

# FEROVIARII MOLDOVEI



N 30 (5900) 20 octombrie 2016

Ziarul apare  
din 1 mai 1941

## Calea Ferată a Moldovei are viitor

În perioada 17-18 octombrie 2016, în cadrul implementării la CFM a primului proiect investițional feroviar de proporții "Restructurarea căii ferate moldovenești", a avut loc o vizită de lucru a consultanților companiei italiene IRD Engineering cu scopul pregătirii pachetului de documente pentru desfășurarea tenderului, ai companiei franceze Louis Berger pentru creșterea eficienței energetice și companiei franceze Systra de elaborare a parametrilor de evaluare a necesităților infrastructurii.



Căile de restructurare a CFM au fost puse în discuție în formatul unei întreprinderi internaționale

Proiectul este finanțat de BERD în comun cu BEI și Uniunea Europeană. Printre altele el prevede achiziționarea de locomotive noi și reabilitarea infrastructurii feroviare în valoare de 105 milioane euro.

Sirul întâlnirilor de lucru a fost deschis de Iurii Topala, director general al CFM. La ele au participat reprezentanții băncilor finanțatoare BERD și BEI, ai serviciului feroviar din cadrul ministerului de profil, vicedirecții generali Serghei Tomșa, responsabil de in-

frastructură și tracțiune, Alexandru Orândaș, responsabil de activitatea financiară, cadre de conducere și specialiști ai serviciilor implicate ale CFM.

Compania Systra a prezentat primul raport tehnic de elaborare ATE, care a fost discutat im-



Consultanții caută căi pentru dezvoltarea în continuare a CFM

preună cu specialiștii grupului tehnic de experți în frunte cu Serghei Tomșa. Elaborarea ATE va fi încheiată deja până la finele anului curent, ceea ce va permite CFM să spere la obținerea deja în anul 2017 a unei finanțări în mărime de 55 milioane euro pentru reabilitarea sectoarelor prioritare de linie.

Specialiștii companiei italiene IRD au informat participanții la întâlnire despre actualizarea graficului achizițiilor și etapa finală de pregătire a pachetului de documente pentru desfășurarea tenderului de achiziție a locomotivelor conform prevederilor Regulilor și politicilor de achiziție a mărfurilor și serviciilor BERD.

Până la finele anului curent compania Louis Berger va ela-

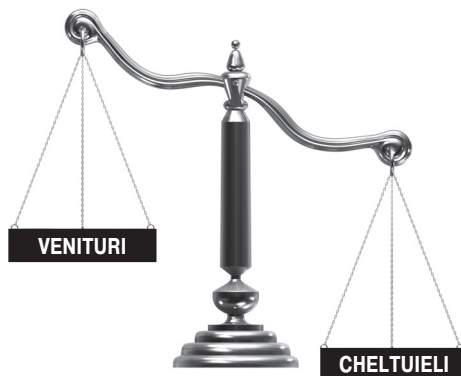
bora Planul de îmbunătățire a eficienței energetice a întreprinderii și caetul tehnic de implementare la CFM a Sistemului informațional al managementului energetic, inclusiv din contul grantului, obținut din fondul special al acționarilor BERD.

Cadrele de conducere și specialiștii domeniului economico-financiar al CFM au discutat cu reprezentanții BEI și BERD procedurile de oferire și monitorizare a finanțării proiectului în ansamblu și a părților sale componente în tranșe conform regulilor și procedurilor bancare.

Informație a Direcției strategii și relații internaționale a CFM

Imagini: Iurie KOZLOV

### INTERVIU DE ACTUALITATE



## Unde-s banii pentru achitarea restanțelor salariale?

Întreprinderea de Stat "Calea Ferată din Moldova" este cea mai mare din republică: la ora actuală aici muncesc circa 9,5 mii de angajați. Prezentându-se zilnic la serviciu, ei își exercită obligațiunile profesionale. În fiecare lună primesc salariu. Totodată ei așteaptă cu nerăbdare, când vor fi achitate restanțele salariale, care s-au format la CFM acum un an și jumătate și au devenit deja istorice. Eforturile actualei conduceri în frunte cu Iurii TOPALA, director general al IS "CFM", sunt considerabile, chiar dacă timpul trece, dar situația nu se schimbă. Ce împiedică administrației căii ferate să achite datoria salarială angajaților? Redacția a adresat această întrebare Marinei KNEAZEVA, prim șef-adjunct al serviciului economic al IS "CFM", specialist, care poate cel mai bine să illustreze obiectiv, cu ajutorul cifrelor, situația economico-financiară a întreprinderii și să răspundă la întrebările, ce-i frământă pe salariați.

**Dnă Marina Kneazeva, interviul nostru nu va conține întrebări ușoare, și prima din ele este: de ce nu pot fi lichidate restanțele salariale la calea ferată?**

— Situația dificilă, în care se află calea ferată, nu s-a creat într-o zi: ea s-a format pe parcursul câtorva ani. 2014: CFM a înregistrat pierderi de 101,6 milioane lei. În 2015 pierderile au constituit 105 milioane lei. Deci, în cei doi ani veniturile din activitatea de bază a CFM au fost mai mici decât cheltuielile pentru ciclul de producție și salarii. Actuala conducere a preluat calea ferată cu restanțe la salarii

mai bine de 3 luni, astfel neavând nimic în comun cu datoria respectivă. Or, face tot posibilul pentru lichidarea restanțelor.

**Dacă întreprinderea obține venituri insuficiente, iar între timp continuă să cheltuiască mijloace bănești considerabile, datoriile sunt inevitabile?**

— Da. Au apărut imediat restanțe la achitarea salariilor, la decontarea către furnizori pentru motorină, materie primă și materiale. Din cauza lipsei permanente a banilor CFM a trebuit să apeleze permanent la împrumuturi ca să poată cum-

păra cele necesare pentru desfășurarea traficului de marfă și călători.

În primul semestru al anului 2016 veniturile din toate tipurile de activități au constituit 429 milioane lei. Consumurile, însă, depășesc cu mult această cifră: 532 milioane lei. Deci, deja în prima jumătate a anului s-a acumulat un deficit de 102,5 milioane lei.

**La ora actuală ce datorii are calea ferată față de salariați?**

— Voi răspunde la această întrebare bazându-mă pe datele din primul seme-

stru 2016. La data de 1 iulie curent restanțele salariale constituiau 75,5 milioane lei, iar pierderile, după cum am menționat deja, — 102,5 milioane lei. Deci, nu există mijloace pentru achitarea restanțelor.

**Dar cum se cheltuie banii câștigați de calea ferată?**

— Din veniturile de 429 milioane lei s-au decontat: 11,2% — asigurări sociale și medicale, 15,2% — combustibil pentru tracțiune, 1,4% — alte tipuri de combu-

Continuare în pag.3 ►



## ■ TEMĂ STRINGENTĂ

# Vom asigura funcționarea stabilă a CFM în perioada frigurilor și ninsorilor

Acesta este obiectivul, stabilit colectivului CFM de către directorul general Iurii Topala



Imagine: Iurie KOZLOV

**Unul din subiectele discutate astăzi activ la Calea Ferată a Moldovei este pregătirea întreprinderii către iarna ce vine. El se află în atenția permanentă a administrației CFM. Iurii TOPALA, director general al IS "CFM", verifică zilnic îndeplinirea angajamentelor asumate de toate subdiviziunile structurale, realizarea cărora va asigura pregătirea magistralei pentru perioada rece, funcționarea stabilă a acesteia pe tot parcursul iernii. A fost creată o comisie pentru pregătirea de iarnă a gospodăriei și personalului. În fruntea ei se află Serghei TOMȘA, vicedirector general, responsabil de infrastructură și tracțiune.**

**În interviul solicitat domnului Tomșa redacția a dorit să afle, în ce măsură este pregătită CFM la ora actuală, ce aspecte vizează în primul rând acțiunile preconizate, cu ce dificultăți se confruntă colectivele în această perioadă responsabilă.**

**Dle Serghei Tomșa, amploarea acțiunilor desfășurate în toate zonele CFM demonstrează importanța pregătirii gospodăriei în prag de iarnă.**

— La calea ferată iarna nu ne ia prin surprindere. Feroviarul se pregătește din timp pentru a întâmpina frigul cum se cuvine. Trebuie să muncim pentru a menține reputația transportului feroviar de cel mai sigur și accesibil în toate anotimpurile tip de transport. Noi transportăm oameni, combustibil, produse alimentare, mărfuri de natură strategică. Statul, clientela, partenerii mizează pe noi. De aceea în procesul pregătirii de iarnă este importantă abordarea multilaterală, respectarea cu strictețe a tehnologiei lucrărilor, asigurarea unei rezerve de rezistență în perspectiva celor mai nefavorabile condiții climatice.

**Povestiți-ne, vă rog, cum este organizată munca de pregătire către iarnă la CFM.**

— Procesul de pregătire către iarnă începe cu mult înainte de sosirea ei, încă vara. Este inspectată toată gospodăria căii ferate, se stabilesc principalele acțiuni, care urmează a fi întreprinse la fiecare nod feroviar și stație. Problemele sunt discutate în teren, se întocmește planul de acțiuni, după care este adus la cunoștința conducătorilor serviciilor de profil. La următoarea etapă cererile prezentate sunt expediate directorului general, comisiei, care ulterior, în cadrul ședințelor examinează situația în fiecare domeniu și la fiecare subdiviziune. Mersul îndeplinirii tuturor angajamentelor asumate este monitorizat.

**Câte ședințe a avut deja comisia pentru pregătirea CFM către activitatea în perioada de toamnă-iarnă 2016-2017?**

— Comisia activează în baza dispoziției directorului general al IS "CFM" Iurii Topala din 27 septembrie 2016. Până la ora actuală am avut trei ședințe, la care au fost examinate necesitățile și planurile, prezențele de servicii și întreprinderi, angajamentele asumate în vederea pregătirii de iarnă. Au prezentat rapoarte conducătorii tuturor gospodăriilor, responsabile de funcționarea bună a transportului feroviar și asigurarea securității circulației trenurilor în perioada complicată de iarnă. Următoarea consfătuire va avea loc în luna noiembrie curent.

**Zilele trecute, la cea de-a treia ședință a comisiei a raportat despre mersul pregătirii de iarnă Petru Saracuta, șeful serviciului, care se confruntă primul cu întemperiile iernii. E vorba de serviciul linii și construcții ingineresti.**

— Situația în gospodăria liniei a servit întotdeauna drept măsură a stării de lucruri la calea ferată în ansamblu, deoarece linia de cale ferată este acel pivot, pe care se sprijină restul: edificiile infrastructurii, circulația, traficul de marfă, posibilitățile materialului rulant de tracțiune etc. Deci, nu întâmplător comisia noastră acordă atenție sporită anume gospodăriei liniei. Este verificat fiecare kilometru de linie. La ședință au fost examinate diverse chestiuni — de la gradul de pregătire pentru iarnă a dispozitivelor de încălzire a macazurilor și a tehnicii de dezapezire până la protecția muncii angajaților, care vor participa la curățarea de zăpadă a edificiilor infrastructurii, asigurarea cu inventar, haine speciale, cărbune și altele. De remarcat, că pentru șefii stațiilor, secțiilor liniei, alimentare cu energie electrică, semnalizare și co-

municații, altor întreprinderi feroviare, pregătirea către iarnă este un fel de examen de rezistență, când magistrala se confruntă cu cele mai mari dificultăți din cauza temperaturilor scăzute și ninsorilor. De aceea la stațiile și pe tronsoanele importante amplasarea tehnicii de dezapezire este planificată din timp. La întreprinderi se crează rezerve de combustibil, cărbune, lubrifianți, piese de schimb și ansambluri pentru locomotive, materialul rulant și alte mijloace tehnice. Pregătirea de iarnă este o acțiune complexă și problemele trebuie soluționate anume reeșind din aceasta. Zi de zi și în orice condiții climatice toate subdiviziunile sunt responsabile de funcționarea continuă a transportului feroviar.

**Dle Tomșa, vă rog să vă referiți pe scurt și la munca de pregătire, desfășurată de secția gestionare a edificiilor și obiectelor de infrastructură.**

— În prezent specialiștii acestei subdiviziuni verifică temeinic gradul de pregătire pentru iarnă al gospodăriei din subordine: apeductele, traseele termice, cazangeriile. În caz de necesitate se efectuează lucrări de reparație.

**Există careva interval de timp între perioada de pregătire și începutul iernii ca atare?**

— Pregătirile de iarnă sunt preconizate a fi încheiate până la data de 1 noiembrie curent. La ora actuală calea ferată este pregătită în proporție de 40-45 la sută. E vorba de încăperi, edificii și construcții, utilaje. Mijloacele tehnice nu pot fi pregătite atât de ușor. Acest proces durează și a demarat la calea ferată din prima zi de toamnă. Încăperile sunt pregătite în proporție de 70-80 la sută. Au fost verificate și curățate toate sobele și hogaecurile, s-au făcut reparații acolo unde a fost necesar. În cazul centralelor termice pe bază de gaze naturale au fost testate utilajele, are loc instruirea personalului, care va avea grijă de funcționarea lor. O muncă activă în acest sens se desfășoară, în particular, la Basarabeasca, Bălți, Ocnița. Cele mai importante lucrări vor fi încheiate la timp — până la data de 1 noiembrie. Cât privește încălzirea clădirilor, ele vor fi asigurate cu agent termic pe măsura răcirii timpului.

**Procesul de pregătire pentru iarnă în anul curent nu este deloc simplu, dacă ținem cont de problemele de ordin financiar, cu care se confruntă calea ferată.**

— Această circumstanță complică, firește, într-o anumită măsură mersul lucrărilor de pregătire. Dar în pofida situației financiare dificile, directorul general Iurii Topala alocă mijloace în măsura posibilităților pentru achiziționarea materiei prime și materialelor necesare. S-a făcut rost de ardezie. Va fi procurată sticlă. Un volum mare de muncă se efectuează la Casa comunicațiilor de la stația Basarabeasca. Clădirea va avea încălzire autonomă. Ambulatoriul din localitate a fost transferat în clădirea secției edificii civile, astfel este înlăturat un segment de 1,5 km de traseu termic, ceea ce va ajuta la economisirea unei sume mari de bani. S-au alocat mijloace pentru achiziționarea centralei și a elementelor necesare la montarea sistemului termic. Sediul secției semnalizare și comunicații Bălți va fi detașat de asemenea de la traseul central și dotat cu centrală autonomă. Astfel vor fi economisite și aici mijloace bănești. Se vor procura acumulatorii necesare pentru tehnica de dezapezire. Zece asemenea unități se află la evidență și către începutul iernii toate vor fi funcționale.

**Dle Tomșa, există și servicii, care au res-**

**tanțe la capitolul pregătirea de iarnă și trebuie să sporească eforturile în acest sens?**

— N-aș vrea să scot în evidență pe cineva. Toate serviciile activează paralel, toate se străduie în măsura posibilităților să îndeplinească angajamentele asumate. Important e să nu se piardă timpul și nu doar să fie constatate lacunele, ci și să fie mobilizate toate eforturile pentru înlăturarea lor. Se întâmplă ca unii șefi de întreprinderi să dea dovadă de nepăsare în ce privește îndeplinirea obligațiilor directe în prag de iarnă. Nu se poate miza pe noroc. Iarna nu iartă greșelile. Reiteriez mereu acest adevăr nu doar la ședințele comisiei pentru pregătirea de iarnă, ci și în timpul deplasărilor la nodurile feroviare și stațiile liniare.

**Se pregătesc de iarnă și mijloacele tehnice, și oamenii?**

— Desigur. Cât de performantă și modernă n-ar fi tehnica, anume de oamenii ce o dirijează depinde rezultatul final. De aceea în procesul de pregătire către iarnă cadrele beneficiază de cea mai mare atenție. Sunt instruiți în mod deosebit feroviarul, care vor munci prima iarnă în transportul feroviar. Este important ca fiecare dintre ei să constientizeze gradul de responsabilitate ce-i revine. Trebuie verificate cunoștințele lor, nivelul de pregătire, dacă persoana respectivă corespunde funcției ocupate, iar în viitor toate acestea urmează a fi monitorizate permanent. Numărul novicilor la calea ferată este de 171 persoane. Până la ora actuală 132 specialiști au fost instruiți la securitatea muncii în perioada de iarnă. Dacă veni vorba de cadre, aș vrea să menționez lipsa muncitorilor și specialiștilor la mai multe subdiviziuni structurale importante. Deosebit de acută este această problemă în secția liniei nr.1 și secția nr.1 alimentare cu energie electrică. Administrația căii ferate a emis un ordin, conform căruia noii angajați vor primi salariul chiar după prima lună lucrată. Cred că această dispoziție va permite ameliorarea situației privind cadrele în teren.

**Pasagerilor noștri le va fi cald și confortabil atunci când afară vor fi temperaturi negative și va viscolii?**

— Urcând în tren iarna, călătorul are dreptul să pretindă la un compartiment cald, apă fiartă pentru ceai și un însoțitor de vagon amabil. În acest scop toate vagoanele de pasageri au fost pregătite de iarnă: au fost verificate frânele vagoanelor, executate lucrări de profilaxie a sistemelor de încălzire, au fost îmbrățate geamurile, există numărul necesar de plapume pentru călători. Au fost create rezerve de cărbune. Angajații sunt asigurați cu echipament special, personalul, inclusiv șefii de tren și însoțitorii de vagoane, au urmat cursuri de instruire tehnică. Însoțitorii dispun de inventar (mături, lopeti etc.) pentru curățarea zăpezii și stratului de gheață de pe utilaje și partea de jos a vagoanelor, există rezervă de nisip pentru presărarea platformelor.

**Cu alte cuvinte, Calea Ferată a Moldovei este pregătită să transporte pasageri și marfă și pe viscol, și pe ger, și pe ninsoare?**

— Da. Sunt sigur, că în iarna curentă colectivul magistralei va face față cu cinste acestei sarcini. Calea ferată va funcționa ritmic și fără întreruperi. Curând va începe revizua de toamnă cu comisia și administrația IS "CFM" va evalua întreaga muncă de pregătire.

A dialogat  
Irina KRAEVSKAIA



# Unde-s banii pentru achitarea restanțelor salariale?



## INTERVIU DE ACTUALITATE



Marina Kneazeva

### ► Sfirșit. Continuare din pag. 1

stibil (benzină, produse petroliere pentru mașini și utilaje, gaze), 2,6% — energie electrică. Plățile pentru toate aceste componente sunt obligatorii și se efectuează lunar. Din toată suma veniturilor salariale constituie 41,7%.

Pentru reparația materialului rulant, îngrrijirea suprastructurii liniei, infrastructură s-au cheltuit doar 10,8% din venituri. Or, necesitățile CFM sunt de două ori mai mari. Toate aceste capitole de cheltuieli au constituit 82,9% din venituri.

Dar mai există și alte plăți, pe care CFM trebuie să le onoreze. E vorba în primul rând de folosirea materialului rulant străin. Voi explica. Ucraina transportă mărfurile noastre de la Kuciurgan până la Căușeni pe teritoriul nostru cu locomotivele sale. Pentru aceasta suntem nevoiți să plătim, deoarece, în virtutea unor circumstanțe politice bine cunoscute, nu putem transporta încărcăturile cu locomotivele și echipajele noastre pe teritoriul de pe malul stâng al Nistrului. La acest subiect există un acord trilateral, ai cărui garanți sunt Rusia și Ucraina, ce stabilește, că partea ucraineană va transporta mărfurile pe teritoriul de pe malul stâng al Nistrului, iar Rusia va garanta în acest caz integritatea încărcăturilor și a materialului rulant. Astfel Calea Ferată a Moldovei s-a ales cu niște cheltuieli suplimentare, care numai în prima jumătate a anului curent au constituit 11 milioane lei. În alte circumstanțe acești bani puteau fi utilizați în diverse scopuri, inclusiv și pentru stingerea datoriilor salariale.

**Aceasta este cauza principală a stării deplorabile a economiei CFM, care a generat inclusiv și restanțele la achitarea salariilor?**

— Cauza principală este scăderea dramatică a volumului de trafic. **Seful magistralei Iurii Topala întreprinde tot felul de acțiuni pentru captarea a noi volumuri de marfă de către Calea Ferată a Moldovei și rezultatele acestor munci se fac deja resimțite.** Întreprinderea noastră oferă tarife accesibile, care aproape că nu depășesc prețul de cost, doar ca să-i facă pe agenții economici să dea preferință transportului feroviar. Or, procesul va fi unul de lungă durată.

Un impact negativ are și situația instabilă din țările vecine. Ea nu poate favoriza nicidecum creșterea volumului de muncă la magistrala noastră. În anul curent volumul mărfurilor de tranzit transportate în primul semestru s-a diminuat cu 30 la sută față de anul trecut, respectiv și circuitul mărfurilor s-a micșorat cu 31 procente comparativ cu 2015.

Suntem nevoiți a constata, că cea mai mare parte a volumului de încărcături a "migrat" spre transportul auto, în defavoarea celui feroviar. Cantitatea mărfurilor de export s-a redus semnificativ: cu 56 la sută față de anul trecut. Ea a revenit transportului auto. Furnizorii de mărfuri motive-

ază aceasta prin tarifele ridicate ale căii ferate. Dar ele sunt mari nu pentru că noi le ridicăm. Astăzi transportul feroviar nu poate concura cu cel automobilistic din mai multe motive. Calea ferată suportă cheltuieli nu doar din cauza materialului rulant, ci și a infrastructurii — pentru întreținerea gospodăriei liniei, mijloacelor de comunicație, energetică etc. Toate acestea își lasă amprenta asupra tarifelor. Consumurile de întreținere a infrastructurii ating până la 40 la sută din volumul total al cheltuielilor de exploatare. Ar fi binevenit ajutorul statului la menținerea infrastructurii, după cum se întâmplă în alte state, dar el lipsește. De aceea, oricât de

te se deplasează pe ruta Chișinău—Iasi (Socola), care se bucură de cerere. Dacă durata cursei ar fi mai mică, și numărul călătorilor ar crește. Se preconizează a lansa un tren diesel modernizat pe ruta Chișinău—Odesa. Administrația căii ferate a avut întrevederi cu serviciile vamale pentru a solicita efectuarea cât mai rapidă a controlului acestui tren pentru a-l face mai atractiv. Dacă drumul până la Odesa va putea fi redus până la 3,5 ore, călătorii vor opta neapărat să se deplaseze anume cu trenul în acest minunat oraș maritim. La acest subiect se poartă discuții cu administrația Căii ferate Odesa și "Ukrzaliznița". Colegii ne susțin și

care studiază starea de lucruri la calea ferată pentru a-i recomanda o structură mai performantă, ce va permite diminuarea consumurilor.

### Ce cale de dezvoltare va urma magistrala noastră?

— Administrația căii ferate optează pentru prima: creșterea veniturilor din contul majorării volumului de trafic. Specialiștii, care au rămas astăzi la magistrală și muncesc, sunt adevărați patrioți ai transportului feroviar. Iar tinerii vin și pleacă, aflând de mărirea salariilor pentru munca grea și responsabilă la calea ferată. La ora actuală nu e secret pentru nimeni, că salariul mediu la CFM este mult mai mic decât cel pe republică. Deși condițiile de muncă sunt extrem de grele, neatractive, iar oamenii muncesc în orice condiții climatice, zi și noapte. Economia căii ferate nu permite deocamdată asigurarea unui salariu decent angajaților săi.

### Totuși, există careva schimbări privind creșterea volumului de trafic?

— Da. În ultimele două luni — august și septembrie — s-a majorat cantitatea de marfă transportată în traficul local. În luna octombrie a.c. au început să circule încărcăturile de tranzit. Această reușită se datorează negocierilor purtate de către directorul general CFM Iurii Topala, întâlnirilor sale pe plan internațional cu partenerii de afaceri.

### Dnă Marina Kneazeva, ultima întrebare a interviului de astăzi: cu ce sumă de bani trebuie să crească veniturile căii ferate pentru a reuși în viitorul apropiat lichidarea restanțelor la salarii?

— La data de 1 iulie 2016 restanțele salariale la CFM constituiau 75,5 milioane lei. Între timp pierderile lunare la calea ferată alcătuiesc 20 milioane lei. Pentru a lichida restanțele la salarii întreprinderea trebuie să câștige în fiecare lună cu 20-25 milioane lei mai mult, majorând volumul de transportare și micșorând cheltuielile. Pentru orice afacere de succes rezultatul final este profitul. Responsabil de el, însă, este nu doar conducerea, ci și tot personalul. Avem un scop comun și cu eforturi conjugate vom încerca să-l atingem. Altă soluție eu nu știu.

A dialogat  
Irina KRAEVSKAIA

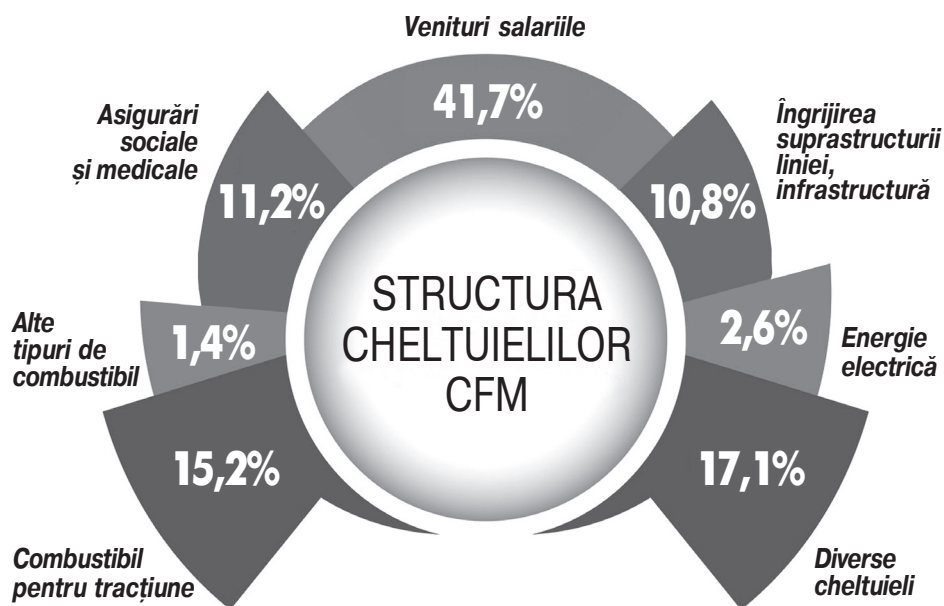
Imagini: Iurie KOZLOV

Colectivul serviciului mișcare e profund indurerat de decesul prematur al șefului stației Prut

Petru CEAUȘ

și exprimă sincere condoleanțe rudelor și prietenilor defunctului.

Suntem alături de voi și ne exprimăm regretul pentru pierderea unui om minunat, specialist competent, profesionist în domeniul transportului feroviar. Dumnezeu să-l odihnească în pace.



mult am reduce tarifele la mărfurile de export, transportul auto va continua să rămână mai atractiv.

### Doamnă Marina Kneazeva, care e situația în domeniul traficului de pasageri?

— Și la acest tip de activitate a scăzut fluxul călătorilor în traficul interstatat și internațional. Unul din motive este situația din Ucraina. În primul semestru au fost transportați cu 30 la sută mai puțini pasageri decât în perioada similară a anului 2015. Anul trecut numărul de pasageri transportați a fost mai mic decât în 2014, adică există o tendință stabilă de scădere a fluxului de călători în transportul feroviar. Oamenilor pur și simplu le este frică să călătorească cu trenul din cauza situației imprevizibile din Ucraina. Optează în special pentru transportul aerian și auto.

Cât privește veniturile din traficul intern, ele acoperă cheltuielile doar în proporție de 15 la sută. Deoarece în republică este foarte dezvoltat transportul cu microbuzele și autobuzele, administrația căii ferate a profitat de aceasta și a redus numărul trenurilor interurbane pentru a diminua cât de cât cheltuielile.

În scopul obținerii de noi venituri, calea ferată a lansat o cursă nouă. În prezent unul din trenurile diesel moderniza-

sperăm, că în timpul apropiat problema în cauză va fi soluționată pozitiv. Astfel există speranța, că veniturile întreprinderii vor crește de pe urma acestei curse.

### Ce datorii mai are calea ferată, pe lângă restanțele salariale?

— Întreprinderea are datorii anuale permanente în sumă de circa 300 milioane lei pentru rambursarea împrumuturilor și ele, din păcate, cresc. Există și alte tipuri de activități nerentabile. Astfel, în prima jumătate a anului curent la întreținerea instituțiilor medicale, a Palatului de cultură al feroviarilor, fondului locativ calea ferată a înregistrat pierderi de 33,5 milioane lei.

### În ce condiții s-ar putea purcede la lichidarea restanțelor salariale?

— Directorul general Iurii Topala face tot ce-i stă în puteri. Or, deocamdată aceasta e imposibil. S-a dovedit că e ușor a admite restanțe, dar foarte greu a le stinge. Pentru a începe lichidarea lor este necesar ca volumul traficului de marfă și călători să crească. A doua cale este diminuarea cheltuielilor în baza reducerii numărului angajaților și a filialelor căii ferate. În prezent la întreprindere activează un grup de consultanți internaționali,



## FELICITĂRI!



Fiodor Negru

Administrația Întreprinderii de Stat "Calea Ferată din Moldova" adresează cordiale felicitări cu ocazia zilei de naștere lui **Fiodor NEGRU**, șef al nodului feroviar Chișinău.

— Vă dorim din tot sufletul multă sănătate, energie nesecată, succese în domeniul profesional!

\*\*\*

Administrația, comitetul sindical și colectivul secției Chișinău alimentare cu energie electrică vin cu cele mai cordiale felicitări către **Nicolae MAȘNIC**, electromontor la sectorul

energetic Bender — cu ocazia JUBILEULUI.

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

Și către **Ion CULIUC**, electromontor la sectorul energetic Bender — de ziua nașterii.

*Să-ți dea Domnul sănătate,  
Succes și noroc în toate,  
Viață lungă pământeană,  
Ce dorești să se-mplinească!*

\*\*\*

Administrația și comitetul sindical de la stația Comrat îl felicită cu ocazia zilei de naștere pe **Ion CAPSAMUN**, paznic la stație, și cu prilejul JUBILEULUI de 60 de ani — pe **Nicolae ROTARENCO**, impiegat de mișcare.

*Vă dorim s-aveți de toate,  
Viață lungă, sănătate,  
Mult noroc, multă iubire,  
Un ocean de fericire,  
O casă plină de soare  
Și-un trai plin de sărbătoare!*

\*\*\*

Colectivul, administrația și comitetul sindical din cadrul secției Basarabeasca alimentare cu energie electrică transmite felicitări: lui **Vitalie STANCIU**, șef de sector la rețelele electrice zonale Vulcănești — cu ocazia împlinirii vârstei de 45 de ani; lui **Nicolae SATOHIN**, electromontor la rețelele electrice zonale Basarabeasca — la împlinirea a 40 de ani.

*Noroc, prieteni, sărbătoare,  
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!*

\*\*\*

Comitetul sindical al secției Chișinău semnalizare și comunicații le felicită cu prilejul JUBILEULUI pe **Zinaida COJOCARI** și **Maria CEBAN**.

*Să vă dea Domnul de toate,  
Dragelor omagiate,  
Să vă dea o viață plină  
De belșug și de lumină,  
Numai zâmbet, fericire,  
Înțeleger, iubire.  
La mulți ani să ne trăiți,  
Pace-n suflet să zidiți!*

\*\*\*

Comitetul sindical al aceleiași secții Chișinău semnalizare și comunicații vine cu felicitări de ziua nașterii către: **Alexei BANARI**, **Veaceslav BORSCI**, **Victor VACARCIU**, **Andrei DERENIOV**, **Leonid DIKARIOV**, **Andrei DUDAI**, **Alexandru JEKOV**, **Gheorghe JECHIU**, **Constantin IORGĂ**, **Vasile CAPELIUH**, **Serghei CHIORESCU**, **Dumitru COMANAC**, **Tatiana PLAHIN**, **Natalia POSTOVIT**, **Iurie PRUTEANU**, **Maria TOHILAT**, **Alexandru TREBUHOV**.

*Să fiți fericiți întreaga viață  
Cu cei scumpi alături la un loc,  
Orice zi — trăită cu dulceață,  
Sănătate multă și noroc.*

*Să simțiți și-acum încă iubirea,  
Vă urăm gând vesel și curat,  
Să trăiți cât mai senine zile  
Și să fiți cu sufletu-mpăcat!*

## PROTECȚIA SĂNĂȚĂȚII ȘI SECURITATEA MUNCII

### Importantă e prevenirea

A avut loc audioconferința programată la protecția sănătății și securitatea muncii. Ea a fost condusă de **Dumitru DURNESCU**, șef al serviciului securitatea și sănătatea în muncă. Dănsul a analizat situația privind traumatismul de muncă la serviciile și filialele CFM în luna septembrie a.c. și în cele nouă luni de la începutul anului curent.

Conform raportului, în luna septembrie nu s-au înregistrat cazuri de traumatism de muncă la calea ferată. De la începutul anului 2016, însă, au avut loc 6 cazuri de traumatism de producție — cu 2 mai mult decât anul trecut. Deși bilanțurile primei luni de toamnă sunt îmbucurătoare, responsabilii de protecția sănătății și securitatea muncii nu trebuie să stea relaxați, cu atât mai mult că vine iarna — anotimpul cu cel mai mare pericol de traume practic pentru toate categoriile de feroviar. De aceea șeful serviciului a pus accentul pe acțiunile, menite să prevină traumatismul. De altfel, asupra acestei sarcini s-a atenționat în repetate rânduri, dar nu e de prisos a mai aminti o dată. Toți șefii serviciilor și filialelor trebuie să acorde atenție deosebită pregătirii întreprinderilor pentru activitatea în perioada de toamnă-iarnă, să nu permită angajaților să execute lucrări nespecifice pentru ei; pe parcursul instruirilor curente să atenționeze permanent asupra necesității respectării regulilor și normelor de protecție a sănătății și securității muncii; să organizeze la timp și calitativ toate tipurile de instruire în domeniul protecției sănătății și securității muncii; să nu permită angajaților executarea sarcinii de muncă fără echipament special, mijloace de protecție individuală și colectivă; în procesul de instruire periodică conducătorii locurilor de muncă să acorde atenție deosebită verificării cunoștințelor și însușirii instrucțiunilor privind protecția sănătății și securitatea muncii.

Alexandru NICHIFOROV

## LA CONTROL — PREGĂTIRILE DE IARNĂ

# Secția linii nr.3: sunt verificate liniile, punctajul e depășit!

Revizia anuală de toamnă cu comisia a ÎS "Calea Ferată din Moldova", efectuată de către **Iurie TOPALA**, director general al ÎS "CFM", este precedată în mod tradițional de pregătiri minuțioase în toate filialele magistralei. Nu constituie o excepție nici anul curent. Drept exemplu pozitiv poate servi secția linii Basarabeasca, condusă de tânărul, dar competentul specialist **Victor PODGURSKII**.

Începând cu 12 septembrie curent, aici are loc verificarea generală de toamnă cu comisia a liniilor, terasamentului și construcțiilor ingineresti. În această perioadă au fost examinate peste 155 km de traseu principal și peste 32 km de linii de stație, au fost depistate peste 700 defecte, 40 la sută din ele fiind deja înlăturate. Pentru a asigura starea bună a liniei pe toată lungimea sa, în special în prag de iarnă, picherii secției linii nr.3 efectuează îngrijiri curente, lucrări urgente, care să garanteze securitatea circulației trenurilor. Paralel muncesc și la aspectul cultural-estetic al sectoarelor din subordine. O atenție aparte se acordă pasajelor de nivel. Îngrijirea fiecărui kilometru de linie necesită eforturi imense, numeroase mijloace și sacrificiul total al picherilor.

Deoarece traseele putrede nu sunt înlocuite la timp, nu există posibilitatea

întreținerii liniilor fără focare de putregai. La fel nu poate fi asigurată nici starea tehnică bună a macazurilor, pentru că nu se schimbă la timp traversele defectate și grinzile de macaz, acestea lipsind în secțiile liniei. Peste 142 km de linii necesită reparații capitale. În procesul de îngrijire curentă a liniei, de la începutul anului angajații secției linii nr.3 au montat 5,4 mii traverse, au rărit 1,9 mii focare de putregai. S-a executat și un anumit volum de lucrări capitale: înlocuirea a 1,8 km de șine cu altele la mâna a doua, reparații cu ridicare pe 0,255 km, reparații medii (efectuate cu mașini grele) — pe 265 km. S-a înfăptuit de asemenea demontarea liniilor și macazurilor nesolicitate, schimbarea pardoselii din beton armat la două pasaje de nivel, reparația capitală a două pasaje și o serie de alte lucrări importante și urgente, menite să asigure securitatea circulației trenurilor.

Colectivul secției linii Basarabeasca

are în grija sa trei sectoare de bază de traseu principal: Bender—Basarabeasca, Basarabeasca—Abaclia—Reni și Basarabeasca—Cahul—Giurgiulești. Lungimea traseului principal este de circa 380 km, iar a liniilor de stație — cam 150 km. În cele 9 luni ale anului curent indicatorul de bază — punctajul — a fost îndeplinit cu 116,3 procente: 134 puncte, planul fiind 160. Administrația secției supraveghează în modul convenit activitatea maștrilor-picheri și a brigadierilor de linii la districte și sectoare. În cadrul programului complex de pregătire a secției către perioada de toamnă-iarnă au fost încheiate contracte cu 17 întreprinderi, muncitorii cărora vor fi implicați la curățarea de zăpadă a macazurilor. Tehnica de deszăpezire este în stare bună, urmează doar să fie terminată vopsirea vagoanelor și să fie aduse patru acumulate pentru agregatul SM-2. Pentru luna noiembrie este planificată verificarea gradului de pregătire a tehnicii de deszăpezire pentru funcționare în comun cu echipele, în acest scop fiind organizate deplasări de probă pe sectoarele din subordine. Au fost instruiți 20 de novici, 17 dintre ei — montatori de linii, fiecare aflându-se sub îndrumarea unui picher cu experiență de la districte ori sectorul respectiv. Pentru a face față gerurilor sunt necesare 59 tone de cărbune pentru încălzirea încăperilor. Ele vor fi transportate la districte și pasaje de nivel cu paznic.

— Deși condițiile de muncă ale picherilor sunt grele, aici predominând munca manuală, — a specificat, printre altele, șeful secției linii nr.3 **Victor Podgurskii**, — specialiștii întreprinderii noastre demonstrează zilnic exemple de atitudine conștiințoasă, a adevărat eroică față de muncă. Ei fac tot posibilul, iar uneori și imposibilul, pentru asigurarea securității circulației trenurilor.

Conducătorul secției i-a nominalizat pe cei mai dotați specialiști. Printre ei sunt **I.Ceban**, montator de linii la districte 1 de la stația Zloti, **C.Țurcan**, maistru-picher la



districte 2 al stației Cimișlia, **D.Cuțarev**, montator de linii, **L.Perepelița**, paznic de barieră, **S.Micleșanu**, maistru-picher al districte 3 de la st.Basarabeasca, **L.Enachi**, paznic de barieră la districte 3, **V.Railean**, montator de linii, **A.Guțu**, montator de linii la districte 4 de la st.Abaclia, **N.Jernovoi**, maistru-picher la districte nr.6 la st.Ciudâr-Lunga, **I.Cara**, maistru-picher la districte nr.7 la st.Taraclia, maistru-picher **N.Gherghi**, **A.Lomanovskii**, montator de linii la st.Greceni, **P.Tomaili**, maistru-picher la districte 10, **N.Acbaş**, **H.Acbaş**, montatori de linii la districte 10, **P.Oglindă**, maistru-picher la st.Comrat, **E.Capacli**, **G.Zaharia**, paznici de barieră la districte 11, maistru-picher **N.Ciornenkii**, montatorii de linii **A.Lâsenco**, **A.Hasan**, **I.Zubcu**, **E.Bordea**, maistru-picher la districte nr.12 la st.Iargara, maistru-picher **V.Curtev**, **I.Babus**, montator de linii la districte 12, **E.Bolgar**, **N.Mladinova**, **M.Sârbu**, **M.Zamfirova**, **Iu.Cebanova**, tehnicienii ai districte 10, **D.Mitioglo**, maistru-picher superior al sectorului nr.3, **A.Cioclea**, maistru pentru terasament, **I.Micleșanu**, șef-adjunct al secției linii.

Liliana NICHIFOROV

Imagine: Iurie KOZLOV