi în așa măsură, încât mașina a trebuit să urce spre aeroport, ca apoi să ajungă în centrul capitalei. În motriza înțepenită pe linie au rămas șeful serviciului linii Petru Saracuța și echipa locomotivă Alexandru Pavlenko, și Vadim Porosenkov. Ei au iluminat locul cu pricina, până când grupul de picheri al secției linii Bender, în grija căreia se află sectorul respectiv, a tăiat în bucăți tulpina copacului, evacuându-le de pe linie. După terminarea lucrării muncitorii n-au fost lăsați în ploaie, ci au fost transportați la stația Revața și la districtele din preajmă. Aceste două cazuri, ce țin de exercitarea datoriei profesionale, pot părea ceva obișnuit. Însă numai la prima vedere. În linii mari ele demonstrează o dată în plus adevărata coeziune a feroviarilor moldoveni în fața problemelor. Cu asemenea angajați, în opinia directorului general al IS "CFM" Iurii Topala, magistrala va supraviețui neapărat.

Vladimir DOBREANSCHI



INTERVIU DE ACTUALITATE

Să fie sigure construcțiile ingineresti de cale ferată

Infrastructura liniilor de cale ferată nu este constituită doar din șine și traverse, ci și din numeroase construcții ingineresti, ce permit trenurilor să depășească fără probleme râurile și pâraiele, defileurile și râpile, alunecările de teren, ce apar pe parcurs. De exemplu, pe sectorul de cale ferată din subordinea secției liniei Bălți există 297 asemenea construcții, inclusiv 5 poduri mari de metal cu lungimea de peste 50 metri, 8 poduri medii, un tunel de 157 metri, terasament, șanțuri de apărare, canale de scurgere, sisteme de drenaj, puțuri de control, găuri și răsufliători în piatră pentru a permite apei în timpul ploilor torențiale să curgă în jos, fără a cauza daune. Reporterul nostru i-a solicitat lui Ion Morari, șef-adjunct al secției liniei nr.6, responsabil de construcții ingineresti, răspuns la întrebarea, ce acțiuni se întreprind pentru îngrijirea acestora în corespundere cu normele stricte ale securității circulației.

— De întreținerea construcțiilor de cale ferată, situate pe direcțiile Mateuți și Ungheni, are grijă un contingent de 35 specialiști, — reiterează Ion Morari. — Pentru o mai bună operativitate ei sunt întrușiți în patru echipe, două dintre care îngrijesc podurile, iar celelalte două — terasamentul. În fiecare an, toamna (septembrie-octombrie) și primăvara (martie-aprilie) o comisie inspectează în mod obligatoriu toate construcțiile ingineresti. Devierile de la normă ale stării tehnice, care sunt depistate, se includ în acte, servind drept temei pentru planificarea acțiunilor în vederea executării lucrărilor de reparație și calcularea volumului de materiale necesare în acest scop.

Principala problemă constă în situația, că edificiile exploatate pe sector sunt în cea mai mare parte vechi și necesită cheltuieli suplimentare, ceea ce calea ferată, din păcate, nu-și poate permite din cauza situației financiare precare. Apar anumite probleme, bunăoară, la aprovizionarea cu nisip, ciment, armătură, metal. Însă ceea ce primim, ne străduim să folosim fără târâgănare. Chiar și acum, imediat ce a sosit lotul de grinzi de pod, achiziționat în Belarus, am demarat lucrările de pozare a acestora pe podul din preajma satului Gura Camencii (km 37 al direcției Mateuți). Colectivul podarilor sub conducerea maistrului Vitalie Babin și a brigadierului degrevat Serghei Sobisheanski deja finisează lucrarea.

Din câte știu, pe acest pod se află un tronson de șine cu lungimea de 152 metri, care din cauza reliefului specific nu poate fi ridicat cu macaraua. Cum reușiți în atare condiții să organizați înlocuirea grinzilor?

— Ca să nu pierdem timpul și "ochiurile" oferite pentru executarea lucrărilor să fie cât mai scurte, am planificat anticipat în detalii toate acțiunile. De la sediul central al secției liniei echipa se deplasează la edificiu o dată pe săptămână. Folosim motolocomotiva cu platformă, pe care sunt încărcate grinzile noi și instrumentele necesare. Muncitorii ridică tronsonul de șine greu la înălțimea necesară folosind cricurile cu capacitatea de 7 tone. Pentru siguranță se mai bagă sub șine niște trunchiuri de copac, se întreprind și alte acțiuni de precauție. După care grinda veche uzată este sustrasă, iar cea nouă îi ocupă locul. Grație acțiunilor bine coordonate pe parcursul unei deplasări sunt pozate 20 de grinzi. Revenind la sediul central, timp de câteva zile până la următoarea deplasare echipa pregătește un nou set de grinzi. Se fac tăieturi, care vor ajuta la atașarea mai bună a acestora pe construcția podului. După terminarea pozării tuturor celor 72 de grinzi planificate ele vor fi împregnate suplimentar cu ulei tehnic folosit și legate. Astfel exploatarea lor va fi nu doar mai sigură, ci și mai durabilă. Vreau să-i laud pentru munca lor pe membrii echipei Maxim Șevenco, Serghei Sochircă, Andrei Călcăi, Simion Caisân, Andrei Zaida, Petru Gaivas și alții. Sunt muncitori pricepuți, își cunosc domeniul de activitate, se străduie, conștientizând importanța muncii pe care o fac. Își merită funcțiile maistrului și briga-

dierului degrevat, care organizează lucrările la nivelul convenit. Or, aceasta nu este unica grijă a echipei. Pe podul peste pâraul Căinarca (km 23 al direcției Mateuți) ea schimbă plăcile de pavaj. Cele vechi au fost exploatate aproape 80 de ani și au început să se distrugă.

Dar ce preocupări au podarii de pe sectorul Șoldănești-Mateuți, la fel de important?



Echipa maistrului Vitalie Babin în timpul pregătirilor pentru pozarea grinzilor de pod

— În prezent ei și-au concentrat eforturile la vechiul tunel, construit în anul 1893, ce străbate dealul din preajma satului Mateuți. Pe parcursul perioadei lungi de exploatare, din cauza apelor subterane ori de suprafață în spatele pereților tunelului s-au format goluri. Evaluând pericolul unor eventuale năruiri și a căderii pietrelor pe linie, în anul 2015 am aplicat acolo tehnologia de injectare, folosită cu succes la alte edificii. În găurile (adânci de până la un metru) sfredelile în pereți sub forma tablei de șah și spălate bine cu apă s-a pompat mortar din ciment curat. Aceasta a permis consolidarea portalurilor 9-12. În zona respectivă s-a redus semnificativ, ba chiar a fost lichidată complet pătrunderea apelor subterane. Pentru sezonul actual este planificată sfredelirea și injectarea a încă 40 de găuri. Podarii sub conducerea maistrului Dumitru Batiuska și a brigadierului degrevat Vitalie Bernevec încep de asemenea executarea lucrărilor planificate de reparație a bolții tunelului în zona portalurilor 17-19. După sustragerea resturilor de plasă metalică ruginită suprafața bolții va fi renovată prin metoda topcretării — improșcarea mortarului. S-ar putea să consolidăm bolta cu plasă metalică, dacă vom dispune, firește, de mijloace pentru a o procura. Din această echipă îi voi nominaliza ca fiind cei mai buni pe muncitorii Igor Dontu și Igor Brijatâi (ambii au câte 25 de ani de muncă la calea ferată), Vasile Svet, Igor Sandu, Serghei Sandu, Ion Pranițki, Pavel Bergher și alții.



Ion Morari, șef-adjunct al secției liniei nr.6, responsabil de construcții ingineresti

De remarcat, că de rând cu injectarea tradițională există și metode mai avansate de reparație capitală a vechilor tuneluri, suporturilor de pod. Care sunt perspectivele folosirii acestora pe sector?

— Cunoaștem și noi asemenea metode. Ba chiar am văzut cum se aplică una din ele în practică. În procesul de reconstrucție a șoselei din zonă o companie turcă a construit noul pod feroviar pe linia curentă Ghindești—Țara și specialiștii ei ne-au demonstrat ancore monolite de suport, fixate în pilonii de pod cu un superadeziv special. Merită atenție și experiența de reparație a tunelurilor vechi, acumulată la Calea ferată Liviv. Acolo se folosesc cu succes ancorele autoperforante de injectie și plasa din plastic de sticlă după tehnologia, propusă de vestita companie germană Minova. Cred că odată cu ameliorarea situației economico-financiare a magistralei noastre și efectuarea cercetărilor geologice necesare în zona tunelului, mai devreme ori mai târziu vom aplica și noi tehnologiile respective. Trebuie să le aplicăm. Deocamdată, însă, conștientizând problemele de moment, ne străduim să folosim metode relativ ieftine. Principalul e ca tunelul să poată fi exploatat în continuare, asigurând circulația trenurilor spre o zonă industrială importantă. Pentru perioada verii pe linia curentă Șoldănești—Mateuți s-a planificat vopsirea elementelor din metal ale podului cu lungimea de 77 metri peste râulețul Ciorna (km 112).

Conform normelor de exploatare, asemenea vopsit trebuie efectuat cel puțin o

dată în cinci ani, pe când construcția respectivă n-a beneficiat de el deja un sfert de secol. Recent edificiul a fost examinat de specialiștii TP-1. Anume ei au fost însărcinați să execute lucrarea. Sperăm că specialiștii vor fi la înălțime.

Să ne referim și la sectorul terasament...

— Nici angajații lui n-au timp să se plictisească. Primăvara devreme ei s-au ocupat, bunăoară, de kilometrul 80 al direcției Ungheni, unde există pericolul alunecărilor.

Pentru a permite evacuarea apelor subterane a fost săpat cu excavatorul un șanț de apărare cu lungimea de 150 metri. Deocamdată aici nu se observă tasarea solului. Antrenată în lucrările pe direcția dată, echipa de terasament sub conducerea maistrului Roman Grosu planifică înlocuirea a 45 uluce de evacuare a apei în zona cu macazuri a stației Bălți-oraș. Cât privește echipa maistrului Nicolae Pleșca (45 ani vechime de muncă în transport), are și ea o misiune responsabilă: schimbarea inelelor și capacelor gropilor de control.

Pe parcursul anului trecut specialiștii au renovat astfel 40 de puțuri, iar pentru anul curent sunt planificate cel puțin 30. De rând cu aceasta urmează a executa lucrări de năruire a stâncilor în debleurile de la km 34 și 38 (linia curentă Florești—Ghindești) pentru a preveni căderea pietrelor pe șine. În cele două colective se impun prin sârguință muncitorii Ion Haviuc, Petru Turcan, Ruslan Comanda, Andrian Eriomenco, Serghei Volontir, Alexandru Turcan, Daniel Turcanu și alții.

Deoarece a fost scurtată ruta trenului diesel matinal, care în prezent se deplasează de la Bălți-Slobozia doar până la stația Rogojeni, a devenit mai dificil a ajunge pe sector spre Mateuți. Cum vă descurcați?

— Ne salvează într-o anumită măsură motriza, care se deplasează pe sectorul din afara rutei trenului diesel de patru ori pe săptămână. De rând cu muncitorii noștri apelează la ea și defectoscopiștii, specialiștii SCB și comunicații. În cazul executării unor lucrări serioase, când e necesar a transporta materiale și instrumente, folosim motolocomotivele secției liniei. Dar în genere nu e deloc ușor, pentru că nu există oricând posibilitatea de a ne deplasa operativ. Problema ar putea fi soluționată cu ajutorul mașinii de intervenție a secției construcții ingineresti, dar în prezent ea este defectată. Nu sunt bani pentru achiziționarea coșului cutiei de viteze. E vorba de o sumă mică și după ce am adresat cererea respectivă serviciului liniei, sperăm că ea va fi satisfăcută. Specialiștii noștri sunt dispuși să muncească cu dăruire de sine și vor face tot posibilul pentru a îndeplini cu succes sarcinile, pe care le pune în fața noastră administrația magistralei. Inspiră optimism acțiunile energice ale directorului general al ÎS "CFM" Iurii Topala în vederea depășirii situației de criză, în care s-a pomenit domeniul feroviar.

Creionări la portretul șefului-adjunct al secției liniei nr.6, responsabil de construcții ingineresti: Ion Morari a fost desemnat în această funcție responsabilă în octombrie 2014. Până atunci dânsul, originar din satul Cotiușeni Mari, raionul Șoldănești, a muncit aproape 20 de ani în calitate de mastru-podar. La calea ferată este angajat din anul 1985, începându-și cariera de la muncitor-reparator și brigadier al sectorului construcții ingineresti. A absolvit Colegiul de transport feroviar din Cernăuți, secția cu frecvență redusă.

A dialogat
Vladimir DOBREANSCHI

Imagini de autor

Colectivul secției Chișinău alimentare cu energie electrică este profund îndurerat de moartea prematură a fostului angajat al secției

Valentin SLEMZIN

și exprimă sincere condoleanțe rudelor și prietenilor defunctului.

Amintirea sa va trăi mereu în inimile noastre.



■ ACTUAL

Managementul resurselor umane la Calea Ferată a Moldovei trebuie perfecționat



Succesul activității oricărui întreprinderi îl decide resursele umane, iar mai exact — cadrele. După cum se știe, potențialul uman din domeniul transportului feroviar al Republicii Moldova întotdeauna a

fost unul calificat, experimentat și competent. De aceea directorul general al IS "Calea Ferată din Moldova" Iurii TOPALA stabilește specialiștilor în domeniul resurse umane de a păstra cele mai bune cadre, cei mai dotați specialiști. Deși nu e deloc ușor, mai ales în condițiile economico-financiare actuale ale CFM. În acest context s-a dovedit a fi cât se poate de actual seminarul specialiștilor din domeniul resurse umane de la filialele IS "Calea Ferată din Moldova", organizat la data de 2 iunie curent la PCF.

Vitalie Manole, director al Direcției resurse umane a IS "Calea Ferată din Moldova", care a fost principalul moderator al seminarului, la deschiderea lui a

transmis celor prezenți recunoștința profundă a directorului general al Magistralei moldovenești Iurii Topala pentru munca depusă de ei și pentru ceea ce urmează a se întreprinde în scopul optimizării resurselor umane, îmbunătățirii managementului politicii de cadre pentru ca CFM să înceapă a se dezvolta, iar odată cu aceasta să crească bunăstarea feroviarilor.

— Principala sarcină a specialistului din domeniul resurse umane, — a menționat, printre altele, Vitalie Manole, — este analiza minuțioasă a activității de muncă a fiecărui angajat al filialei în scopul optimizării cheltuielilor pentru întreținerea lui. Din păcate, volumul traficului s-a diminuat cu 70 la sută. Veniturile lunare ale CFM

constituie 34 mln. lei, iar numai consumurile pentru achitarea salariilor ating cifra de 46 mln. lei. Barem, cheltuielile pentru necesitățile de producție ale CFM.

Referindu-se la particularitățile organizării corecte a managementului resurselor umane la întreprindere, la studierea ultimelor modificări și completări în Codul Muncii al RM nr.154-XV din 28 martie 2003, la procedura examinării regulilor de transfer în cadrul IS "Calea Ferată din Moldova", directorul Direcției resurse umane Vitalie Manole a subliniat ceea ce este mai important: optimizarea cheltuielilor, iar mai exact — disponibilizarea a 15 la sută din feroviar, va avea loc cu respectarea strictă a legislației muncii, cu acordarea celor reduși a recom-

penselor. În acest scop IS "CFM" va beneficia de un împrumut de la BERD.

Participantii la seminar au ascultat cu atenție recomandările specialiștilor Direcției resurse umane Angela Rotari, Ludmila Minkevici, Galina Chiveri privind completarea, păstrarea și evidența carnetelor de muncă, evidența dosarelor personale, alcătuirea corectă a contractelor individuale de muncă, contractelor privind responsabilitatea materială individuală și multe alte aspecte importante ale activității angajaților din domeniul dat. Specialiștii Direcției resurse umane au oferit răspunsuri la numeroasele întrebări ale celor prezenți.

Liliana NICHIFOROV

Copiii lumii vor pace

Comitetul sindical al Direcției căii ferate a făcut bilanțul concursului pentru copii

În luna mai a anului curent comitetul sindical al Direcției Căii Ferate din Moldova, președinte Galina Proca, a anunțat un concurs de creație pentru copiii angajaților administrației, prilejuit de Ziua internațională a protecției copiilor.

Acțiunea a avut drept scop focalizarea atenției generației în creștere asupra problemelor actuale privind păstrarea păcii pe Pământ.

La data de 1 iunie 2016 toți participanții la concurs au fost invitați la Direcția CFM. Lucrările, desenele copiilor, obiectele de artă, confecționate de ei, au fost expuse în foaierea clădirii pentru a fi admirate de toți doritorii. Copiii au fost încurajați de comitetul sindical, au primit diplome de onoare, medalii din ciocolată, au comunicat reciproc.

Imagine: Iurie KOZLOV



O poză drept amintire

FELICITĂRI!

Administrația și comitetul sindical ale depoului vagoane frigorifere Basarabeasca îl felicită pe **Alexandru CİCANCI**, brigadier în secția auxiliară, cu ocazia împlinirii a 30 de ani, pe **Stanislav IAVOROVICI**, lăcătuș-reparator în secția utilaje — cu prilejul JUBILEULUI de 40 de ani, pe **Iurie MORGUN**, lăcătuș-electrician, și **Iurie TINOR**, fierar în secția auxiliară — la împlinirea vârstei de 55 de ani, pe **Ludmila NIKITENCO**, lăcătuș pentru reparația mijloacelor automate și aparatelor de măsură și control — în legătură cu JUBILEUL de 60 de ani, și pe **Valeriu REABOV**, acumulatorist — la împlinirea a 65 de ani.

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

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

* * *

De la depoul vagoane Bălți administrația și comitetul sindical vin cu felicitări de ziua nașterii către **Alexandru DELEJUC**, lăcătuș, **Andrei BADICICA**, tăietor cu gaze, **Vadim ALBENITEANU**, inginer-șef al întreprinderii, **Ana NACLİTKI**, muncitoare la baie.

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

* * *

Administrația, comitetul sindical și colectivul secției Chișinău alimentare cu energie electrică îi felicită cordial cu ocazia zilei de naștere pe **Vera STRICISIN**, contabil la întreprindere, **Nicolae ȘUMLEANSKI**, dispecer superior în energetică, **Vea-**

ceslav CURUSI, electromecanic, **Maria PONOMARI**, electromontor la sectorul energetic Ungheni, **Simion CURECHERI**, lăcătuș în secția nr.1 alimentare cu energie electrică.

La mulți ani cu sănătate,
Să vă dea Domnul tot ce doriți,
Zile senine și fericire,
Și cu noroc să trăiți!

* * *

Administrația și comitetul sindical ale secției linii nr.3 vin cu felicitări cordiale de ziua nașterii către maistrul-picher al districtului nr.1 de la stația Zloți **Vasile GREKOV**.

Sănătate, viață lungă,
Să nu-ți sufle vântu-n pungă,
Să te simți om împlinit
Cât o să ai de trăit!

* * *

Administrația și comitetul sindical din cadrul secției linii Basarabeasca adresează cordiale felicitări cu ocazia JUBILEULUI

Liubei STOIANI, inginer-coordonator în biroul tehnic al întreprinderii.

Fie viața cât de grea,
Să rămâi mereu așa,
Veșnic tânără, frumoasă,
Soare pentru toți în casă,

Fii cu inima-implinită,
Lubește și fii iubită,
Și să ai noroc în toate,
La mulți ani cu sănătate!

* * *

Administrația, comitetul sindical și colectivul secției Chișinău alimentare cu energie electrică adresează cu prilejul JUBILEULUI cordiale felicitări lui **Constantin GĂRBU**, mecanic la centrala electrică diesel a sectorului energetic Ungheni.

Noi îți dorim din suflet sănătate,
Succes, fericire, bucurii,
Să ai mereu noroc în toate,
Mulți bani în pungă și doar împliniri!