

FEROVIARII MOLDOVEI



N 22 (5892) 30 iunie 2016

Ziarul apare
din 1 mai 1941

IS "Calea Ferată din Moldova" trece printr-o perioadă dificilă din punct de vedere financiar, cauzată, mai ales, de o scădere bruscă a tranzitului de mărfuri. Au trecut mai bine de 10 luni din momentul în care conducerea întreprinderii a fost preluată de un nou manager. Despre șansele de dezvoltare a CFM, despre realizările/schimbările din acest mandat, despre planurile de viitor, precum și despre soluțiile pe care le-a identificat actuala echipă, într-un interviu cu Directorul General al CFM, Iurii TOPALA.

Domnule Topala, ați preluat conducerea întreprinderii în august 2015. Evident, starea financiară a Căii Ferate nu putea fi alta decât a întregii economii a Republicii Moldova, una extrem de precară, afectată atât de factorii interni, cât și de cei externi. Dacă ați face o radiografie a CFM la zi, cum ar arăta ea?

— Cu adevărat, criza social-politică, economică prin care trecem, dar și situația geopolitică din regiune, și-au pus amprenta și pe situația de la IS "Calea Ferată din Moldova". Astăzi, activitatea întreprinderii a scăzut cu peste 30 la sută, dacă vorbim doar despre una dintre poziții, cea minimă, dar sunt poziții în care scăderea este de 40-50 la sută.

În primul rând, noi depindem foarte mult de țara vecină — Ucraina. Circa 50% din activitatea întreprinderii noastre se bazează pe tranzitul de mărfuri, iar restul 50 reprezintă exportul, importul și transportul marfar intern. Relațiile dintre Ucraina și Rusia nu sunt tocmai favorabile, tranzitul prin Ucraina înregistrând o descensiune de 50-60 la sută, cealaltă țară redirecționând toate mărfurile prin alte puncte de trecere.

Al doilea factor important este devalorizarea hriunei ucrainene. Moneda lor s-a depreciat drastic în comparație cu dolarul, iar tarifele de cale ferată au rămas în hriune. Evident, că pentru ei este mai convenabil să direcționeze mărfurile pe alte căi, maritime, de exemplu. Mă refer aici la mărfurile care circulă spre România sau alte țări, prin portul Reni. Cu regret, nimeni nu poate soluționa chestiunile legate de relațiile interstatuale. Sperăm că această situație va reveni la normal în viitorul apropiat.

O altă cauză importantă este tronsonul de cale ferată care trece prin stânga Nistrului. Transnistrienii nu mențin un preț stabil: în una dintre luni îl scad, în cealaltă — îl majorează semnificativ. Aceasta chiar este o problemă, deoarece noi nu putem prezenta o ofertă concretă pentru agenții economici, convenabilă și stabilă, cel puțin pentru o perioadă de 6 luni sau un an. De la începutul anului curent și până în acest moment, partea transnistriană a modificat deja de 5 ori prețurile. La moment, căutăm soluții pe interior. Am organizat întâlniri cu reprezentanți din Transnistria, la care am participat și eu, și adjuncții mei, pentru a ajunge la un compromis și a stabili acest preț unic. În mod normal, legal vorbind, orice volum de marfă care trece pe liniile de cale ferată din Transnistria ar trebui să fie coordonat cu noi, cu direcția CFM. Porțiunea nu poate fi tranzitată fără acordul nostru. Asta spun regulamentele și legile internaționale. În mod evident, o altă cauză reprezintă și existența anumitor datorii istorice.

Ați amintit despre datorii. În spațiul public tot mai des se vehiculează faptul că

■ INTERVIU ACTUAL



Iurii TOPALA:

"Singura politică care se face la CFM: plătim salariile la timp, lichidăm restanțele istorice și modernizăm Calea Ferată din Moldova"

angajații CFM nu-și primesc salariile. Care este situația cu politica salarială la moment?

— După cum am menționat, întreprinderea trece printr-o perioadă complicată. În primul rând, vreau să subliniez că, din momentul în care am preluat mandatul de Director General, din august 2015 mai exact, salariile sunt achitate lunar, fără întârziere. Mai mult de atât, și în luna iunie curent au fost virate remunerări. În ceea ce privește restanțele, este necesar să spun că ele sunt istorice. În pofida oricărui fapt, administrația depune zilnic eforturi majore pentru a remedia situația. Dacă în momentul preluării funcției întreprinderea avea restanțe salariale extrem de mari, astăzi am reușit deja să lichidăm circa o jumătate dintre ele.

Am încheiat un acord în cadrul comisiei de conciliere, adică între sindicat și angajator. Inițial, termenul de achitare a restanțelor a fost data de 1 iulie, însă, din motive absolut temeinice, am ajuns la un consens cu sindicatele, prelungind perioada.

Cum poate fi soluționată, după părerea Dvs., criza de la CFM?

— Există anumite soluții. Una dintre ele este, după cum am spus, menținerea unui preț constant, fără fluctuații. Doar în acest fel am putea atrage și ceva mai multe volume de marfă. Chiar și așa, avem deja un acord în acest domeniu. Pe data de 24 iunie a avut loc ședința comisiei tarifare. În cadrul acesteia, am convenit să oferim reduceri pentru agenții economici, pentru anumite tipuri de marfă, ca să-i motivăm să utilizeze serviciile căii ferate. Comparativ cu anul trecut, la moment suntem în scădere cu un milion de tone, motivele fiind expuse anterior. Sperăm că, prin eforturi, până la sfârșitul anului 2016, vom reuși să recuperăm cel puțin acest număr.

Pină în acest moment, am reușit să atragem câteva volume de marfă, care, anterior, erau redirecționate pe alte căi. Am adoptat o nouă politică în acest sens. Am scăzut prețurile pentru a deveni mai atractivi pentru agenții economici, transportul feroviar fiind cel mai sigur. Acestea au fost stabilite în așa fel, încât să nu depășească costurile impuse de transportul auto. Așadar, practic, în acest moment, suntem mai avantajoși ca preț decât transportul auto.

Este bine cunoscut faptul că, în ultimul timp, participați foarte des în cadrul unor întruniri peste hotarele țării. Care sunt "roadele" acestor deplasări?

— Toate deplasările pe care le-am efectuat până acum, dar și cele pe care urmează să le efectuez, au un singur scop: atragerea volumelor de marfă care să tranziteze Republica Moldova. Doar așa, Calea Ferată a Moldovei se va mai putea menține pe poziții. În urma unor convorbiri, am reușit să reintoarcem o parte din minereuri de fier, o parte din cărbunele care merge spre portul Reni. Ne aflăm în permanente discuții, fiindcă numai prin negocieri și comunicare intensivă cu agenții economici, precum și cu administrațiile feroviare ale altor țări vom reuși să dezvoltăm acest domeniu. Acum situația s-a schimbat: dacă odată CFM nu putea face față fluxului de cereri pentru transportul marfar pe liniile de cale ferată, astăzi suntem în situația în care noi trebuie să convingem agenții să apeleze la serviciile noastre. Lucrăm acum la un centru de logistică, centru care ar putea ajuta agenții în ceea ce privește transportarea, lipsindu-i de grija de a organiza preluarea mărfurilor de la un tip de transport la altul. Ca de exem-



CFM–Kazakstan: parteneriat prosper

Ziarul nostru a informat deja cititorii despre vizita întreprinsă de către Iurie TOPALA, director general al IS "Calea Ferată din Moldova" în luna martie curent la întreprinderea "Prommaşcomplex" din Republica Kazakstan. Prezentându-și producția, colegii kazahi au manifestat interes vis-a-vis de viitoarea modernizare a infrastructurii liniilor de cale ferată la magistrala noastră, finanțată de Banca Europeană de Reconstrucție și Dezvoltare, exprimându-și disponibilitatea de a colabora. Și iată că primul pas spre realizarea intențiilor s-a și făcut. La inspectarea de primăvară cu comisia a sectoarelor de nord și sud ale magistralei a participat Arman BUBIKANOV, vicedirector general pentru inovații al companiei "Prommaşcomplex", sosit în Moldova la invitația lui Iurie Topala. Acceptând să răspundă la o serie de întrebări, dânsul a reiterat, printre altele:

— Noi putem furniza Magistralei moldovenești macazuri noi și material mărunt de linie, necesare picherilor. Scopul vizitei mele este de a lua cunoștință de starea infrastructurii gospodăriei liniei de aici. Dacă executarea comenzii ne va reveni anume nouă, aceasta ne va permite să producem elementele solicitate ale suprastructurii liniei reieșind din condițiile concrete de exploatare, ceea ce va contribui la sporirea siguranței și a duratei exploatareii lor.

— Parcurgând împreună cu membrii comisiei sute de kilometri, ați reușit să vedeți câte ceva și v-ați format deja, probabil, o impresie despre specificul gospodăriei liniei din Moldova? — I-am întrebat pe oaspețele noastre.

— La noi în Kazakstan majoritatea sectoarelor de cale ferată sunt drepte. Aici relieful este mai complicat, există multe curbe cu rază mică, ceea ce pune presiune suplimentară pe elementele suprastructurii liniei și impune anumite cerințe

față de calitatea lor. În procesul de producție vom ține cont de toate acestea.

Arman Bubikanov a rămas impresionat de prestația picherilor moldoveni. Sunt oameni foarte sărguincioși, care în pofida dificultăților își îndeplinesc cu demnitate datoria profesională, asigurând securitatea circulației.

Compania kazahă "Prommaşcomplex" se află în orașul Ekibastuz. O uzină din componența sa a însușit întregul ciclu tehnologic. De rând cu macazurile, aici se produc bare de macaz, precum și piese de conexiune a acestor elemente. Producția este confecționată cu ajutorul utilajelor moderne automatizate în conformitate cu normele europene de calitate și securitate. Se produc în total 10 tipuri de macazuri. Întreprinderea propune și un sortiment de producție, care poate prezenta interes pentru locomotivari și vagonari: 6 tipuri și mărimi de osii montate, bandaje, boghiuri pentru vagoanele de marfă.

Soluțiile constructive și tehnologice



Serghei Tomșa și Arman Bubikanov

progresiste, aplicate în cadrul procesului de producție la uzină, garantează creșterea duratei de exploatare a macazurilor grație confecționării acelor de macaz din oțel cromat și călirii în volum a șinelor; asigurarea stabilității lățimii ecartamentului pe seama plăcilor cu nervuri înalte; diminuarea uzurii detaliilor liniei din timpul montării la conexiunile contraacelor cu acul și a inimii de macaz cu contrașina a prinderilor elastice cu clemă plată.

Grație acestor și altor particularități de

construcție scade impactul dinamic suplimentar al roților materialului rulant asupra elementelor macazului, impact ce apare din cauza accelerațiilor verticale și orizontale neamortizate. Macazul devine mai trainic, mai stabil, este asigurat merul lin și siguranța circulației pe el a trenurilor cu viteză maximă.

Vladimir DOBREANSCHI

Imagine: Iurie KOZLOV



Vedere asupra stației Brătușeni

La ora actuală activitatea cu încărcăturile la stația Brătușeni nu e dintre cele mai reușite. Indicatorii de încărcare și descărcare sunt mult mai mici decât în perioadele precedente. Scăderea volumului de muncă a fost cauzată de doi factori: primul — agenții economici au transferat descărcarea pietrișului adus din Ucraina pe calea ferată pentru reconstrucția șoselelor la stația de frontieră Vălcineț, al doilea — o parte din clienți au apelat la transportul cu mașini de mare tonaj.

— În prezent sarcina noastră este de a restabili relațiile de afaceri pierdute, — declară șeful stației Mihail Iachim. — Nu este o misiune ușoară, dar absolut necesară. Iar drept punct de pornire poate servi noua politică de formare a tarifelor, adoptată la calea ferată. Cointereseându-i pe parteneri, ea va permite antrenarea mai mare a potențialului de creștere a volumului de încărcare și descărcare, existent în zona agroindustrială adiacentă stației noastre. Anterior furnizau stației un volum de încărcare destul de bun, printre altele, cele trei cariere de pietriș, precum și firmele, ce exportau cereale. Încercăm să stabilim relații mai strânse de colaborare în primul rând cu ele.

În pofida anumitor probleme privind resursele umane, colectivul stației și-a păstrat nucleul consolidat, format din mișcăriști cu experiență. Feroviarul posedă două-trei specialități, ceea ce permite în caz de necesitate substituția colegilor.

— Mai avem nevoie de doi angajați pentru completarea listelor de personal,

Restabilesc relațiile de afaceri pierdute



Mihail Iachim, șef al stației Brătușeni

— continuă Mihail Iachim. — Am testat noveci în funcțiile vacante, dar unii nu s-au putut adapta. Aceasta confirmă încă o dată, că a munci în domeniul feroviar este o vocație, și angajații noștri trebuie să facă parte anume din categoria dată. De aceea selecția continuă.

În timpul inspectării de primăvară cu comisia s-a verificat gradul de pregătire al stației către traficul estival de marfă. Feroviarul de la Brătușeni au avut cu ce se lăuda. Clădirea a fost reparată cosmetic în exterior, iar în interior s-a renovat odaia de prânz. Vopsitul, văruiatul le-au executat mișcăriștii cu mâinile proprii și din resurse proprii. Pe teritoriul nu vezi buruienă. Corespunde tuturor cerințelor panoul antiincendiar modern, oferit de întreprinderea mișcare Ocnita. Alături se află nisip și o găleată mereu plină cu apă. Pe timp de ploaie toate acestea se aco-

peră cu peliculă de polietilenă. Evident este: pretutindeni se simte mână de gospodărie. De aceea și nota comisiei pentru stație a fost pozitivă.

Ca să existe posibilitatea organizării bune a circulației e necesară o îngrijire respectivă a gospodăriei liniei — zona de manevre a stației și linia curentă spre Rediul Mare. Deoarece maistrul-picher Anatolie Condiuc s-a aflat în concediu, districtul din localitate al secției liniei nr.6 a fost reprezentat în cadrul inspectării de tânăru brigadier Anatolie Crăcean. Principala rezultat al muncii de rărire a focarelor de putregai al traverselor și îngrijire curentă, înfăptuite de colectivul districtului, constă în situația, că toate liniile și macazurile stației sunt pregătite pentru operațiunile de manevră.

La fel de important e că în zona stației liniile de acces, aflate în proprietatea clientelei, au o stare destul de bună. Le îngrijesc cum se cuvine, în particular, firmele "Moldova Zahăr", "Natur Bravo", "Cereale Cupcini". Agenții economici conștientizează din plin importanța asigurării securității circulației atunci când vagoanele se află pe teritoriul întreprinderii.

Optimismul, pe care-l păstrează feroviarul din Brătușeni în această perioadă deloc ușoară pentru calea ferată, însuflă încrederea, că mai devreme ori mai târziu problemele vor dispărea, oferind loc inițiativei și spiritului creativ în procesul de căutare a noilor rezerve de îmbunătățire a muncii cu încărcăturile. Iar stația își va ocupa din nou locul competitiv binemeritat în asigurarea cu servicii de transport a uneia din zonele agroindustriale principale ale republicii.

Vladimir DOBREANSCHI

Imagini: Iurie KOZLOV

Crește volumul de încărcare

Una din sarcinile cele mai importante ale feroviarilor de pe sectorul de nord al magistralei este stabilirea relațiilor de afaceri mai strânse cu agenții economici din zonă. Or, numai transportând o cantitate de încărcături cât mai mare, poate fi asigurată obținerea veniturilor necesare pentru consolidarea situației financiare a magistralei.

În acest context demonstrează o dinamică pozitivă, în particular, stația Vălcineț, șef — Valentina Zabavnăi. În cinci luni ale anului aici au fost încărcate 18 642 tone de marfă, ceea ce depășește indicatorul planificat cu 3,2 la sută. Au fost descărcate 500 vagoane — 117,4 procente. Dătează ritmul încărcării firmele comerciale "Tezeu-lux" (nisip) și "Agrofloris-nord" (cereale), care s-au dovedit a fi parteneri de încredere. Administrațiile lor au salutat cu satisfacție noua politică tarifară a conducerii magistralei, bazată pe anumite reduceri în raport cu tarifele aplicate. Își îndeplinesc competențele funcțiilor de serviciu recepționerii, casierii de marfă și impiegații de mișcare, completând în cunoștință de cauză documentele și organizând după toate regulile procesul de manevră. Iar dacă este solicitat ajutorul căii ferate, apoi doar pentru ameliorarea stării gospodăriei liniei. Un impact negativ asupra procesului de manevră îl are stoparea circulației pe liniile nr.5, nr.6 și în zona cu macazuri a liniei nr.4 din cauza focarelor de putregai al traverselor. Pe linia nr.3 și macazul nr.13 viteza de circulație a trenurilor este limitată la 15 km/oră.

Se atestă creșterea volumului de încărcare la stația Lipcani, unde procesul tehnologic de interacțiune cu cariera de gips de la Criva este bine organizat până în cele mai mici detalii. La stația feroviară Mateuți volumul de încărcare a metalului laminat în vagoane s-a majorat în cinci luni cu 40 la sută comparativ cu perioada similară a anului 2015. Și stația Bălți-Slobozia înregistrează rezultate bune la descărcare.

Vladimir DOBREANSCHI



► **Sfârșit. Începutul în pag. 1**

plu, centrul va organiza de sine stătător preluarea încărcăturilor de la un port maritim până la liniile de cale ferată și de la stația feroviară până la locuința/sediul/depozitul solicitantului.

Numiți, Vă rog, țările cu care ați semnat deja contracte?

— România, Kazakstan, Rusia, Ucraina, Belarus — cu toate acestea am reușit deja să semnăm contracte. Noi, de fapt, avem contracte cu toate țările, dar vorbesc acum despre cele cu care am reușit să stabilim un acord prin care să întoarcem volumele de mărfuri care tranzitau cândva liniile CFM. Ucraina, de exemplu, are posibilitatea de a transporta prin mai multe căi. Ei au porturile maritime Ismail, Illiciiovsk, Odesa și Reni. Ei au mai multe opțiuni, însă noi suntem nevoiți să-i convingem să o aleagă pe cea care ne-ar aduce și nouă beneficii.

În cadrul ultimului interviu acordat ziarului departamental, ați menționat că întreprinderea va primi din partea a două dintre cele mai importante Bănci Europene mai bine de 100 milioane de euro. Cu BERD-ul a fost deja semnat un acord. La ce etapă de implementare se află astăzi acordul de împrumut și care este situația cu BEI?

— Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare ne-a impus anumite condiții care prevăd reorganizarea, restructurarea și modernizarea întreprinderii. Consider că este un lucru firesc, deoarece altfel întreprinderea nu are viitor. Conform acordurilor, sunt prevăzute finalizarea unui complex de măsuri de restructurare, achiziționare a locomotivelor și reabilitare a infrastructurii feroviare, și anume: procurarea de locomotive, optimizarea personalului, crearea sistemului informațional de management în eficiența energetică, studiul de fezabilitate partea I — pentru prima tranșă, și reabilitarea infrastructurii feroviare, sprijinul pentru achiziții publice, proiectare și supraveghere — pentru cea de-a doua tranșă.

Actualmente avem îndeplinite toate condițiile BERD-ului. În ceea ce privește Banca Europeană pentru Investiții, suntem pe ultima sută de metri pentru semnarea unui contract. De altfel, și Uniunea Europeană, prin EC Neighbourhood Investment Facility, ne oferă un grant nerambursabil în valoare de 5,25 milioane de euro. Acești bani vor servi la procurarea de noi locomotive și la asigurarea asistenței tehnice.

Programul elaborat de Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare prevede, după cum ați menționat, și optimizarea personalului. Specialiștii de la Calea Ferată a Moldovei sunt îngrijorați că și-ar putea pierde locurile de muncă. Cât

■ **INTERVIU ACTUAL**

Iurii TOPALA:

"Singura politică care se face la CFM: plătim salariile la timp, lichidăm restanțele istorice și modernizăm Calea Ferată din Moldova"

de autentică este informația în ceea ce privește disponibilizările masive?

— Planul de restructurare a întreprinderii presupune, într-adevăr, optimizarea personalului, însă acest lucru nu are nicio legătură cu mult trâmbițatele disponibilizări masive. În primul rând, trebuie să menționez că la ora actuală, conform organigramei vechi, la CFM activează în jur de 1,5 mii de șefi și "șefuleți". Potrivit calculului nostru, atribuțiile și posturile a 700-800 dintre ei pot fi comasate. Nu mai avem același volum de marfă, nu mai avem același volum de lucru precum era odată. Societatea este într-o permanentă schimbare. Chiar și așa, salariații noștri nu vor fi concediați, ci redirecționați de la un serviciu la altul. De exemplu, dacă la un nod feroviar avem și contabil-șef, și contabil, vom grupa sarcinile acestora. Avem specialiști suficienți, deci nu vom mai face angajări.

Subiectul "disponibilizării" picherilor, în general, nici măcar nu poate fi pus în discuție. Lucrătorii depourilor, de la semnalizare, dispecerii, electricienii, impiegatii

de mișcare ș.a. sunt oameni fără de care acum întreprinderea nu poate funcționa normal. Atâta timp cât noi nu avem un centru unic de monitorizare, un dispecerat care să conducă cu toți dispecerii din țară, noi avem nevoie de oameni.

Totodată, ținând cont de numărul sporit de pensionari care încă mai activează în cadrul instituției, dar și de cei aflați în perioada de pre-pensionare, optimizarea personalului se va produce în mod natural, firesc. Nu intenționăm să folosim un proces de chirurgie administrativă. Nimeni nu va fi concediat, după cum am spus, evident, cu excepția celor care vor să plece și a pensionarilor cărora le suntem foarte recunoscători pentru munca depusă pe parcursul anilor. În rândul angajaților bănuie o dezinformare.

Cine credeți că a inițiat aceste dezinformări și cu ce scop le-ar fi putut răspândi?

— Este o dezinformare intenționată, după părerea mea, predominantă de o anumită coloratură politică. Vreau să spun că

nu am preluat funcția de Director General al "Căii Ferate din Moldova" pentru a face politică în cadrul întreprinderii, ci am venit aici pentru a pune în aplicare un nou management, pentru a face tot posibilul pentru a scoate din impas acest segment important al țării noastre. Avem o echipă bună.

Ați încheiat recent inspectarea de primăvară. Cu ce probleme se confruntă sectorul feroviar al RM?

— Noi am verificat toate edificiile, tot ceea ce ține de infrastructură și suprastructură. Clar că sunt probleme, dar, încetul cu încetul, vom remedia unele lacune până în toamnă. Pot să spun, că starea acestora nu este mai rea decât a fost la inspectarea din toamnă, ba poate chiar mai satisfăcătoare. Avem deja un acord în ceea ce privește schimbarea traverselor. Sperăm că până la sfârșitul verii, vom aduce 30-40 mii de traverse, pentru a putea menține calea ferată într-o stare mai bună. Acum sunt și restricții de viteză pe anumite tronsoane. Înlocuirea cu noi traverse ne va da posibilitatea să lichidăm limitele de viteză.

De unde vor fi achiziționate aceste traverse?

— Ele deja sunt procurate, au trecut prin comisia de achiziții. Traversele din beton sunt achiziționate din Ucraina, iar cele din lemn, din Belarus. A fost anunțată o licitație, iar aceste două țări au propus cele mai avantajoase prețuri.

Linia de cale ferată Berezino—Basarabeasca a fost demontată în anul 2000. În luna octombrie a anului trecut, partea ucraineană anunța că va elabora proiectul privind reconstrucția acestei porțiuni. La ce etapă este acest proiect?

— Cu adevărat, am fost contactați de partea ucraineană. Am semnat un acord pentru restabilirea porțiunii Basarabeasca—Berezino—Odesa. Începerea lucrărilor depinde de ei. Din partea noastră, putem garanta că porțiunea care se află pe teritoriul Republicii Moldova va fi reconstruită timp de 2 săptămâni — o lună. Ei sunt, la moment, în căutare de fonduri, deoarece lungimea liniei pe partea ucraineană este mare, respectiv au nevoie și de o sumă mai mare, în jur de 10 mln dolari. În cadrul ultimelor discuții, mi-au spus că au deja un plan, însă trebuie să mai așteptăm puțin.

Tronsonul de cale ferată Berezino—Basarabeasca va duce la optimizarea și intensificarea intereselor comercial-economiche între Moldova și Ucraina. În așa fel, îmi exprim speranța că demararea lucrărilor va începe în viitorul apropiat, marcând o nouă filă în istoria magistralei noastre.

Interviu realizat de Eliza BOTNARI, reprezentantul relații cu mass-media al IS "Calea Ferată din Moldova"

Barieră în calea rebutului comercial pusă la stația Ocnîța

Au îmbunătățit considerabil calitatea procesării documentației de trafic pentru mărfuri și vagoane în cazul recepționării și expedierii trenurilor biroul predate și centrul tehnologic de la stația Ocnîța. Aceasta se datorează în mare parte experienței profesionale a specialiștilor, care muncesc aici, dar și dotării cu calculatoare. Deși programul nu este cel mai performant, el permite a munci cu un randament mai mare decât în cazul metodelor de calcul, practicate anterior.

De rând cu procesarea documentației, specialiștii mai au o misiune importantă: se deplasează în mod regulat la stația ucraineană de frontieră Moghiliiov-Podoliskii, unde funcționează un post comun de recepționare-predare a încărcăturilor și vagoanelor. Principialitatea, cu care sunt apărute interesele magistralei, crează o barieră sigură în calea unui eventual rebut



Operatoarele centrului tehnologic de la stația Ocnîța Maria Cerevatăi și Irina Cioban

comercial din partea căii ferate limitrofe, ce ar cauza pierderi financiare serioase.

Vladimir DOBREANSCHI

Imagine: Iurie KOZLOV

Obiectivul principal — starea bună a vagonului

Activitatea ritmică a nodului feroviar Ungheni depinde în mare parte de gospodăria vagoane, iar starea bună a acestora o asigură colectivul reviziei tehnice Berești, condus de Valeriu Moraru.

E vorba, în primul rând, de asigurarea examinării tehnice calitative a materialului rulant, expedit spre Bălți și Chișinău, precum și spre stația română de frontieră Cristești. Fac față destul de bine acestei sarcini revizorii de vagoane Mihail Bordin, Ion Suman, Ghenadie Lăsăi, Ilie Tregub și alții. Printre ture se impune cea condusă de revizorul superior Denis Robuleț.

De rând cu aceasta, pe terenul specializat are loc reparația curentă cu detașare a vagoanelor de marfă de diferite tipuri. Aici muncesc în ture echipele conduse de Anatolie Cambur și Gheorghe Timotin, care pregătesc vagoanele pentru transportarea nisipului, cisternele pentru transvazarea produselor petroliere pe celălalt mal al Prutului. Merită o înaltă apreciere munca sudorului Gheorghe Barbarii, lăcătușilor Serghei Serbaniuc, Ion Cibric.

Desigur, volumul de muncă e mult mai mic decât cel de odinioară, pentru că lipsesc, bunăoară, vagoanele-termos, a scăzut traficul masiv al mărfurilor din Balcani spre Federația Rusă. Or, sperăm ca situația să se amelioreze.

De mare ajutor sunt operatoarele de vagoane Liubovi Timotin, Tatiana Patrascu, Galina Fitkevici și Natalia Polski. Ele inspectează garniturile la sosire și plecare, colectează informațiile despre vagoanele rebutate, introducându-le în baza de date computerizată.

Alexandru FITKEVICI, maistru la revizia tehnică a vagoanelor Berești





Odihnă și confort pentru locomotivari

Remorcând garniturile de tren până la o stație sau alta, echipajele de locomotivă așteaptă cursa retur. În acest răstimp ei trebuie să se odihnească, să acumuleze forțe. La depoul locomotive de rulaș Ocnita acestea au parte de tot confortul în casa de odihnă a echipajelor de locomotivă, situată la etajul doi al blocului administrativ-habitual. Aici există toate condițiile necesare pentru a încălzi bucatele și a lua masa, a face baie, paturile au lenjerie curată.

Cele ce creează confortul în regim non-stop sunt Ana Gavriluc, Aliona Cojuhari, Tatiana Suslin și Silvia Șumski, care muncesc în ture. Ele mențin ordinea și curățenia în încăperi, au grijă să-i trezească pe mecanicii de locomotivă și mecanicii-secunzi, care se odihnesc, pentru ca acestea să se prezinte la ora convenită în depou. În cabinetul



Imagine: Iurie KOZLOV

medical de la primul etaj echipajele de locomotivă trec în mod obligatoriu controlul medical înainte de cursă.

Vlad PAVLOV

ÎN IMAGINE: încă acum cinci ani Silvia Șumski era cusătoreasă, dar munca la casa de odihnă a echipajelor de locomotivă i-a plăcut atât de mult, încât nu are de gând s-o abandoneze.

Constructorii mențin pozițiile

În pofida rezervei limitate de materiale de construcție, colectivul sectorului Bălți al secției edificii civile, șef Veaceslav Prudăus, inginer coordonator Boris Nazarov, șef al sectorului construcții Ocnita Serghei Tcaci, — a executat anumite lucrări pentru aducerea în ordine a clădirilor și construcțiilor de la stații.

La Ocnita continuă reparația capitală a clădirii postului nr.4, preconizată a fi încheiată în luna iunie. O altă preocupare a micii echipe de constructori ocnițeni este conservarea edificiului stației lichidate Verejeni, în scopul păstrării integrității clădirii. Iar echipa constructorilor de la Bălți a perfecționat sis-

temul de încălzire al gării stației Bălți-Slobozia, sistemul de alimentare cu apă al spitalului feroviar, a reparat încăperea PC, afilată în subordinea serviciului mișcare. Același colectiv și-a înscris la activ reparația tavanului prăbușit al sălii de așteptare de la stația Sofia, renovarea pavilioanelor sondelor arteziene pe teritoriul cazangeriei nodului feroviar și stației Brătușeni, amenajarea teritoriului stației Bălți-oras.

În caz de necesitate se practică deplasările în teren pentru efectuarea lucrărilor operative. Astfel s-a întâmpat, bunăoară, la mijlocul lunii mai, când în urma ploilor torențiale s-au astupat și trebuiau curățate de urgență jgheburile de scurgere a apei de pe clădirea stației Florești.

Vlad DOBROV

A fost prezentat un nou tip de transport pe șine

La cea de-a XIX-ea Expoziție internațională a tehnologiilor performante, care a avut loc în luna mai 2016 la Beyging, a fost prezentată concepția "autobuzelor transfrontaliere" — un tip de transport principal nou.

Materialul rulant este ridicat de la șol și se deplasează pe "șine" speciale cu viteza de circa 60 km/oră. Între timp, pe sub el pot circula liber automobile cu înălțimea de până la 2 metri. Este interesant, că a venit propunerea de a amplasa pe partea de jos a așa-numitului "autobuz" ecrane, care să prezinte imaginea cerului. Capacitatea unui asemenea mijloc de transport va fi de 1400 persoane.

Materialul rulant se va deplasa pe bază de tracțiune electrică. Se preconizează producerea a 40 de asemenea autobuze, ceea ce va permite reducerea cu până la 2500 tone a degajărilor nocive în atmosferă. Construcția acestui sistem va costa mai puțin decât a liniilor de metrou. De altfel, concepția nu este una nouă. Doi arhitecți — Krig Hodjetts și Lester Woker — au propus încă în anul 1969 un tip analogic de transport pentru a fi implementat la New-York. Ei au publicat în revista New York Magazine un articol, în care descriau în detalii concepția și prezentau ilustrații, dar nu s-a întreprins nimic mai mult.

De atunci asemenea "autobuze" rămăneau doar o idee. În anul 2010 Beyging-ul declara, că până la finele anului va începe construcția unui sector de 8 kilometri, dar n-a fost să fie. În prezent compania Transit Explore Bus a decis să revină la proiectul respectiv și deja construiește un model în natură la Changjou, pe care planifică să-l testeze în iulie-august anul curent. Dacă testările vor fi reușite, China va obține un instrument nou pentru soluționarea problemei traficului. Însă construcția unui asemenea sistem poate dura câțiva ani.

Nu toată mierea-i dulce

Mulți dintre noi au de-a face cu vânzători de miere, care-și realizează marfa cum pot: la stațiile de transport public, intră chiar în oficii. Fiecare dintre ei susțin că ceea ce vând este un produs natural sută la sută. Cum poate fi stabilită adevărata calitate a mierii?

 Gheorghe FURTUNĂ,
 Chișinău


— Pentru a-i determina calitatea puneți o picătură de miere pe o foaie curată și dați-i foc. Dacă hârtia s-a umezit, iar picătura încălzită și-a schimbat culoarea, nu cumpărați asemenea produs. Însă dacă ceaiul s-a tulburat după ce s-a adăugat în el o lingură de miere, puteți fi siguri că produsul este într-adevăr natural.

Soarele mă pârjolește...

Vara membrii familiei noastre preferă odihna la mare ori rău. Numai că după asemenea expuneri la soare cineva se alege numai decât cu arsuri. Prietenii ne în-

■ ÎNTREBAȚI—RĂSPUNDEM

deamnă să folosim cremele de protecție. Cât de inofensive sunt acestea pentru piele?

 Felicia FISTICANU,
 Chișinău

— Și adulții, și copiii trebuie să folosească neapărat cremele de protecție. Arsuri provocate de soare, îmbătrânirea precoce a pielii, reacții alergice — iată doar câteva consecințe ale sejurului îndelungat pe plajă fără asemenea mijloace de protecție. Selectând crema, e necesar a atrage atenție asupra factorului SPF. El denotă gradul de eficiență al acțiunii substanțelor din compoziția cremei, care asigură protecția. Pe timp de vară factorul SPF trebuie să fie cel puțin 50. Optați pentru mărci profesioniste verificate de la producători de încredere.

Nu uitați că bronzatul la soare este recomandat doar până la orele zece dimineața. După această oră mai bine odihniți-vă la umbră, pentru ca razele ultraviolete să nu dăuneze pielii.

Zbor în vis...

Am observat, că fiica mea vorbește uneori în somn. Ar putea fi aceasta o simptomă a vreunei boli?

 Maria GOLOVATĂI,
 Chișinău


— Cam jumătate din toți copiii cu vârsta de la trei până la zece ani și circa cinci procente dintre adulți vorbesc în somn. Aceasta se poate întâmpla periodic ori în fiecare noapte.

Vorbirea în timpul somnului este un fenomen întâlnit destul de frecvent. De regulă ea durează cel mult 30 secunde, uneori se repetă de câteva ori pe noapte. Fetitele sunt predispușe mai mult să vorbească în somn decât băieții. În majoritatea cazurilor nu e vorba de vreo afecțiune. Uneori, însă, vorbirea în somn poate fi simptomă unei dereglări mai serioase a somnului ori a unei boli, ce necesită tratament de urgență. Va fi utilă vizita la medic, dacă dereglarea somnului i s-a întâmpat pe neașteptate unui adult, este însoțită de senzația de frică, strigăte ori mișcări spontane. Asemenea episoade neplăcute pot fi înălturate printr-un somn sănătos, evitarea stresului și a eforturilor fizice pe timp de seară.

FELICITĂRI!

Administrația Întreprinderii de Stat "Calea Ferată din Moldova" profită cu bucurie de posibilitatea de a-l felicita cu ocazia zilei de naștere pe **Victor COJOCARU**, șef al nodului feroviar Bălți.

— Îi dorim mulțumitului omagiat multă sănătate, bunăstare familială și realizări frumoase spre binele Magistralei moldovenești!

* * *

Specialiștii și comitetul sindical din cadrul secției linii Basarabeasca felicita omagiatul din colectiv: pe **Ion MICLEUȘANU**, sef-adjunct al secției linii nr.3, și **Ala IABANGI**, dispecer — cu ocazia JUBILEULUI, iar pe **Olga GNILOZUB**, contabil, și **Nicolae NICOLAEV**, maestru al sectorului spații verzi — cu prilejul zilelor de naștere.

Un cer albastru fără nori
 În calea voastră să tot fie,
 S-aveți în viață numai flori,
 Succese mari și bucurie!

* * *

Administrația și comitetul sindical ale remizei vagoane nr.3 Bălți vin cu felicitări de ziua nașterii către: **Andrei POPOVICI**, lăcătuș, **Ecaterina CRĂJANOVSKI**, inginer-tehnolog, **Ion GLAVAN**, **Gheorghe SCOLNIC**, **Nicolae CIBOTĂRU**, lăcătuș, **Iulia ȚĂBĂRNĂ**, distribuitoare a comenzilor de muncă, **David ZAHAROV**, tâmplar.

Noroc, prieten, sârbătoare,
 S-aveți în casă vesnic soare,
 Să fie clipa strop de miere,
 Iar anii — dulce mângâiere,
 S-aveți un car de sănătate,
 Mulți ani și spor în toate!

* * *

Administrația și comitetul sindical de la depoul de locomotive Basarabeasca îi

felicita din tot sufletul cu ocazia JUBILEULOR pe lăcătușul **P.LUNGU** și mecanicul-secund **P.ARBAGI**, dorindu-le tot binele din lume și multe bucurii!

* * *

Cu prilejul frumosului JUBILEU de 50 de ani colectivul, administrația și comitetul sindical ale secției Basarabeasca alimentare cu energie electrică îl felicita pe **Iurie DOBROVLSKI**, șofer în atelierele mecanice de reparație, dorindu-i:

Să fii norocos, puternic, iubit,
 Cu multe-mpliniri și realizări în toate,
 Să ai viitor luminos, fericit,
 Cu dragoste, pace, succes, sănătate!

* * *

Administrația, comitetul sindical și colectivul secției Chișinău alimentare cu energie electrică adresează cordiale felicitări de JUBILEU lui **Ion BREABIN**, dispecer în

energetică, și cu ocazia zilei de naștere — lui **Veaceslav MAȘCOVȚEV**, lăcătuș, **Nicolae TODOROV**, electromecanic.

O viață lungă să trăiți
 Cu multă demnitate,
 S-aveți mereu doar bucurii,
 Succese mari în toate!

Norocul, fericirea,
 Să nu vă părăsească,
 Iar pacea și iubirea
 Mereu să vă-nsoțească!

* * *

Administrația și comitetul sindical din cadrul secției linii Bălți îl felicita din tot sufletul pe maestrul-picher superior **Fedossie PATIC** cu prilejul unui plăcut eveniment — ziua de naștere.

— Dorim omagiatului tot binele din lume, bunăstare, un car de sănătate și unul de noroc!