

FEROVIAȚII MOLDOVEI



N 38 (5908) 15 decembrie 2016

Ziarul apare
din 1 mai 1941

■ INTERVIU DE ACTUALITATE CU IURII TOPALA

Proiectul de restructurare al CFM este determinat de maximă transparență

Domnule Topala, acum mai bine de un an ați fost desemnat în funcție de director general al CFM. Cum ați găsit această înstituție și cum arată ea astăzi?

— Într-adevăr, am preluat funcția de manager general acum 15 luni. Întreprinderea era măcinată de o multitudine de restanțe, care vizau toate sectoarele de activitate. Nu aveam încheiate parteneriate durabile nici în plan intern, cu agenții economici autohtoni, și nici în plan extern. Datorii pentru majoritatea achizițiilor, cu o tensiune extremă printre angajați și ceea ce este cel mai grav — cu restanțe salariale. Evident, starea financiară a întreprinderii nu poate fi nici astăzi alta decât a economiei naționale per general. Activitatea întreprinderii a scăzut considerabil, fiind condiționată de o serie de factori: vorbim despre lipsa exporturilor din Republica Moldova, despre embargouri, despre conflictul dintre Ucraina și Federația Rusă, despre conflictele noastre proprii — mă refer aici la situația tensionată pe care o avem cu regiunea transnistreană. Ultimul impediment pare să fi fost soluționat deja. În urma unei serii de întrevederi cu așa-zisele "autorități" transnistrene, am reușit să stabilim că ei nu vor mai admite fluctuații ale costurilor pentru tranzitarea căii ferate aflate în stânga Nistrului, care, de facto, aparține CFM. Una dintre cele mai mari realizări înregistrate reprezintă semnarea acordurilor de finanțare cu BERD-ul și BEI. Spun cea mai importantă, pentru că finanțarea externă este un capitol aparte pentru noi toți, este singura soluție care poate asigura un viitor pentru CFM.

Proiectul de restructurare și reorganizare a întreprinderii, după cum ați menționat și în interviurile anterioare, poate deveni colacul de salvare al CFM. La acel moment, urma să fie semnat acordul de finanțare cu Banca Europeană de Investiții. Astăzi CFM și MTID au semnat atât acordul cu BERD, cât și cu BEI. Care este procedura ulterioară, în urma încheierii acestor contracte de finanțare?

— La fel precum s-a întâmplat și în cazul acordului de finanțare semnat cu Banca Europeană de Reconstrucție și Dezvoltare, odată cu semnarea acordului dintre bancă, CFM și MTID, este necesar ca proiectul de lege privind ratificarea acestui contract de finanțare să fie aprobat de Guvernul RM, iar ulterior, de Parlamentul RM. Acordul de împrumut cu BERD a fost deja votat atât în Executiv, cât și în Legislativ. Am reușit, într-un final, să obținem și semnarea



ÎS "Calea Ferată din Moldova" se află în plin proces de restructurare. Proiectul de reorganizare a întreprinderii a fost inițiat încă acum câțiva ani. Insa, din diverse motive, soluționarea tuturor condițiilor impuse de finanțatori a fost tergiversată. Potrivit directorului general al IS "CFM", Iurii TOPALA, astăzi, toate cerințele înaintate atât de BERD, cât și de BEI au fost soluționate, astfel că, în scurt timp, va fi anunțată inclusiv licitația pentru anumite tipuri de achiziții.

La finele anului, Iurii Topala, șef al Căii Ferate a Moldovei, face o totalizare a progreselor înregistrate în domeniul modernizării CFM și elucidează care sunt premisele de dezvoltare a întreprinderii, cât de avantajos este acest împrumut și care vor fi consecințele ulterioare implementării proiectului.

acordului de recreditare pentru mijloacele din împrumutul BERD de către Ministerul Finanțelor al RM, aceasta fiind o condiție a BERD-ului, care, de altfel, se regăsește și în regulamentul BEI. Acordul de finanțare cu Banca de Investiții a fost semnat de reprezentanții ministerului de profil în luna septembrie, iar acum aproximativ două săptămâni a fost ratificat de Guvern. La fel, acesta urmează a fi aprobat de Parlament, iar Ministerul Finanțelor să semneze acordul de recreditare deja pentru împrumutul BEI.

Explicați-ne, vă rog, care este scopul final și care sunt condițiile acestor finanțări.

— Scopul final este modernizarea și reorganizarea întreprinderii, implementarea proiectului care va adopta politici în conformitate cu necesitățile pieții. Toată suma împrumutului este destinată unui scop anume — procurarea locomotivelor și reparația infrastructurii, iar noi nu putem utiliza resursele financiare decât pe directivele sus-numite, nu

putem schimba destinația acestor bani. Există, totuși, un șir amplu de condiții impuse de finanțatori. Condițiile BERD-ului au fost realizate integral de CFM, au rămas doar câteva chestiuni suplimentare condiționate de BEI, care, la fel, vor fi soluționate în cel mai scurt timp. Principala condiție este, evident, restituirea împrumutului. În acest sens, Guvernul RM ne-a susținut prin garanția pe care și-a asumat-o față de cele două bănci. Aceasta este, în final, o formalitate, dacă vreți, deoarece toate calculele efectuate denotă clar situația, că, odată cu restructurarea CFM, întreprinderea va înregistra creșteri economice, care vor permite restituirea împrumutului.

Cât de avantajos este acest împrumut? Care este termenul de rambursare și rata dobânzii?

— Rata dobânzii este extrem de mică — în jur de 1% anual, iar termenul de rambursare este de 15 ani. Clar, este foarte avantajos. Un astfel de credit, contractat cu băncile din Republica

Moldova ar fi însemnat o dobândă anuală de 8-10 ori mai mare decât cea pe care ne-o oferă băncile europene. Parcul de locomotive al CFM este extrem de învechit, majoritatea garniturilor au termenul de exploatare expirat încă de acum 5-6 ani. Or, noi încercăm din răsuferință să executăm cel puțin lucrări de prelungire a termenului de exploatare. Există un proverb care spune că "lingura este scumpă în timpul mesei". Este și situația CFM. Avem nevoie stringentă de modernizare a parcului de locomotive, pentru că vagoanele cu marfă care tranzitează RM nu pot fi transportate fără locomotivă.

Dar ce spun calculele efectuate? Putem fi siguri că în urma modernizării căii ferate, Republica Moldova va putea rambursa, în termenii prevăzuți în contract, banii destinați pentru acest proiect?

— Garniturile vechi consumă de câteva ori mai multă motorină decât cele modernizate. Deci, locomotive noi înseamnă reducere substanțială a consumului de

motorină, a uleiului, a pieselor de schimb ș.a., iar modernizarea infrastructurii înseamnă și mai puțini muncitori pe segment de linii. Acestea, și alte economii, vor duce la reducerea cheltuielilor, în așa fel, încât acești bani să fie redirecționați către restituirea creditului și satisfacerea altor necesități pe care le are întreprinderea. În ceea ce privește termenul de implementare a proiectului, vorbim despre o perioadă de trei ani.

Care este destinația resurselor financiare primite și cum vor fi virate sumele în contul întreprinderii?

— Resursele financiare nu vor fi virate în contul întreprinderii, ci direct în contul companiilor câștigătoare ale licitației — atât în ceea ce privește infrastructura, cât și de tracțiune. Suntem pe ultima sută de metri pentru a desfășura concursul pentru procurarea locomotivelor. Aici este necesar să subliniez că banii vor fi virati către furnizori direct din contul băncilor finanțatoare. Acordul de recreditare semnat cu Ministerul Finanțelor al RM este un garant serios, că banii vor fi restituiți. Este un proces întreg, determinat de transparență maximă.

La ce etapă de implementare se află la momentul actual proiectul și care dintre prevederile acestuia au fost deja realizate?

— Cu BERD-ul, după cum am reiterat, am încheiat atât procedura formală, cât și cea practică. Așteptăm recepționarea pachetului de acte pentru a anunța licitația. Și cu BEI urmează ca în termen de circa două luni să fie încheiată întreaga procedură.

Ați amintit despre achiziționarea de locomotive. Care este procedura de selecție a companiei — furnizoare de garnituri?

— Pentru prima dată în Republica Moldova, licitația va decurge exclusiv în format electronic. Specialiștii în domeniu vor elabora un program care exclude factorul uman din procesul de luare a deciziilor, tocmai pentru a da dovadă de obiectivitate și transparență. Acest program va conține un șir de cerințe. Odată cu introducerea de către participantul la licitație a datelor cu privire la calitatea garniturilor, programul va calcula cea mai avantajoasă ofertă, în așa fel, încât aceasta să întrunească atât condițiile tehnice la nivel avansat, cât și costuri convenabile.

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

Imagine: Iurie KOZLOV



REZERVE DE ECONOMISIRE

Mai multă căldură cu cheltuieli mai mici

În condițiile situației financiare dificile angajații IS "Calea Ferată din Moldova" sunt dispuși să reducă consumurile directe și indirecte. Aceasta este deosebit de important în perioada de iarnă, când necesitățile de resurse energetice costisitoare cresc. Colectivul secției Bălți semnalizare și comunicații consideră una din rezervele de economisire a acestora diminuarea scurgerilor de căldură din încăperile de serviciu.

În acest scop pe parcursul lunilor octombrie-noiembrie au continuat lucrările de schimbare a geamurilor vechi. Îndeplinirea lor a fost încredințată micului colectiv al sectorului confecționare și reparație a articolelor din beton armat exploatate pe linii, condus de maestrul cu experiență Efim Bardier.

Muncitorii Serghei Derevenco și Oleg Cărbune au montat într-o perioadă scurtă de timp 15 termopane noi la etajul doi al clădirii AMC de pe strada Feroviarilor din municipiul Bălți. Cadrul geamurilor a fost izolat cu spumă de montare.

— Reparatarii au muncit conștiincios: deci, în sălile, unde se află comunicaționiști și aparataj complicat, va fi mai cald, deoarece pierderile de căldură se vor diminua semnificativ, — declară maestrul Efim Bardier.

— În ce măsură se vor micșora aceste pierderi?

— N-am efectuat calcule speciale, deoarece nu dispunem de termovizor. Dar termopanele de lemn, instalate de noi, sunt

mult mai eficiente decât cele din metaloplastic obișnuit, pe care le propun pretutindeni magazinele comerciale.

— Cine produce geamurile termopan pentru magistrală?

— Secția aprovizionare tehnico-materială din Chișinău.

În anul viitor secția semnalizare și comunicații va mai primi 15 geamuri termopan pentru instalarea deja la primul etaj al clădirii AMC. Anterior a fost dotat cu geamuri termopan blocul administrativ-habitual cu patru etaje: ce-i drept, din metaloplastic.

Colectivul sectorului execută și alte lucrări la întreprindere, ce țin de îngrijirea edificiilor și încăperilor. Specialiștii sunt chemați atunci când există careva probleme la instalațiile sanitare ori e necesar, să zicem, a repara acoperișul. Or, ocupa-

ția lor principală este confecționarea în hala de la sediul central a mărcilor de măsură, capacelor pentru gurile de control și altor articole din beton armat, solicitate de specialiștii SCB și comunicații la îngrijirea aparatajului de teren.



SSC Bălți

Muncitorii se deplasează deseori pe linie pentru a examina starea acestor articole din beton armat exploatate, dacă nu au fisuri.

Numai în anul curent la stația Ocnîța au fost reparate două catarguri ale semnalelor luminoase în zona cu macazuri dinspre Hârbova. A fost reparată temelia semaforului la stația Lipcani. Lista faptelor bune ale micului colectiv poate fi con-

tinuată, deoarece mereu este volum de muncă pentru niște mâini dibace.

Vorbind de perspectivele realizării în continuare a programului de reducere a cheltuielilor, elaborat de secția nr.3 semnalizare și comunicații, e de remarcat, că cele mai mari speranțe țin de renunțarea la sistemul centralizat de încălzire a blocului administrativ-habitual. Deconectarea se planificase pentru anul în curs, urmând a încălzi spațiile cu centrale termice autonome pe bază de cărbune ori gaze naturale. Însă din lipsă de mijloace financiare realizarea ideii a fost amânată pe la anul viitor. S-a prelungit contractul cu filiala "Moldova-gaz" din localitate. Dacă deconectarea se va produce, totuși, va dispărea necesitatea exploatării celui mai lung traseu termic la nodul feroviar. Deci, se vor micșora cheltuielile pentru întreținerea lui, nu vor mai exista pierderi de căldură intermediare. Ajustarea regimului de funcționare al centralelor autonome la temperatura mediului ambiant va permite diminuarea consumului de gaze naturale pentru producerea agentului termic cu parametrii necesari. Concomitent va fi mai cald în încăperile, unde se află aparataj sensibil la devierile de temperatură.

Vladimir DOBREANSCHI

Imagine: Iurie KOZLOV

PROTECȚIA SĂNĂTĂȚII ȘI SECURITATEA MUNCII

Sporește nivelul cunoștințelor

În zilele de 1 și 8 decembrie 2016 specialiștii serviciului securitatea și sănătatea în muncă al IS "CFM" au organizat la nodul feroviar Bender instruirea în domeniul protecției sănătății și securității muncii a conducătorilor locurilor de muncă, specialiștilor și reprezentanților angajaților subdiviziunilor: stații, sectorul energetic, depoul de locomotive nr.2, TP-1, secția linii nr.2. Pe lângă cunoștințele teoretice la cursuri au fost demonstrate imagini video despre investigarea accidentelor de muncă, acordarea primului ajutor, securitatea în domeniul energetic.



Participanții au studiat de asemenea o serie de acte importante: Legea nr.186 "Despre protecția sănătății și securitatea muncii",

"Codul muncii", "Sistemul de dirijare a protecției sănătății și securității muncii la IS "Calea Ferată din Moldova", decizia nr.95



a Guvernului RM "Procedura de investigare a accidentelor de muncă". Vladimir Raico, specialist coordonator al serviciului securitatea și sănătatea în muncă, și Ștefan Buga, specialist de categoria I-a în cadrul aceluiași serviciu, au explicat într-o manieră foarte accesibilă subiectele cursurilor.

Participanții la seminar au ascultat cu mare interes. La sfârșitul instruirilor a fost atestat fiecare participant, în total vreo 70 persoane.

Instruirea a permis a economisi circa 42 mii lei din bugetul căii ferate (câte 600 lei pentru fiecare persoană atestată).

În cadrul cursurilor s-a acordat o atenție deosebită tuturor tipurilor de instruire în domeniul protecției sănătății și securității muncii, desfășurate nemijlocit de conducătorii locurilor de muncă, metodelor de organizare a acestora, termenele prevăzute.

Participanții au primit din partea specialiștilor serviciului securitatea și sănătatea în muncă răspunsuri clare și exhaustive la întrebările ce i-au interesat.

Alexandru GRIGORIEV

Imagini: Iurie KOZLOV

Imprudența a dus la traumă

La data de 12 decembrie 2016 a avut loc audioconferința la protecția sănătății și securitatea muncii, condusă de Dumitru DURNEȘCU, șef al serviciului securitatea și sănătatea în muncă. Dinsul a făcut analiza traumatismului de producție și a activității specialiștilor serviciului în luna noiembrie și pe parcursul celor 11 luni ale anului 2016.

sarcinilor de muncă feroviari fără echipament, încălțăminte specială și mijloace de protecție individuală și colective;

— în procesul instruirilor periodice conducătorii locurilor de muncă să acorde atenție deosebită verificării cunoștințelor și gradului de cunoaștere a instrucțiilor privind protecția sănătății și securitatea muncii salariaților;

— în timpul instruirilor curente feroviarilor să fie atenționați permanent asupra necesității vigilenței personale.

În luna noiembrie a.c. serviciul securitatea și sănătatea în muncă a desfășurat instruirea la protecția sănătății și securitatea muncii a conducătorilor locurilor de muncă, specialiștilor și



Din păcate, spre deosebire de anul trecut, luna noiembrie a anului curent s-a soldat cu o traumă gravă, suferită de pompierul superior A.Muntean. Ea s-a produs în ziua de 22 noiembrie și putea să nu se întâmple, dacă... Cazul este investigat de colaboratorul Inspectoratului de stat al muncii. Reiesind din circumstanțele acestuia, șefii serviciilor și filialelor căii ferate au fost însărcinați:

— să instruiască periodic angajații implicați în admiterea cazului respectiv de traumă;

— să le arate angajaților căile de acces spre locurile de muncă, modul de traversare a liniilor din stație, a materialului rulant;

— să organizeze la timp și calitativ toate tipurile de instruire în domeniul protecției sănătății și securității muncii;

— să desfășoare la filialele căii ferate munca de informare și explicare privind inadmisibilitatea încălcării regulilor și normelor de protecție a sănătății și securitate a muncii;

— să nu admită la executarea



reprezentanților angajaților nodurilor feroviare Bălți și Basarabescă, astfel fiind instruite și testate 287 persoane. Colaboratorii serviciului au acordat în permanență suport metodic și consultativ specialiștilor responsabili de protecția sănătății și securitatea muncii la filialele CFM.

Alexandru NICHIFOROV

ÎN IMAGINI — specialiștii serviciului oferă suport consultativ:
1. S.Buga (la stânga) și V.Sidenco, responsabil de protecția sănătății și securitatea muncii la depoul de locomotive nr.2; 2. V.Raico (la dreapta) și Z.Ghereg, responsabil de protecția sănătății și securitatea muncii la TP-1



Participanții au adresat întrebări și în timpul pauzelor: Ștefan Buga și Vladimir Raico răspund cu plăcere la ele



Problemele căii ferate prin prisma unei stații, sau Activitatea cotidiană a stației Florești

Pe timpuri orașul Florești din nordul republicii avea un potențial economic destul de mare. Or, au fost pierdute piețele de desfacere a producției fabricate aici și majoritatea întreprinderilor, printre care un asemenea gigant industrial precum fabrica de sticlă, s-au închis. Situația s-a răsfânt, firește, asupra volumului de muncă cu încărcăturile al stației feroviare din localitate. În acest caz au existat motive obiective. Dar cum se explică slăbirea relațiilor de afaceri cu întreprinderea comercială "Flograin Group", specializată în achiziționarea și transportarea în porturile de la Dunăre a cerealelor, care continuă să activeze cu succes? În toamna curentă, din păcate, ea nu mai caută febril, ca altădată, vagoane pentru transportarea cerealelor. Deși roada de grâu, orz, floarea soarelui și porumb în zonă a fost destul de bună.



Andrei Volcioc, șef-interimar al stației Florești

curent — doar circa trei milioane. În opinia șefului stației, cauza diminuării drastice a fluxului de călători ține de impactul negativ al factorilor externi.

E vorba în primul rând de agravarea relațiilor dintre Rusia și Ucraina, pe teritoriul a căreia se deplasează trenurile spre Moskova și Sankt-Petersburg. Încercând să evite situațiile neprevăzute, mulți pasageri zboară cu avionul din aeroportul Chișinău. A devenit acerbă concurența din partea șoferilor de autocare. La autogara Florești, situată în preajma gării feroviare, sosesc regulat pentru a lua și lăsa călători autocare confortabile, ce se deplasează pe rute internaționale. De la Bălți te poți deplasa oricând fără probleme în multe orașe din România. Au devenit foarte activi șoferii de microbus, care propun prețuri mai mici și durată mai scurtă a călătoriei.

cererii, elaborarea și promovarea serviciilor aferente în trenuri etc. Doar un marketing avansat poate asigura rentabilitatea traficului de pasageri.

O direcție importantă a activității stației Florești este asigurarea securității circulației. În acest scop se organizează instruirile necesare. Dacă se constată anumite nereguli mărunte, se întreprind acțiuni pentru a nu le admite în viitor. Șeful stației efectuează în comun cu picherii și specialiștii SCB revizii lunare cu comisia.

Sunt pregătite de iarnă instalațiile de încălzire, au fost desemnate persoanele responsabile. S-au stabilit căile de economisire a gazelor naturale în baza respectării regimului de exploatare a centralelor autonome în dependență de temperatura mediului ambiant. Au fost curățate jgheburile clădirii de serviciu. Feroviarul de la stație au făcut ordine pe teritoriu, au îngrijit tufarii, straturile de flori. Este păstrată curățenia în WC-ul de la peron, după ce a fost montat un lacăt la ușă și au acces la el doar feroviarul. Anterior îl foloseau pasagerii

Explicația sunt tarifele, majorate nu prea întemeiat la calea ferată acum câțiva ani. Aceasta a făcut atât firma de achiziție și realizare din Florești, cât și agenții economici din alte regiuni ale republicii, să opteze parțial pentru transportul cu camioanele de mare tonaj.

După cum se știe, în primăvara anului curent noua administrație a IS "Calea Ferată din Moldova" în frunte cu directorul general Iurii TOPALA a încercat să rectifice greșeala predecesorilor. Au fost efectuate acțiuni de reducere a tarifelor pentru agenții economici, care propun spre transportare un volum mare de marfă și intenționează să colaboreze permanent cu calea ferată.

— Revenirea la politica tarifară mai flexibilă merită a fi salutăată, — a comentat decizia administrației feroviare șeful interimar al stației Florești Andrei Volcioc. — Mizând pe ea, noi vom recăpăta neapărat încrederea pierdută. Suntem convinși, că firma "Flograin Group", care în prezent este partenerul nostru principal, va reveni la serviciile căii ferate pentru a-și transporta marfa. Primii pași pozitivi în acest sens se vor face deja foarte curând. În prag de iarnă și alt agent economic a intensificat descărcarea cărbunelui pentru necesitățile câtorva raioane.

Dacă vom examina fluxul real de încărcături în această și alte regiuni prin prisma parametrilor globali, trebuie să recunoaștem: problema diminuării acestuia este caracteristică nu doar pentru stațiile magistralei noastre. Ea reflectă tendințele specifice întregului domeniu al transportului feroviar din CSI. Are loc schimbarea treptată a situației pe piața serviciilor de transport, asupra pericolului căreia au atenționat economiștii încă la finele secolului trecut. Soluția ar fi redistribuirea accentelor vizavi de subiecții economici, de care în condițiile de piață depinde totalmente cererea pentru serviciile de transport. Acest mecanism este unul nou și pentru feroviarul moldoveni, dar el corespunde posibilităților de a atrage fluxuri de încărcături, capabile să salveze situația. S-ar putea discuta asupra mărimii reducerilor tarifare, eficienței acestora și asupra altor detalii. Or, judecând de pe pozițiile economiei transportului feroviar și ale utilizatorilor, anume astfel pot fi găsite punctele de interes comun și cele mai convenabile soluții pentru ambele părți. Concurând cu automobilistii, este important a reduce tarifele în limite rezonabile, astfel încât profitul obținut de pe



Olga Ciobanu, casier de bilete

Elena Liberanskaia, impiegat de mișcare



Imagini de autor și Iurie KOZLOV

urma atragerii volumului de marfă suplimentar să depășească în mod obligatoriu cheltuielile.

Oferind clienței tarife accesibile, feroviarul de la stația Florești se axează mai mult pe căutarea rezervelor interne de creștere a volumului de încărcături. Cu suportul căii ferate sunt satisfăcute operativ cererile de lansare a materialului rulant pentru operațiunile de încărcare și descărcare. Sunt perfectate cu multă competență actele necesare. Linia rezervată proceselor de încărcare-descărcare are o stare cât de cât bună. Funcționează cântarul cu capacitatea de 150 tone. Există speranța, că pe măsura ameliorării situației economice în zonă numărul agenților economici, care vor dori să colaboreze cu stația, va crește.

Vis-a-vis de traficul de călători: până nu demult gara stației era vestită pe sectorul de nord al magistralei grație încasărilor consistente din vânzarea biletelor la trenurile internaționale prin intermediul sistemului "Express-3". Locuitorii raioanelor din zonă veneau încoace masiv să cumpere bilete. Ba chiar și oameni din localitățile ucrainene învecinate, precum Slobodca și Rudnița. Dar ulterior numărul doritorilor de a călători cu trenul a scăzut semnificativ. Totuși, în anul 2015, deja nefavorabil în acest sens, gara a încasat aproximativ 5,5 milioane lei din realizarea biletelor, iar în zece luni ale anului

De la Florești până la Moskova, bunăoară, costul biletului de microbuz este de circa 555 lei, pe când al biletului de tren de la gara Bălți-oraș — cam 1700 lei. O altă problemă este numărul în descreștere al celor ce pleacă la muncă în Rusia. Mulți din cei ce reveneau de 3-4 ori acasă pe parcursul anului, acum s-au stabilit definitiv acolo, chiar și împreună cu familiile. Această tendință devine tot mai stabilă în procesul migrațional din spațiul post-sovietic. Din cauza nerentabilității a fost anulată cursa trenului diesel Bălți—Mateuți, astfel au scăzut și încasarile din traficul local.

Indiscutabil, numărul pasagerilor a scăzut drastic și la alte căi ferate. La "RJD", bunăoară, numai în anul 2014 fluxul de călători s-a diminuat comparativ cu 2013 și 2012 respectiv cu 12 la sută și 18 la sută. Și aici, la fel ca și în cazul traficului de marfă, cauza principală este concurența acerbă din partea altor transportatori. Or, analiștii sunt de părerea, că indicatorii ar fi mai buni, dacă magistrala ar avea o politică de marketing mai eficientă. Este necesară o analiză mai serioasă a cererii de bilete de tren, stabilirea și studierea preferințelor consumatorului pentru a determina segmentele cu perspectivă ale pieței, evaluarea mediului extern și a nivelului concurenței în diferite regiuni ale republicii, formarea prețurilor, dezvoltarea publicității și stimularea

autogării din preajmă, deoarece veceul de acolo este cu plată. Deocamdată nu este soluționată problema depozitului de lemn de pe teritoriul stației. Calea ferată nu are nevoie de această construcție veche, care are mai mult de o sută de ani. Au fost doritori s-o cumpere, însă pentru organizarea procedurii de vânzare legislația prevede separarea cadastrală a imobilului ca edificiu aparte, ceea ce presupune anumite cheltuieli pentru serviciile organului cadastral și organizarea licitației. Această circumstanță constituie deocamdată o piedică. Între timp, pompierii impun necesitatea impregnării bânelor și scândurilor cu preparat antiincendiar. Nici această procedură nu este una ieftină.

La stația și gara Florești nu există locuri vacante. Specialiștii cu experiență, într-un număr mare aici, ajută tinerilor să se afirme pe plan profesional. Muncesc bine, în particular, impiegatii de mișcare Oleg Cărbune și Elena Liberanskaia, casierul de marfă Svetlana Bezdrăghina, casierii de bilete Olga Ciobanu și Margareta Miheeva, și alții. Andrei Volcioc îndeplinește funcția de șef-interimar al stației de la mijlocul anului 2012. Până atunci dânsul a absolvit Colegiul tehnic de transport feroviar din Bălți și facultatea de economie a ULIM, a muncit în calitate de recepționar și impiegat de mișcare.

Vladimir DOBREANSCHI



FELICITĂRI!

Administrația Întreprinderii de Stat "Calea Ferată din Moldova" îl felicită cu ocazia zilei de naștere pe **Veaceslav PĂRLOG**, șef al serviciului economic.



Veaceslav Pârlog

— Din partea noastră — cele mai cordiale felicitări și urări de sănătate, optimism și energie nesecată spre binele Magistralei moldovenesti. Să aveți parte în viață numai de momente pozitive și mereu să vă însoțească norocul!

* * *

Administrația și comitetul sindical de la depoul de locomotive Bălți vin cu felicitări de JUBILEU către **V.CLIMENCO**, mecanic la spălătul rufelor, și **O.SVIRID**, mecanic-instructor.

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

* * *

Administrația și comitetul sindical de la remiza vagoane nr.3 Bălți adresează felicitări cu prilejul zilelor de naștere lui **Adrian SCOBICI**, lăcătuș, **Ludmilei IACOVLEVA**, inginer-tehnolog.

*Noi vă urăm sănătate,
Fericire cât se poate,
Anii frumoși să vă fie,
In suflet multă bucurie!*

* * *

Cu ocazia JUBILEULUI **Maria PRUTEANU**, economist în secția Bălți alimentare cu energie electrică, este felicitată cu multă cordialitate de întreg colectivul întreprinderii, care-i dorește:

*S-ai noroc și fericire,
Să ai parte de iubire,
Să faci tot ce îți dorești,
Să iubești și să trăiești,
Să fii bucuroasă-n viață,
Să ai zâmbete pe față,
Bunăstare, noroc, bani,
Viață lungă, la mulți ani!*

* * *

Administrația și comitetul sindical de la remiza vagoane frigorifere nr.2 Basarabeasca doresc să felicite angajații: la împlinirea vârstei de 30 de ani — pe **Nicolae LOZOV**, lăcătuș pentru reparația locomotivelor, cu ocazia celor 65 de ani — pe **Danil JELEZOGLO**, operator al postului termic, și cu prilejul JUBILEULUI de 70 de ani — pe **Andrei DEMIDOV**, picher.

*Viață lungă, spor în toate,
Mult noroc și sănătate,
Bani și tot ce vă doriți
Și mulți-mulți ani fericiți!*

* * *

Administrația, comitetul sindical și colectivul secției Chișinău alimentare cu energie electrică îi felicită din tot sufletul cu ocazia zilei de naștere pe **Andrei PERDELCO**, inginer al biroului tehnic, **Constantin ONȚA**, șofer.

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

Cel mai bun conducător în domeniul sportului

În orașul Ungheni s-au desfășurat noi competiții sportive cu genericul "Cel mai bun conducător al nodului feroviar Ungheni în anul 2016 în domeniul sportului". Amatorii de sport au concurat la trei probe: tenis de masă, dame și darts. Au participat 18 persoane.

Turneul a fost inaugurat de veteranul sportului Valeriu Cubac, șef al depoului locomotive de rulaș din localitate, și Galina Sârghi, președinte al comitetului sindical.

În urma unor lupte sportive încordate și foarte interesante locurile de frunte au fost cucerite de nouă sportivi: **la tenis de masă** — Valeriu Cubac (șef al depoului), Valeriu Balitkii (șef-adjunct al stației Ungheni), Gheorghe Popovici (maștru în depou); **la darts** — Tudor Stognii (inginer-șef al stației Ungheni), Ion Corloteanu (electromecanic la sectorul energetic nr.2), Alexandru Linnic (electromecanic superior la sectorul energetic nr.2); **la dame** — Ion Corloteanu, Alexandru Linnic, Valeriu Cubac.

După totalizarea rezultatelor și victoriilor sportive obținute pe parcursul anului titlul de "Cel mai bun conducător al nodului feroviar Ungheni în domeniul sportului" i-a revenit lui **Alexandru LINNIC**.

Învingătorul și detinătorii primelor locuri au fost decorați cu Diplome de onoare din partea administrației și comitetului sindical al nodului feroviar Ungheni.

Valeriu ALEXANDROV,
arbitru principal
al competițiilor

ÎN IMAGINI: Valeriu Alexandrov
înmânează **Diplome de onoare** lui **Ion Corloteanu** — 1, lui **Valeriu Balitkii** — 2

Imagini: Alexandru LINNIC



Se desfășoară o luptă aprigă între jucătorii de dame



ÎN ATENȚIA CĂLĂTORILOR!



2017

La Mulți Ani!

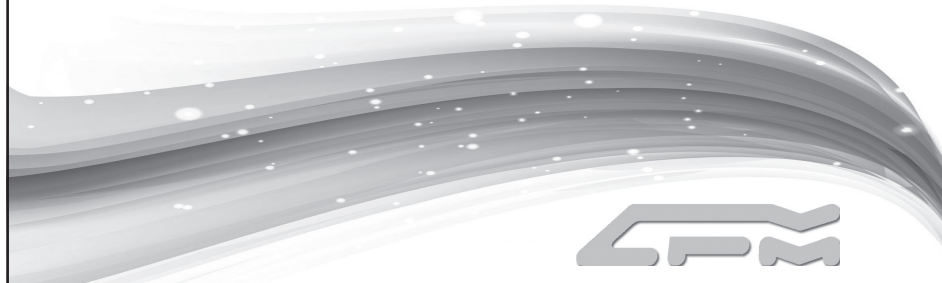


La începutul anului 2017, CFM va veni cu noi oferte!

Cu începere de la data de 1 ianuarie 2017, CFM dublează reducerile pentru grupurile de călători. Astfel, odată cu prima zi a anului 2017, va intra în vigoare oferta, grație căreia grupurile de călători formate din 10-22 persoane vor beneficia de reduceri în mărime de 20 la sută din costul total al biletelor.

De asemenea, grupurile de călători alcătuite din 25 de persoane și mai mult vor profita de o diminuare în mărime de 30% din costul total al tichetelor de călătorie!

Atenționăm: până la sfârșitul anului curent
intră în vigoare următoarea ofertă:
10-24 persoane — 10% reducere
25 < — 15% reducere.



OFERTE DE MUNCĂ

Stația feroviară pe bază de autogestione Chișinău angajează urgent în posturi de muncă permanente:

- impiegat de mișcare la stația tehnică Chișinău-3;
- impiegat de mișcare la stația Revacă;
- impiegat de mișcare la stația Călărași;
- șef de manevră;
- revizor-reparator de vagoane;
- semnalizator;
- operator al postului CE.

TELEFON DE CONTACT:
(022) 83-22-50

Trenul de intervenție nr.1 de la st. Chișinău angajează de urgență la loc de muncă permanent:

- mecanic de trak;
- șofer de automobil;
- macaragiu;
- electrogazosudor.

Depoul de locomotive Chișinău invită urgent la loc de muncă permanent

în secția echipare:

- spălătorese-dereticătoare de trenuri-diesel;
- muncitori în băi și camere de dus;
- dereticătoare în camere la casa de odihnă a echipajelor de locomotivă (în ture);

în secția reparații:

- electrogazosudor.

TELEFON DE CONTACT:
(022) 83-22-29