

# FEROVIARII MOLDOVEI



N 31 (5901) 27 octombrie 2016

Ziarul apare  
din 1 mai 1941

## ÎMPREUNĂ suntem mai puternici



Imagini: Iurie KOZLOV

Joi, 20 octombrie 2016, Iurii TOPALA, director general al ÎS "Calea Ferată din Moldova", a participat la lucrările celei de-a IV-a plenare a Federației sindicale a feroviarilor din Moldova. Plenara a fost condusă de Ion ZAPOROJAN, președinte al Federației sindicale a feroviarilor din Moldova.

La ea a fost invitat Oleg BUDZA, președinte al Confederației Naționale a Sindicatelor din Moldova. Subiectul alocuțiunii sale s-a axat pe condițiile principale, necesare pentru asigurarea parteneriatului social.

Or, discuția, ce a avut loc la plenară, a depășit, firește, subiectul propus. Președintele confederației a vorbit despre situația politică și economică gravă a țării.

În acest context principală prioritate a sindicatului național rămâne grija pentru omul muncii, asigurarea cu locuri de muncă și salarii decente. La capitolul respectiv există numeroase probleme, agravate și mai mult de instabilitatea economică din Moldova, ceea ce necesită concursul sindicatelor. Pe ele s-a pus accentul în timpul recentei întrevăderi a conducerii CNSM cu primul ministru RM Pavel Filip. S-a făcut referire la atragerea investițiilor, crearea de noi locuri de muncă și ridicarea nivelului de ocupare a forței de muncă în Moldova.



Iurii Topala, director general al ÎS "CFM", răspunde la întrebările liderilor sindicaliști

În opinia lui Oleg Budza, plecarea masivă a oamenilor din țară a dat naștere unor probleme serioase pe piața muncii, care se confruntă cu un deficit acut de specialiști calificați. Tot mai multe persoane tinere rămân dezamăgite de posibilitățile, pe care le oferă Moldova, și pleacă peste hotare. Iată de ce este foarte importantă atragerea investițiilor, crearea locurilor de muncă și asi-

gurarea cetățenilor cu salarii decente. Liderul sindicalist a specificat, că fără investiții semnificative, împrumuturi bancare și rate a dobânzilor accesibile, statul nu are nici cea mai mică șansă de a se dezvolta.

"Noi înțelegem, că guvernul a trebuit să-și asume responsabilitatea pentru cele șapte legi, necesare pentru încheierea memorandumului cu FMI și relua-

rea finanțării externe, oferite de UE și Banca Mondială. Totuși, noi cerem ca povara datoriilor să nu fie pusă pe umerii populației. Guvernul trebuie să facă tot posibilul pentru ca în situația creată să nu sufere cetățenii" — a subliniat Oleg Budza.

În cadrul discuției s-a atenționat și asupra necesității lichidării restanțelor salariale în creștere pe țară. La ora actuală ele

ating 180 milioane lei. În lista respectivă se află și ÎS "Calea Ferată din Moldova". Oleg Budza a făcut apel către sindicatul feroviarilor din Moldova să fie unit, solidar, să acționeze în strictă conformitate cu legea, să depună eforturi comune pentru scoaterea transportului feroviar din criza economică profundă, în care s-a pomenit. Administrația întreprinderii a fost îndemnată să implice mai activ liderii sindicaliști în soluționarea problemelor importante pentru calea ferată. Parteneriatul social trebuie să fie convingător și eficient.

Iurii Topala, director general al ÎS "CFM", și-a axat alocuțiunea la plenară pe discutarea cu auditoriul a planului de reglementare a situației economice grave la întreprindere. Discuția a fost nu doar sinceră, dar și destul de aprinsă, judecând după emoțiile, cu care ambele părți — și conducătorul magistralei, și reprezentanții colectivului de muncă al CFM — au vorbit despre ceea ce-i doare.

Unul din subiecte sunt salariile și restanțele acumulate. Șeful Căii Ferate a Moldovei Iurii Topala a explicat participanților forumului sindicalist, ce împiedică astăzi lichidarea restanțelor la salarii. Actuala administrație a preluat conducerea căii ferate în luna august 2015, când existau deja restanțe salariale de trei luni. Și imediat din aceeași lună a început achitarea regulată a salariilor





# ÎMPREUNĂ suntem mai puternici

► **Sfârșit. Continuare din pag. 1**

în fiecare lună. Iurii Topala era nedumerit: cum a putut să se admită neachitarea salariilor colectivului ori achitarea cu întârziere? Au trecut câteva luni și la ședința comisiei speciale cu participarea sindicatului de profil directorul general al Întreprinderii de Stat "Calea Ferată din Moldova" Iurii Topala a promis angajaților magistralei, că restanțele la salarii vor fi achitate. Colectivul a răsuflat oarecum ușurat și, mobilizându-și forțele morale și posibilitățile materiale, a început să aștepte cu nerăbdare salariile, ce i se cuvin.

**De ce n-a reușit administrația CFM să achite datoriile salariale?** Iurii Topala a răspuns la această întrebare în alocuțiunea sa din cadrul plenarei, în speranța că va fi auzit și înțeles de miile de angajați ai magistralei.

Prima cauză și cea principală este scăderea catastrofală în anul 2016 a volumului de trafic comparativ cu 2015 (cu 30-40%). Deci, s-au diminuat și veniturile. În lunile ianuarie, februarie, martie, bunăoară, calea ferată câștiga din toate tipurile de activități circa 42 milioane lei, iar fondul de salarizare constituia 48 milioane lei. Or, de rând cu achitarea salariilor mai trebuia achiziționat combustibil pentru desfășurarea procesului de trafic — 14-15 milioane de lei lunar, achitate plățile pentru consumul de energie electrică, gaze etc. În total se adunau cheltuieli de 60-65 milioane lei, în timp ce veniturile alcătuiau doar 42 milioane lei...

În atare condiții au început să crească datoriile întreprinderii: la salarii — circa 116 milioane lei,

combustibil — cel puțin 100 milioane lei, piese de schimb — 40-50 milioane lei. La ele se adaugă și datoriile de milioane către agenții economici.

Fără a beneficia de careva subvenționări din partea statului, calea ferată mai și transportă pasageri în detrimentul propriu. În anul 2015 pierderile din traficul de călători au constituit circa 180 milioane lei. În 2016 este preconizată o diminuare a acestora. Însă, din păcate, nu pentru că acest tip de activitate a devenit mai rentabil. Pur și simplu a trebuit să fie anulate câteva curse de tren în traficul local și suburban. Totuși, pierderile vor fi semnificative: circa 140 milioane lei.

**Ce întreprinde administrația pentru ameliorarea situației la calea ferată?** S-au purtat negocieri cu reprezentanții regiunii din stânga Nistrului, în urma cărora a fost anulat creșterea tarifelor cu 0,61 cenți/tonă, anunțată de acestea anterior. Cifra nu pare să fie mare (12 lei), dar pentru agenții economici de la noi ea s-ar fi transformat în milioane de lei și i-ar fi determinat să nu mai expedieze producția pe calea ferată în Moldova și peste hotarele ei. Drept consecință, întreprinderea a resimțit imediat beneficiile: dacă luna trecută prin această zonă s-au transportat 40 mii tone de încărcături, apoi în prezent cifra este de circa 160 mii tone. Se expediază tranzit minereu spre Reni și portul Galați.

Situația la calea ferată parcă a început să se schimbe spre bine, dar veniturile nu sunt suficiente încă pentru achitarea datoriilor. Trebuie să ne mișcăm înainte, majorând volumul de muncă.

Numai atunci se va putea discuta despre posibilitatea achitării principalelor datorii ale CFM, și a salariilor în primul rând.

Conducătorul magistralei a promis să depună și de acum înainte eforturi cu echipa sa pentru a majora volumul de trafic. În timpul unei reuniuni internaționale Iurii Topala a discutat posibilitatea obținerii unui tranzit de un milion de tone spre Bulgaria. Este vorba de un volum impresionant, care, tranzitând Moldova, ar putea aduce căii ferate un venit de 400 milioane lei.

La întreprinderi sunt supravegheate cu strictețe toate procedurile de achiziție. Oricât de greu ar fi astăzi susținerea subdiviziunilor structurale, aceasta se face în măsura posibilităților. În gospodăria liniei, bunăoară, au fost schimbate toate grinzile podurilor, au fost anulate circa 30 limite de viteză. Astfel trenurile se vor deplasa mai repede și consumurile vor fi mai mici. La ora actuală este stringentă problema asigurării feroviarilor cu echipament special. Aceasta va fi soluționată pe etape și, după cum promite Iurii Topala, până la mijlocul lunii noiembrie va fi scoasă de pe ordinea de zi.

Liderii sindicaliști de la Magistrala moldovenească s-au interesat de planul dezvoltării CFM. Directorul general a venit cu un răspuns prompt: un asemenea plan există și a fost întocmit în comun cu structurile europene pe diverse direcții. E vorba de modernizarea și restructurarea căii ferate. În scopul realizării lui CFM va beneficia de 110 milioane euro (câte 52,5 milioane euro de la BERD și BEI, precum și un grant

de 5 milioane euro din partea Uniunii Europene). Baniile vor fi utilizați la procurarea locomotivelor, reabilitarea infrastructurii, optimizarea listelor de personal.

Participanții la plenară i-au tot adresat directorului general pe tot parcursul ședinței întrebări, pe care le aud zilnic de la feroviar. Cele mai multe au vizat, desigur, plata salariilor. Iurii Topala a oferit răspunsuri sincere, în speranța de a fi înțeles.

Decizia adoptată de plenară stabilește să se ia act de informațiile prezentate de Oleg Budza, președinte al CNSM, Iurii Topala, director general al CFM, și Ion Zaporojan, președinte al Federației sindicale a feroviarilor din Moldova. Consiliul Federației sindicale a feroviarilor, prezidiul acestuia să considere drept obiectiv principal al activității în perioada următoare păstrarea unității sindicatului feroviarilor din Moldova. În perioada reorganizării întreprinderii a continua colaborarea constructivă în baza principiilor parteneriatului social cu administrația în cadrul comisiilor bilaterale pentru menținerea nivelului deja atins al garanțiilor și înlesnirilor. A cere administrației întreprinderii să respecte legislația muncii și prevederile Contractului colectiv de muncă, pentru a evita examinarea litigiilor în instanțele de judecată. Activul sindicalist de toate nivelurile să supravegheze crearea condițiilor de muncă sigure și să controleze asigurarea feroviarilor cu îmbrăcăminte și încălțăminte specială calitativă, precum și cu alte mijloace de protecție individuală. În comun cu administrația să se elaboreze graficul

vizitării nodurilor feroviare ale ÎS "Calea Ferată din Moldova" de către directorul general și președintele Federației sindicale a feroviarilor în scopul întâlnirii cu angajații și activul sindicalist. A recomanda președinților organizațiilor sindicale să desfășoare adunări în colective pentru a explica și a adopta decizii vizavi de chestiunea înaintării acțiunilor în instanțele de judecată privind achitarea restanțelor salariale. La propunerea comitetului sindical al SML-130 și Consiliului președinților comitetelor sindicale de la nodul feroviar Basarabeasca a-1 aproba pe E.Gnilozub în calitate de membru al Consiliului Federației sindicale a feroviarilor din Moldova.

**...Si-a încheiat lucrările plenara ordinară a sindicatului de profil. În cadrul ei a avut loc un dialog sincer între administrația ÎS "Calea Ferată din Moldova" în persoana directorului general Iurii Topala și reprezentanții colectivului de mii de angajați ai Magistralei moldovenești în persoana liderilor sindicaliști. După cum a menționat Iurii Topala în luarea sa de cuvânt, sarcinile privind depășirea situației de criză și asigurarea dezvoltării în continuare a potențialului economico-financiar al Căii Ferate a Moldovei pot fi realizate cu succes doar cu eforturile conjugate ale Administrației CFM și sindicatului în cadrul parteneriatului social în domeniul muncii, cu suportul Guvernului RM și a partenerilor europeni, care propun întreprinderii noastre o cale modernă de dezvoltare a transportului feroviar din țară.**

Irina KRAEVSKAIA

## Traverse noi – spre beneficiul liniilor

**Situația gravă a gospodăriei liniei a impus implicarea operativă a directorului general al ÎS "Calea Ferată din Moldova" Iurii TOPALA în soluționarea problemelor din acest domeniu. Anume la inițiativa sa, deși starea economico-financiară este extrem de gravă, au fost alocate mijloace pentru achiziționarea în Ucraina a unui lot de traverse noi din beton armat.**

**M**aterialele atât de solicitate la districtele de picheri au început să sosească la destinație la începutul verii. După devamarea la stația nodului feroviar Ocnîța, ele au fost distribuite secțiilor liniei. Câteva vagoane cu 1780 traverse au sosit și pe adresa secției liniei nr.5 Bălți.

— Am așteptat cu mare nerăbdare traversele noi, — povestește Gheorghe Grosu, șef-adjunct al secției. — În sfârșit a apărut posibilitatea de a relua lupta cu numeroasele focare de putregai. Chiar și rărirea parțială a celor mai vulnerabile segmente va contribui nu doar la creșterea nivelului securității, dar și a vitezei de circulație a trenurilor pe sector, aceasta constituind una din cerințele principale la desfășurarea traficului de marfă și călători.

S-a pus problema consolidării liniei de cale ferată de la Bălți, în special pe direcția Ungheni, unde se constată un trafic mai intens. La data de 12 iulie curent au pornit încolo primele câteva platforme încărcate cu traverse. La Răuțel a fost

efectuată pozarea de probă a 16 traverse noi cu prinderi speciale de producție germană. În prezent și celelalte districte execută lucrări de răriri de putregai. Apreciată vizual, calitatea materialului din suprastructura liniei, la confecționarea căruia s-au folosit 24 fire de sârmă în corp de beton, este destul de bună, în opinia picherilor. Or, doar timpul va demonstra trăinicia lui.

La sediul central al secției am surprins un grup de picheri în frunte cu maistrul-picher Eduard Vidmidi descărcând un vagon cu traverse. Brigadierul Nicolae Cervaniuc, montatorii de linii Dumitru Nicuriuc, Valeriu Lisâi, Vlad Eftemița și Ion Frunza demonstau multă sărguință. Dar și acuratețe.

Paralel cu descărcarea avea loc și trierea. Mi s-a explicat de ce: în aceleași loturi, sosite de la uzina din Kremenciug, traversele aveau șablon diferit. Trebuia stabilit din timp, ce traversă și în ce loc concret va fi pozată în dependență de starea liniei.

Traverse noi au primit și alte secții linii, conform listei de distribuție. Și acolo

materialele sunt folosite pe segmentele cele mai problematice. E nevoie de ele în special pe sectorul de sud al magistralei, care transportă o bună parte a mărfurilor

de tranzit și aduce cel mai mare venit în bugetul Căii Ferate a Moldovei.

Vladimir DOBREANSCHI



Imagine de autor

Grupul de picheri al districtului Răuțel din cadrul secției liniei nr.5 Bălți





# În căutarea soluțiilor eficiente

**Indiscutabil, stația nodului feroviar Basarabeasca a cunoscut diferite perioade de dezvoltare. Au existat urcușuri în activitatea ei, dar și declin. Totuși, întreprinderea a jucat mereu și continuă să aibă un rol important în ce privește organizarea procesului de trafic pe sectorul de sud al magistralei. Explicația constă, mai întâi de toate, în situația, că aici se adună ca într-un mănunchi toate fluxurile încărcăturilor de tranzit spre cele trei porturi de pe Dunăre, iar necesitatea trierii intermediare este dictată de normele specifice de greutate ale garniturilor de tren pentru anumite direcții. Și aceasta din cauza stării gospodăriei linii, care necesită îmbunătățire radicală.**

**D**e rând cu recompunerea trenurilor, la stația nodului feroviar are loc schimbarea locomotivelor magistrale și îngrijirea tehnică a vagoanelor. Incoace sosesc și vagoanele cu mărfuri locale de la stațiile liniare din componența nodului feroviar.

— Ne străduim să procesăm operativ și calitativ tot ce vine la stație, — reiterează șeful stației Nicolae Dimov. — Nicio dată nu se întâmplă rețineri din vina noastră, deoarece colectivul este orientat foarte serios la procesul de producție.

La baza activității întreprinderii se află asemenea principii precum imbinarea maximă a lucrărilor de procesare a fluxurilor de vagoane, asigurarea interacțiunii strânse între diferite verigi ale procesului tehnologic unic, respectarea normativelor și planurilor de compunere în conformitate cu dispozițiile în vigoare. Unul din elementele determinante ale dirijării operative a traficului este planificarea competentă, care constă în stabilirea unor sarcini concrete la începutul fiecărei ture. Sarcinile depind de volumul de transportare preconizat pentru o perioadă concretă de timp, de informația privind sosirea trenurilor.

Se acordă atenție sporită nu doar îndeplinirii indicatorilor cantitativi, ci și găsirii soluțiilor eficiente, menite să reducă consumurile de exploatare. În condițiile economiei de piață altfel nu se poate activa. O perioadă îndelungată la Basarabeasca

a staționat cocoșa de descompunere a vagoanelor, ceea ce crea dificultăți suplimentare în munca de manevră. Administrația stației a rugat de câteva ori conducerea căii ferate să ofere ajutor la procurarea a 12 macazuri, necesare pentru punerea în funcțiune a cocoșei. Și iată că acum un an și ceva mișcăriștii au primit acest ajutor. Rezultatele s-au făcut resimțite imediat. După ce picherii secției linii nr.3 au montat macazurile achiziționate, cocoșa și-a reluat activitatea și cheltuielile de pe urma activității de manevră s-au diminuat cu mai bine de 35 la sută. Dacă anterior parcursul mediu al lo-

comotivei de manevră în tură era de 7-8 ore, apoi în prezent e de circa 4-5 ore. Plus motorina economisită, care are și ea un impact pozitiv asupra prețului de cost al procesării vagoanelor de marfă.

În opinia șefului stației, rezervele în acest sens nu sunt ieșuite. Efectul economic al organizării corecte a lucrărilor de manevră putea fi și mai mare, dacă n-ar exista cele 1200 vagoane de marfă neexploatate. Ele ocupă o bună parte a liniilor din stație, împiedicând astfel recompunerea mai rațională a garniturilor.

— De altfel, stația funcționează la jumătate din capacitățile sale reale: adică noi am putea majora cu cel puțin 50 la sută volumul de procesare, firește, dacă pe sector va crește volumul de tranzit, — consideră Nicolae Dimov.

Siguranța că anume așa va fi vine de la acțiunile actualului conducător al magistralei Iurii Topala, întreprinse pentru a atrage la o colaborare mai strânsă agenții economici din țară și de peste hotare. Atât



Cocoșă de triere

a celor noi, cât și a celor care de-a lungul timpului au recurs cu plăcere la serviciile căii ferate pentru a transporta diverse încărcături pe sectorul de sud al magistralei. Se constată o înviore a livrărilor de produse petroliere din sudul României către Moldova și Ucraina. Ar fi bine să revină și trenurile de containere.

Angajații stației își coordonează cât se poate de bine acțiunile. E vorba, în particular, de cei ce se află în primele rânduri: impiegatii de mișcare, care organizează cu îndemănare procesul de manevră și asigură securitatea circulației, șefii de manevră, revizorii de vagoane, specialiștii sectorului comercial. Rebutul de muncă este exclus. Biroul tehnic perfectează în cunoștință de cauză documentele referitoare la trenuri, este efectuată evidența numerică a prezenței și amplasării vagoanelor pe liniile de triere, sunt întocmite dările de seamă. La fel de importantă este verificarea îndeplinirii planului de compunere, respectării cerințelor RET vizavi de normele privind tonajul și lungimea garniturilor expediate.

Astfel trăiește și muncește zi de zi colectivul stației nodului feroviar Basarabeasca. Administrația magistralei mizează mult pe angajații de aici în realizarea traficului rentabil de tranzit.

Vladimir DOBREANSCHI

Imagini: Iurie KOZLOV



Instantaneie de la stația Basarabeasca

## ■ RITMUL DE MUNCĂ AL MAGISTRALEI

# Gratie eforturilor comune stația are apă



**Temperaturile tot mai scăzute ale lunii octombrie amintesc iarăși și iarăși despre apropierea iernii, care, conform pronosticurilor sinopticienilor, va fi una aspră. La stația Răuțel se depun eforturi considerabile pentru a o depăși în condiții sanitar-habitabile decente. Aceasta este foarte important pentru sănătatea și confortul moral al angajaților.**

**D**acă vom enumera cele realizate concret în procesul de pregătire către această perioadă responsabilă, trebuie să începem, probabil, cu cea mai acută problemă a mișcăriștilor din partea locului în ultimii patru ani: aprovizionarea cu apă. Din cauza secetei instalate în nordul republicii, nivelul apei în fântâna de pe teritoriul stației a scăzut semnificativ și nu putea satisface necesitățile.

În scopul soluționării acestei probleme a fost examinată varianta construcției unui apeduct de la altă fântână, conservată acum câteva decenii, aflată la vreo sută de metri distanță de clădirea administrativă. Însă după calcularea minuțioasă a cheltuielilor soluția s-a dovedit a fi nerentabilă și costisitoare în aspect economic. De aceea s-a renunțat la ea. Dar nici varianta a doua, adică organizarea aducerii apei de la Bălți și pomparea ei într-un rezervor cu capacitatea de 700 metri

cubi (suficient pentru circa o lună) nu era prea reușită.

— Fiecare litru de apă costa cel puțin un leu, — reiterează șeful stației Anatolie Burlacu. — De aceea în vara curentă am discutat în colectiv situația creată și am decis să adâncim fântâna. În mod benevol a fost colectată o anumită sumă de bani, am găsit în satul vecin Pârlița o echipă de fântânari. Iar atunci când a apărut necesitatea procurării a trei inele din beton armat (două cu diametrul de 1 metru, iar unul — cu diametrul de 40 cm), și-a oferit concursul șeful nodului feroviar Bălți Victor Cojocari. El a adus la cunoștința directorului general Iurii Topala problema noastră și ne-au fost alocate mijloacele necesare pentru cumpărarea inelelor din beton.

În august a.c. lucrările de adâncire au fost efectuate și, spre bucuria feroviarilor de la Răuțel, fântâna s-a umplut cu apă. Vine apă de calitate, ceea ce se întâmplă rar prin partea locului, unde apele subterane au un conținut sporit de fier.

— Vreau să-mi exprim marea recunoștință administrației magistralei și nodului feroviar, colectivului stației pentru aportul lor, — a declarat șeful stației. — Numai datorită eforturilor comune am reușit soluționarea unei probleme atât de importante pentru noi, menite în primul rând să protejeze sănătatea angajaților, să prevină îmbolnăvirile.

Totuși, trebuie remarcat, că s-a făcut abia primul pas în soluționarea acestei probleme. Fântâna a fost adâncită deocamdată cu un singur metru. Dar seceta ar putea să se repete. Or, pentru a spori în continuare siguranța aprovizionării cu apă, în eventualitatea montării unei pompe, ar fi bine să se mai sape cel puțin 1,5-2 metri.

Feroviarii de la Răuțel speră că administrația magistralei, care în pofida situației financiare dificile încearcă să manifeste grijă față de oamenii muncii, le va oferi ajutorul necesar.

În perioada rece a anului colectivul stației nu va avea probleme la încălzire. Cele două centrale autonome pe bază de gaze naturale și elementele sistemului termic au fost verificate de specialiștii întreprinderii de deservire, cu care s-a încheiat contractul respectiv. Două persoane au fost instruite cum să folosească centralele. La toate etajele clădirii administrative au fost spălate geamurile. La stație se termină deja etanșarea fisurilor dintre rame și pereți. Aceasta va preveni pătrunderea aerului rece în încăperi și va contribui nu doar la păstrarea temperaturii normale în interior, dar și la economisirea gazelor naturale costisitoare.

În colectiv nu este neglijat nici aspectul estetic al locurilor de muncă. Este menținută ordinea și curățenia în încăperi, pe

teritoriu a fost cosită vegetația. Alături de odaia impiegatului de mișcare se află camera de prânz, dotată cu aragaz, frigider, lavoar. Clădirea a fost verificată la securitatea antiincendiară.

Recent în zona stației s-a desfășurat revizia lunară ordinară cu comisia. Șeful stației Anatolie Burlacu împreună cu maestrul-picher interimar al districtului nr.2 al secției linii Bălți Nicolae Cervaniuc și electromecanicul Vadim Juncu din secția Bălți semnalizare și comunicații au verificat starea liniilor, macazurilor și instalațiilor SCB.

Defectele depistate au fost notate în registrul reviziei cu comisia, indicându-se termenul concret de înlăturare. Merită a fi remarcată, în particular, munca picherilor din localitate. După ce au primit un lot de traverse noi din beton armat ei au continuat și mai activ reparațiile curente, rărirea focarelor de putregai pe liniile nr.2 și nr.17. Toate lucrările au drept scop asigurarea în continuare a securității circulației trenurilor și efectuării operațiilor de manevră.

Angajații echipei de pușcași Bălți a serviciului pază paramilitară organizează la stație paza vagoanelor de marfă, staționate aici dintr-un motiv sau altul pentru o perioadă îndelungată.

Vladimir DOBREANSCHI

Imagine: Iurie KOZLOV

## DESEMNAȚII ÎN FUNCȚIE

Printr-un ordin al directorului general al ÎS "Calea Ferată din Moldova" în funcție de șef al Centrului de reparație a vagoanelor a fost desemnat **Victor GUTOVSKI**.





## FELICITĂRI!



Vladimir Serbinov

Administrația ÎS "Calea Ferată din Moldova" vine cu felicitări de ziua nasterii către **Vladimir SERBINOV**, șef-adjunct al serviciului transport marfă al CFM.

— Vă dorim din tot sufletul un car de sănătate, viață lungă, multă energie, succese în domeniul profesional.

\* \* \*

Administrația Întreprinderii de Stat "Calea Ferată din Moldova" se bucură de posibilitatea de a-l felicita cordial cu ocazia zilei de naștere pe **Vitalie MANOLE**, director al Direcției resurse umane.



Vitalie Manole

— Vă adresăm cele mai sincere felicitări și urări de sănătate, optimism și energie nesecată spre binele Magistralei moldovenești. Să aveți parte în viață de cât mai multe momente pozitive și să vă însoțească mereu norocul.

\* \* \*

Administrația și comitetul sindical ale secției linii Basarabeasca transmit felicitări cu prilejul zilelor de naștere angajaților întreprinderii: **Petru OGLINDĂ**, maestru-picher al districtului 11, **Irina CRIVULEA**, tehnician la districtul 4, **Ilie CEBANOV**, maestru-picher la districtul 9, **Alexandru CARSĂVĂCENCO**, maestru-picher la districtul 15, **Olga CRUGLENCO**, tehnician la districtul 13, dorindu-le sănătate și noroc.

\* \* \*

Administrația secției linii Bălți, colectivul secției Chișinău alimentare cu energie electrică vin împreună să-o felicite pe **Tudor PLEȘCA**, operator al căruciorului defectoscopic, dorindu-i multă sănătate, succese în munca sa deloc ușoară, bunăstare și optimism.

\* \* \*

Administrația, comitetul sindical și colectivul secției Chișinău alimentare cu energie electrică vin împreună să-o felicite pe **Tatiana LISOVSKI**, electromontor la sectorul energetic Chișinău, cu ocazia JUBILEULUI, dar și pe **Oleg DOBROVOLSKI**, electromontor la sectorul energetic Bender, **Oleg CERBARI**, dispecer-energetician în secția nr.1 alimentare cu energie electrică — în legătură cu sărbătorirea zilei de naștere, dorindu-le sănătate și fericire.

## PROTECȚIA SĂNĂTĂȚII ȘI SECURITATEA MUNCII

# A cunoaște și a executa

**Calea ferată este o zonă de risc sporit pentru cei care muncesc aici. Cazurile traumatismului de producție pot fi reduse la minimum ori excluse totalmente dacă se întreprind acțiunile necesare de prevenire, posedând, desigur, cunoștințele și deprinderile necesare în acest domeniu extrem de important. Una din căile prioritare de prevenire a traumelor este instruirea conducătorilor locurilor de muncă, a specialiștilor și reprezentanților angajaților în domeniul protecției sănătății și securității muncii, desfășurată în conformitate cu decizia nr. 186 a Guvernului RM. Săptămâna trecută o asemenea acțiune a avut loc la nodul feroviar Ocnița.**

cu diverse forme de proprietate din republică asemenea instruirii sunt efectuate de regulă de către specialiștii Inspectoratului de stat al muncii și pentru fiecare persoană instruită se achită o taxă de 600 lei. În acest context e ușor a calcula, ce economii de mijloace se obțin datorită organizării procesului de instruire a feroviarilor doar cu eforturile serviciului nostru de securitate și sănătate în muncă. Numai în două zile de activitate a comi-



Imagini: Iurie KOZLOV



În sala de festivități a secției linii nr.6 s-au întrunit în special cei ce au urmat deja acest curs de instruire acum trei ani, după cum o cere legislația, dar erau și noveci. Membrii comisiei feroviare de instruire — inginerul-coordonator Vladimir Raico și inginerul Stefan Buga din cadrul serviciului securitatea și sănătatea în muncă al ÎS "Calea Ferată din Moldova" — au reușit să organizeze procesul instructiv într-un mod interesant, nici pe departe formal. Subiectele discutate au vizat actele legislative în domeniul protecției sănătății și securității muncii, securitatea în energetică, acordarea primului ajutor, sistemul de dirijare a protecției sănătății și securității muncii, particularitățile investigării accidentelor de

muncă, responsabilitatea administrativă și penală pentru neglijență. Or, a avut loc o discuție vie, convingătoare despre importanța respectării regulilor de securitate, cu exemple concrete din activitatea practică și filme video tematice. Toate acestea au ajutat asistența să asimileze bine cunoștințele oferite, după care specialiștii din domeniu au fost atestați cu succes. Se știe, că atestarea este un factor important nu doar pentru consolidarea cunoștințelor, ci și în cazul producerii unor situații juridice, când apare necesitatea stabilirii vinovaților concreți de cele întâmplate. Orice greșeală, chiar și notițele neglijente din registru, pot fi utilizate împotriva conducătorului ori specialistului.

De remarcat, că la alte întreprinderi

siei respective la Ocnița au fost economisiți, reeșind din numărul celor instruiți, circa 40 mii de lei. Iar acesta e abia începutul, pentru că urmează desfășurarea unor asemenea cursuri la Bălți, la alte noduri feroviare, unde numărul ascultătorilor va fi și mai mare. Merită apreciere și calitatea instruirii, care ține cont de specificul transportului feroviar. Însă principalul avantaj este, desigur, acel bagaj de cunoștințe, câpătat de conducătorii locurilor de muncă, specialiști și reprezentanții angajaților, aplicarea căruia în activitatea practică va avea drept rezultat reducerea semnificativă a numărului accidentelor și cazurilor de traumatism la sectoarele din subordine.

Vladimir DOBREANSCHI

## Intrebați - răspundem

### Marfă ecologic pură

Am găsit în supermarket câteva produse cu notificarea "ecologic pur", "inofensiv pentru mediul ambiant". Ce temeii au folosit producătorii pentru a stabili asemenea statut mărfii fabricate?

Svetlana PARUȘ,  
Vulcănești

— Depinde cine a acordat producției statutul respectiv. Conform standardului ISO, marcajul ecologic este de trei tipuri. Primul se oferă producției de o a treia parte, independentă, al doilea — de însuși producătorul, al treilea constituie descrierea calităților ecologice și se bazează pe cerințele legislației, fiind verificată de o parte independentă.

De regulă, dacă nu se indică suplimentar cui aparține notificarea, inscripțiile de tipul "inofensiv ecologic", "favorabil pentru sol", "nu provoacă poluare", "benefic pentru natură" sunt calificate drept declarații ecologice ale producătorului, importatorului, distribuitorului ori vânzătorilor cu amănuntul. Marcarea ecologică corectă trebuie să reflecte plener și veridic, în ce constă prioritățile ecologice ale producției respective.

### Tratament cu mirosuri

Se spune că aromoterapia tratează multe boli. Este adevărat?

Mihail SAKALÎ,  
Lipcani

— Aromoterapia constituie o imbinare a științei despre calitățile multiple ale uleiurilor eterice și aplicarea lor în practică. Ea permite ameliorarea stării psihologice și fizice a omului. Uleiurile eterice pe bază de plante naturale posedă numeroase calități utile: regenerabile, reconstituente, tonifiante, terapeutice, calmante.

Pentru orice boală există un set de plante, din care se poate produce ulei eteric. Folosirea dozată a acestuia în imbinare cu tratamentul tradițional favorizează însănătoșirea. Aromoterapia este eficientă și pentru prevenirea unor boli, precum răceala.

### Arta retoricii ori afecțiune?

Ce prezintă sindromul certărețului?

Valentina PLĂCINTĂ,  
Revca

— Se zice că în discuție se naște adevărul, însă doar în cazul când participanții, dovedindu-și dreptatea, demon-

strează arta retoricii, respectă oponentul, nu fac polemică doar de dragul de a contrazice.

Sindromul certărețului este o afecțiune psihică ușoară, dar destul de iritantă pentru cei din jur, care constă în necesitatea de a contrazice cu orice pret. De regulă, persoanele ce suferă de el, nu au încredere în sine, mereu se simt în pericol și încearcă să-și consolideze pozițiile, obiectându-le altora, găsesc motiv de dispută chiar și acolo unde nu există.

### Smartphone-ul în mâinile copiilor

Se afirmă că utilizarea îndelungată a telefonului mobil are un impact negativ asupra sănătății oamenilor, în special a copiilor. Este adevărat?

Elena VOICU,  
Chișinău

— Folosirea foarte frecventă a telefonului mobil are consecințe negative asupra sănătății copiilor. Insomnia, moleșea, lacrimarea — toate acestea pot fi observate destul de frecvent la copii, deoarece creierul, auzul și sistemul nervos nu sunt complet formate. Telefoanele mobile sunt destinate unor discuții de două-trei minute. Iar diferite jocuri, vizionarea unor produse video etc. la telefonul mobil sunt foarte dăunătoare copiilor.