

MIZA E PUSĂ PE PERSPECTIVĂ

FORUMUL ECONOMIC DE LA ASTANA – EVENIMENT IMPORTANT ÎN SPAȚIUL EUROASIATIC

Irina KRAEVSKAIA

În fiecare an, capitala Kazahstanului, Astana găzduiește un forum al reprezentanților comunității economice mondiale, foști și actuali șefi de state, laureați ai Premiului Nobel, autorități notorii din domeniul științei și oameni de afaceri. Ceea ce a dictat crearea unei asemenea platforme de dialog, precum forul economic de la Astana, este timpul, în care trăim.

Economia mondială suportă schimbări serioase și FEA a devenit platforma comună, unde au loc discuții importante pe marginea celor mai stringente probleme economice și sociale. Mai mult ca atât: forumul este un instrument practic pentru afaceri, care permite depășirea barierelor geografice și informaționale. Anual FEA întrunește peste 5000 de delegați din 80 de țări ale lumii.



Republica Moldova a fost reprezentată la forum de Serghei BUCATARU, vice-ministru al Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al RM, și Iurii TOPALA, director general al ÎS "Calea Ferată din Moldova".

Scopul acestei întruniri este crearea unei platforme internaționale, unde experți din toată lumea pot discuta probleme referitoare la dezvoltarea economică atât a regiunii Asiei Centrale, cât și a spațiului mondial în ansamblu, în condițiile schimbărilor economiei globale.

Subiectul forumului din acest an a fost "Energie nouă – Economie nouă". În timpul discuțiilor intense s-au făcut auzite opinii ale liderilor mondiali și propuneri reale vizavi de consolidarea economiei nu doar în Asia Centrală și spațiul post sovietic, ci și în întreaga lume.

În cadrul forumului economic de la Astana delegația noastră a avut o întrevedere cu Jenis KASÂMBEK, ministru pentru investiții și dezvoltare al Republicii Kazahstan. Pe parcursul întâlnirii părțile au pus în discuție restricțiile impuse de Federația Rusă la traversarea teritoriului său de către transportul auto și feroviar din Ucraina spre Kazahstan. Din cauza acestor

restricții agenții economici moldoveni nu au posibilitate să-și exporte marfa pe piața Kazahstanului.

Totodată, conform decretului președintelui Rusiei, Guvernul Federației Ruse poate anula restricțiile respective în cazul când o cere Guvernul Republicii Kazahstan, motiv pentru care, ministrul pentru investiții și dezvoltare al Republicii Kazahstan și-a asumat angajamentul de a solicita Federației Ruse anularea interdicțiilor stabilite și a oferi transportatorilor moldoveni posibilitatea de a furniza mărfuri în Republica Kazahstan.

FILE DE ISTORIE

Realizările tehnologice ale omenirii sunt prezentate în istoria expozițiilor mondiale, care începe în anul 1851. Anume atunci la Londra a avut loc prima Expoziție mondială pentru industrie. Ulterior ea devenea tot mai populară și numărul participanților creștea an de an. Una dintre cele mai vestite construcții din cadrul acestei expoziții a fost Turnul Eiffel, ridicat în anul 1889 cu ocazia Expoziției mondiale de la Paris.

Istoria Căii Ferate a Moldovei cunoaște eveniment important. Linia de cale ferată Bender–Galați cu lungimea de peste 200 de verste a fost construită într-un termen-record pentru acele timpuri: în trei luni și jumătate. În luna noiembrie 1877, în toiul războiului ruso-turc la stația Galați a sosit primul eșalon militar.

Organizarea traficului feroviar a influențat mersul evenimentelor în timpul războiului ruso-turc din 1878, asigurând rușilor succesul în această campanie militară. Termenul atât de restrâns al construcției acestui sector de cale ferată cu lungimea de 285 verste a fost o adevărată senzație pentru întreaga lume. Literatura din acea vreme scria: "Finisarea atât de rapidă a acestei linii strategice a demonstrat posibilitatea construcției comunicațiilor feroviare în condiții de război și campanie". În anul 1878, juriul internațional al Expoziției mondiale de la Paris, unde a fost prezen-



tat proiectul și raportul privind construcția căii ferate Bender–Galați, a declarat linia "unul dintre cele mai remarcabile șantiere moderne vizând rapiditatea construcției". Un alt moment interesant legat de această linie sunt edificiile de lemn ale stațiilor, construite după proiectul vestitului arhitect Alexandru Bernardazzi (1831-1907), arhitectul principal al orașului Chișinău, care provine dintr-o dinastie de constructori cu

rădăcini elvețiene de proveniență italiană. El a fost una dintre personalitățile cele mai remarcabile în arhitectura Chișinăului din jumătatea a doua a secolului XIX și începutul secolului XX. Apropos, dumnealui este autorul proiectului clădirii fostului Tribunal de circumscripție, unde își are sediul deja mai bine de 70 de ani administrația Întreprinderii de Stat "Calea Ferată din Moldova".

Întrevedere rezultativă la Iași

Irina KRAEVSKAIA

Iurii TOPALA, director general al ÎS "Calea Ferată din Moldova", Grigore CONDURACHE, vicedirector general, responsabil de activitatea comercială, Anatolie RUSU, șef interimar al serviciului pasageri, Veaceslav PAȘCAN, șef al DDC, și Ion POPESCU, șef al rezervei însoțitorilor de vagon, au efectuat în ziua de 21 iunie curent o vizită de lucru la Iași. Aici a avut loc întrevederea bilaterală cu reprezentanții administrației CFR "Călători".

Principalele subiecte ale discuției au fost periodicitatea circulației trenului "Prietenia" pe ruta Chișinău–București, a trenului diesel modernizat Iași–Chișinău, posibilitatea lansării circulației spre Constanța și Brașov în condițiile propuse de partea română. În opinia ambelor părți, această întrevedere va contribui la creșterea numărului

propunerilor comerciale reciproc avantajoase pentru atragerea cât mai multor călători în trenurile din Moldova și România.

Au fost discutate de asemenea detaliile deplasării la Chișinău a colegilor români pentru montarea la gara feroviară din capitală a unui sistem modern de vânzare a biletelor în toate direcțiile europene.





ȘTIRI DIN ACTIVITATEA INTERNAȚIONALĂ A CFM

INFRASTRUCTURA CĂII FERATE A MOLDOVEI TREBUIE SĂ RĂMÂNĂ ÎN PROPRIETATEA STATULUI

Irina KRAEVSKAIA

La începutul întrevederii Serghei TOMȘA a prezentat persoanele oficiale din administrația CFM, inclusiv vicedirecții generali ai ÎS „CFM”, responsabili de activitatea financiară și comercială – Alexandru ORĂNDAȘ și Grigore CONDURACHE, directorul Direcției strategii și relații internaționale Alina DIACENCO, membrii grupului de lucru al CFM pentru elaborarea noului Cod al transportului feroviar și Acordul de Asociere RM-UE. În 2016, acest statut oficial s-a schimbat și ÎS „Calea Ferată din Moldova” a continuat colaborarea cu CER în calitate de partener, la fel ca și administrațiile căilor ferate din Ucraina și Georgia.

Precum a menționat Serghei Tomșa, CER este pentru Calea Ferată a Moldovei o sursă permanentă de informație practică și veridică, care-i permite să fie la curent cu toate evenimentele importante ale legislației europene în domeniul sectorului feroviar. Aceasta este deja a doua întrevedere de lucru, în cadrul căreia se discută în mod tradițional cu ministrul de profil și administrația căii ferate despre baza legislativă feroviară europeană și aplicarea ei în Republica Moldova. Prima vizită în acest format a reprezentanților directoratului executiv CER în Republica Moldova a avut loc în luna mai 2015.

La data de 1 iulie 2016 a intrat în vigoare Acordul de Asociere Republica Moldova-Uniunea Europeană, semnat la Bruxelles în data de 27 iunie 2014. Astfel, în următorii patru ani CFM trebuie să fie reformată conform directivelor și normelor europene stipulate în Acordul de Asociere. În acest context colaborarea CFM în cadrul CER continuă să rămână o chestiune importantă a activității internaționale pentru Calea Ferată din Moldova.

De remarcat, că reformele din sectorul feroviar al Moldovei se desfășurează cu suportul instituțiilor financiare internaționale, precum Banca Europeană de Reconstrucție și Dezvoltare (BERD), Banca Europeană de Investiții (BEI) și Fondul de Vecinătate al Uniunii Europene (NIF), care finanțează în comun achiziționarea locomotivelor noi și reabilitarea liniilor de cale ferată ale CFM.

În cadrul proiectului respectiv de restructurare a Căii Ferate din Moldova, CFM beneficiază de suport tehnic consultativ din partea experților internaționali în scopul consolidării potențialului instituțional al Căii Ferate din Moldova în următoarele direcții: reformare, dirijare corporativă, eficiență energetică, planificare a forței de muncă, protecție a muncii, mediu ambiant, securitate.

În prezent Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al RM prezentat spre examinare și coordonare cu organele puterii de stat și opinia publică proiectul deciziei Guvernului RM cu privire la aprobarea Foii de parcurs și a Planului de acțiuni a conducerii corporative în vederea restructurării sectorului transpor-

În ziua de 16 iunie 2017, la sediul central al CFM a sosit într-o vizită de lucru Libor LOCHMAN, director executiv al Asociației Europene a căilor ferate și companiilor din domeniul infrastructurii (CER), Matteo MUSSINI, responsabil de relațiile cu publicul și exploatare, Bernard CHANTEMESSE, consilier de rang înalt al Uniunii Europene pe lângă Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al RM, asistentul său Stanislav PETRAȘCU. Oaspeții au fost întâmpinați de Serghei TOMȘA, vicedirector general al ÎS „CFM”, responsabil de infrastructură și material rulant de tracțiune.

tului feroviar și a ÎS „Calea Ferată din Moldova” pentru anii 2017-2019.

În acest context Serghei Tomșa a expus opinia administrației magistralei, precum că actuala întrevedere este extrem de utilă pentru specialiștii căii ferate, în special pentru membrii grupului de lucru al CFM, responsabil de elaborarea noului cod feroviar.

Eforturile comune ale consultanților internaționali, partenerilor de dezvoltare, administrației CFM și ministerului de profil impulsionează realizarea prevederilor Acordului de Asociere Republica Moldova-Uniunea Europeană.

În continuare i s-a oferit cuvânt lui Libor Lochman, director executiv CER, care a făcut o prezentare a legislației europene curente pentru sectorul feroviar al Republicii Moldova.

Oficialul european și-a exprimat recunoștința în legătură cu posibilitatea de a face o asemenea prezentare la Chișinău și a

cadrul unui holding. Or, activitatea lui este posibilă doar cu condiția respectării anumitor principii, care să asigure autonomia gestionarului infrastructurii.

Prezentarea a avut drept scop familiarizarea colegilor moldoveni cu noile regulamente europene, ce constituie parte a reformelor traficului feroviar, pe care Moldova trebuie să le implementeze în cadrul Acordului de Asociere, în primul rând, pentru a revigora cât mai curând activitatea sectorului feroviar al țării.

Libor Lochman și-a exprimat de asemenea satisfacția în legătură cu întâlnirea din ajun, pe care a avut-o la Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al RM cu ministrul interimar Anatolie USATĂI și secretarul de stat Oleg TOFILAT.

Discuția s-a axat pe analiza principalelor momente din legislația feroviară europeană, a regulamentelor și directivelor ori-

clarat de separare a infrastructurii și activității de trafic la căile ferate din UE. Serviciile de operare sunt separate de infrastructură și dirijarea lor are loc pe principii comerciale. Regulile respective trebuie să fie executate atât în interiorul fiecărei căi ferate naționale, cât și în cadrul Uniunii Europene în ansamblu, fără restricții pentru traficul de marfă și pasageri.

Reforma inițiată de UE are drept obiectiv crearea unei piețe libere civilizate a traficului internațional de marfă și călători.

Premisa comună pentru reformarea transportului feroviar în UE a fost necesitatea de a spori randamentul activității acestuia. Reformele respective se înscriu în tendința globală de liberalizare a economiei. Sensul ei constă în a face transportul feroviar mai atractiv pentru afaceri și competitiv pentru țară. În UE există patru pachete legislative referitoare la transportul feroviar, care stabilesc regulile de bază, după care

tant al reformei este distribuirea funcțiilor și separarea conturilor financiare între infrastructură și operatorii traficului de marfă și călători, pentru a exclude finanțarea încrucișată.

Trebuie asigurată independența administratorilor infrastructurii și operatorilor față de organul de reglementare al statului. Respectiv, statul trebuie să-și asume datoriile existente pentru a permite companiei reorganizate să înceapă afacerea pe curat. În caz contrar CFM nu va supraviețui. Conducerea statului trebuie să conștientizeze clar acest adevăr.

Indiferent de modelul, pe care-l va alege Moldova pentru reforma transportului feroviar, este important să fie respectată procedura de separare a conturilor pentru administratorii de infrastructură și operatorii traficului de marfă și călători. Aceasta va ajuta să se înțeleagă clar cum funcționează compania, cine și ce venit are, unde se acumulează datoriile, ce factori influențează formarea prețurilor pentru serviciile oferite și cum se poate obține creșterea financiară.

Este important ca administratorii de infrastructură să fie independenți în raport cu alte subdiviziuni ale companiei ori cu subiecții noi, care ar putea să apară pe piața serviciilor feroviare. Aceasta ar asigura accesul pe piața feroviară tuturor operatorilor doritori, fără nici o discriminare și fără careva obstacole administrative. Statul va decide să ofere ori nu operatorilor piața feroviară proprie.

La fel de important este ca acordurile de oferire a serviciilor dintre stat și compania feroviară să fie încheiate pe un termen de cel puțin 5 ani. Datoria statului este de a acoperi cheltuielile pe unitatea de infrastructură la finele fiecărui an financiar. Pentru ca reforma să fie reușită este necesară asigurarea transparenței și distribuie strictă a conturilor pentru principalele tipuri de activitate.

Administratorul de infrastructură trebuie să ofere acces egal la rețeaua feroviară gestionată atât în traficul de marfă, cât și în cel de pasageri tuturor operatorilor doritori. Va trebui să fie creat un organ unic de reglementare, care va monitoriza competitivitatea pieței de transport, va supraveghea securitatea, va asigura licențierea și certificarea în domeniul transportului feroviar. Pentru a evita cheltuielile administrative semnificative de întreținere a acestuia, la prima etapă a reformei funcțiile lui ar putea să și le asume ministerul de profil.

Este important rolul statului în asigurarea traficului de călători. După realizarea reformelor nu va mai fi posibilă compensarea pierderilor traficului de pasageri din contul veniturilor obținute în traficul de marfă. Statul va avea și rolul de a încheia contracte cu operatorii din domeniul transportului de călători, pentru ca ulterior să le restituie pierderile, acestea fiind calificate drept obligațiuni de acordare a serviciilor publice.

Important e ca Guvernul Republicii Moldova să înțeleagă toate acestea. **Conform opiniei lui Libor Lochman, „dacă statul nu-și va asuma această responsabilitate, traficul de călători în Moldova va dispărea. Sper că toate prevederile principale ale legislației europene, expuse aici, vor deveni parte a noului Cod al transportului feroviar din Moldova”.**

Imagine: Iurie KOZLOV



relatât despre procesul de reformare în sectorul feroviar al Europei și al Moldovei.

În opinia directorului executiv CER, este important nu doar de a vorbi despre reforme, ci de a ajusta în mod real transportul feroviar la principiile de bază ale Acordului de Asociere RM-UE, astfel încât acest sector de transport important pentru țară să fie rentabil și competitiv.

CER colaborează cu Consiliul Europei, cu Comisia Europeană și Parlamentul European, reprezentând interesele companiilor feroviare la elaborarea și discutarea noilor regulamente pentru sectorul feroviar. Comisia Europeană pentru Transport stabilește drept obiectiv lansarea piețelor interne de trafic feroviar și realizarea unei serii de reforme în domeniu. Schimbările trebuie să vizeze domeniile-cheie: standardele, sporirea calității serviciilor, reformele structurale și îmbunătățirea deprinderilor profesionale ale personalului. În același timp, legislația actuală a Uniunii Europene nu insistă asupra separării instituționale a infrastructurii și activității de transportare, ele pot fi integrate în

entate spre realizarea reformelor în domeniul transportului feroviar autohton. Pe parcursul întrevederii s-a specificat în mod expres, că reformele propuse spre implementare presupun, în primul rând, partajarea responsabilității între stat și mediul de afaceri, iar anumite obligațiuni din domeniul transportului feroviar trebuie să și le asume autoritățile moldovenești în persoana organelor de stat.

Este foarte important ca în țară să existe o strategie unică de transport, care să reflecte ceea ce urmează a se implementa conform directivelor și regulamentelor europene în condițiile concrete de dezvoltare a economiei RM.

În Europa există tendința de reorientare a fluxului de încărcături din domeniul transportului auto spre cel feroviar. Aceasta impune necesitatea creării pieței libere și independente de trafic feroviar pe teritoriul tuturor statelor-membre ale UE. Administrațiile de stat ale căilor ferate trebuie să garanteze accesul liber al tuturor operatorilor din orice țară-membră a UE la infrastructura feroviară pe bază comercială. Anume acesta ar fi principiul de bază de-

trebuie să funcționeze sistemul feroviar în interiorul Uniunii Europene între membrii ei. Acordul de Asociere Republica Moldova-Uniunea Europeană prevede de asemenea reformarea transportului feroviar astfel încât să devină vital, rentabil și util pentru țară. Aceste principii de bază ale viitoarelor reforme presupun separarea obligațiilor între părți și, în primul rând, stabilirea rolului statului în acest proces.

În opinia lui Libor Lochman, dacă statul nostru nu este pregătit să-și asume responsabilitatea pentru respectarea condițiilor propuse, care să asigure funcționarea în continuare a CFM după regulamentele și prevederile europene, condiții ce trebuie să-și găsească reflectare și în legislația națională, apoi promovarea reformelor în domeniul transportului feroviar nu are nici un sens.

E necesară crearea unui organ statal de reglementare, care va încheia contracte multianuale cu gestionarii infrastructurii privind folosirea infrastructurii feroviare, dar și dezvoltarea, întreținerea acesteia. Un alt moment impor-



LIBOR LOCHMAN: "CONDIȚIA DEZVOLTĂRII STABILE A UNUI DOMENIU STRATEGIC PRECUM CALEA FERATĂ, ESTE DE A GÂNDI MEREU LA UN NIVEL STATAL"

Irina KRAEVSKAIA

La inițiativa lui Libor LOCHMAN, director executiv CER, în data de 17 iunie curent a fost organizată o vizită la postul de transbordare a vagoanelor Ungheni. Oaspeții europeni au avut posibilitatea să urmărească cum funcționează postul de schimbare a osiilor montate pentru ecartament de 1520 mm cu cele pentru ecartament de 1435 mm la frontiera dintre Republica Moldova și România.

Vizita oficialului CER în Moldova s-a încheiat cu o călătorie la complexul istoric Orheiul Vechi.

În timpul captivantei deplasări cu motrisa la Ungheni colaboratorul redacției a avut posibilitatea să discute cu Libor Lochman și să-i adreseze întrebări, ce țin de scopul vizitei sale în țara noastră.

– Domnule Lochman, informațiile, pe care le-ați prezentat la data de 16 iunie 2017 în fața administrației ÎS „CFM” și a specialiștilor de profil de la Calea Ferată a Moldovei, conțin idei perspicace pentru reorganizarea traficului feroviar din țara noastră. Una dintre condițiile principale pentru implementarea lor este implicarea activă a statului nostru în asigurarea funcționării căii ferate. Cum credeți, este real să se întâmple aceasta în Moldova?

– Dacă ne dorim să majorăm numărul călătoriilor și volumul mărfurilor transportate pe calea ferată, trebuie să dispunem de o infrastructură foarte calitativă și rezistentă. Condiția este una obligatorie, altfel nu putem spera la atingerea obiectivelor de mai sus. La ora actuală statul Dumneavoastră nu-și îndeplinește toate obligațiunile vizavi de funcționarea transportului feroviar. Moldova are nevoie de o strategie unică



asemenea nu doar să dirijeze infrastructura, ci și să investească în acest domeniu.

– Ce perspective are Calea Ferată a Moldovei, dacă statul nu va urma modelul european de dezvoltare propus?

– Voi răspunde univoc: fără suportul statului viitorul Căii Ferate a Moldovei va fi unul pesimist. Aceasta va fi cea mai regretabilă variantă pentru Moldova. Statul trebuie să se implice nu doar în menținerea infrastructurii, ci și în construcția liniilor de cale ferată. Altfel nu va fi posibilă organizarea corectă a traficului de marfă, nici a celui de călători fără compensarea pierderilor acestuia din contul veniturilor din traficul de marfă.

– Și dacă decizia va fi una corectă, și statul va pune umărul la revitalizarea transportului feroviar autohton, cum vă imaginați viitorul apropiat al CFM?

– În acest caz compania va

va. Aceasta va influența benefic dezvoltarea traficului de marfă și călători. De ce vorbim despre culoarele de transport? Deoarece la momentul actual ele nu prezintă doar niște direcții, pe care liniile de cale ferată se îndreaptă spre

– Ce s-a întâmplat cu sectorul feroviar din țările, în care planul de reformare european n-a fost susținut la nivel de stat?

– Drept exemplu vreau să mă refer la Lituania. Această țară n-a



Europa. În prezent, culoarul de transport trebuie privit ca un sistem integrat, ce include diverse tipuri de transport și poate garanta transportarea rapidă și sigură a mărfurilor pe calea ferată.

– Vă rog, domnule Lochman, să relați despre reușita unei căi ferate, care a urmat reglementarea europeană.

– Toate statele Uniunii Europene au urmat într-o măsură mai mare sau mai mică prevederile reglementării europene în procesul de dezvoltare și reformare a transportului feroviar. Acolo statul și-a asumat rolul de gestionare a infrastructurii și întreținere a acesteia. În acest context aș vrea să menționez că politica UE în domeniul transportului feroviar este orientată spre mobilitatea ecologică, sigură și eficientă în toată Europa, spre susținerea pieței de marfă interne și asigurarea dreptului la libera circulație a cetățenilor pe întreg teritoriul UE.

răspuns la ideea reformării conform Regulamentului european. Acolo statul nu participă la întreținerea și dezvoltarea infrastructurii. Însă volumul traficului de marfă în Lituania este atât de mare, încât implicarea mijloacelor statului nu este necesară. Lituaniienii au reușit să folosească chibzuit posibilitățile și astfel toate subdiviziunile

căii ferate obțin profit. Aceasta a permis investirea activă a mijloacelor în modernizarea materialului rulant și a infrastructurii, astfel încât la capitolul dat Lituania a depășit semnificativ multe alte state din spațiul post sovietic.

– Ce impresii V-a lăsat vizitarea PTV Ungheni? Am observat că ați urmărit cu mare atenție procesul de transbordare a vagoanelor.

– A fost ideea mea să vizităm postul de transbordare a vagoanelor. Am vrut să văd cu ochii mei nu doar procesul, ci și linia, ce unește orașul Ungheni cu Chișinăul. Păcat că nu prea sunt trenuri de transbordat... M-am gândit, că ar fi bine să fie urcați în motrisă toți funcționarii de stat și plimbați pe calea ferată. Poate atunci ar vedea starea gravă a infrastructurii CFM. În linii mari, deja e pus în joc viitorul Căii Ferate din Moldova. Acest viitor ar putea să nu se mai întâmple, dacă statul va rămâne indiferent față de soarta transportului feroviar.

– Despre toate acestea, domnule Lochman, ați vorbit la întrevvedere din 16 iunie curent de la Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al RM. Cum credeți, ați fost auzit?

– Vreau foarte mult să sper că da. Vom vedea după rezultate.

– Ce le-ați dori feroviarilor moldoveni înainte de a pleca spre Bruxelles?

– Nu sunt pentru prima dată în Moldova. Revin mereu cu plăcere în țara Dumneavoastră, comunic cu colegii, specialiștii CFM. Sesizez permanent eforturile lor de a face întreprinderea prosperă și puternică. De rând cu urările de bine obișnuite, vreau foarte mult ca statul Moldova să aibă încredere în viitorul transportului feroviar și să pună umărul ca acest segment al sectorului de transport să nu dispară din țară.

Imagini: Iurie KOZLOV



de transport. Aceasta va permite separarea priorităților transportului auto și feroviar în scopul obținerii unei concurențe mai rezultative. Datoria statului este de

fi una prosperă. Rețeaua de căi ferate a Moldovei va fi atașată la spațiul feroviar european. Va exista posibilitatea creării culoarului România-Ucraina prin Moldo-





MUNCESC CU ABNEGAȚIE

ÎN CENTRUL ATENȚIEI – COCOASA DE TRIAJ

Vladimir DOBREANSCHI

Parte integrantă a activității tuturor stațiilor nodurilor feroviar este recompunerea marfărilor, sosite din diferite direcții. Procesul tehnologic respectiv presupune nu doar operativitatea, ce se obține prin coordonarea acțiunilor specialiștilor și serviciilor implicate, ci și respectarea strictă a cerințelor securității circulației, ceea ce e la fel de important. Aceasta vizează în special reglarea vitezei de detașare a vagoanelor, ce se deplasează independent în jos de pe cocoase, sub influența energiei cinetice.



de șină sabotul de frână cu ajutorul unei furci speciale. Operațiunea a fost efectuată într-o clipită, calificat. În urma ei o roată a vagonului a lunecat pe obstacol, după care vagonul a continuat deja să lungească, încetinuindu-și mersul.

Conform prevederilor instrucțiunii, lunecarea nu trebuie să depășească 20 de metri, iar viteza admisibilă de impact cu materialul rulant deja aflat pe linia de distribuție a zonei de triere – nu mai mare de 5 km/oră. Este obligatorie respectarea și a altor cerințe. În procesul de reglare a vitezei trebuie să se țină cont, bunăoară, de gradul de solicitare a liniilor de triaj, condițiile de traversare a zonei macazurilor de către vagoanele detașate, dimensiunile acestora, tonajul vagoanelor. Se dă dovadă de vigilență deosebită la amplasarea în zona cocoasei de la stația a vagoanelor cu metal laminat, sosite de la Uzina Metalurgică Moldovenească. Vagoanele, deplasarea independentă a cărora de pe cocoasă în jos este interzisă, sunt mutate doar cu ajutorul locomotivei. La frânare nu se permite plasarea sabotilor înainte de joantă ori pe aceasta, dacă ea nu este sudată, înainte de inima de macaz ori pe contraac.

În zona cocoasei stației domnește o ordine perfectă. Saboții de frână sunt marcați și se păstrează pe un stelaș special în spațiul dintre linii. Reglarea de viteză beneficiază de condiții habituale destul de bune. În clădirea mică ei își pot schimba hainele, încălzi bucatele aduse de acasă, iar pe timp de ploaie ori ninsoare își pot usca hainele și încălțăminte. Acum câțiva ani în urmă a fost reparată clădirea turnului de manevră auxiliar.

În ultima perioadă se acordă atenție maximă asigurării securității circulației și protecției muncii la descompunerea vagoanelor și la alte stații ale nodurilor feroviare. Abordarea profesională a problemei frânării calitative cu ajutorul sabotilor permite evitarea cazurilor de deraieri a vagoanelor de pe șine, de deteriorare la impactul cu alte vagoane. Dar nu poate să nu trezească neliniște o altă problemă, caracteristică nu doar pentru transportul feroviar din țara noastră, ci și pentru alte căi ferate din CSI. Este vorba de uzura roților. Chiar și în condițiile regimului manual grijului de frânare pe suprafețele de lunecare ale osiilor montate, după mai multe treceri prin posturile de triere, apar defecte. Ele se manifestă prin suprapunerea metalului, subțierea și retezarea bușelor de bandaj, și, în primul rând, formarea locurilor plane în bandaj, mai ales în cazul

exploatării îndelungate a vagoanelor noastre peste hotarele țării.

Cercetările recente, întreprinse în legătură cu creșterea bruscă a cazurilor de apariție a locurilor plane unilaterale cu mărirea de peste un milimetru, de exemplu, pe unele linii de cale ferată din cadrul SAD „RJD”, au demonstrat următoarele. Asemenea locuri plane în cazul frânării manuale pe cocoasele de capacitate mică se formează cel mai intens din cauza majorării gradului de solicitare a axelor, creșterii numărului vagoanelor detașate foarte încărcate și, desigur, a vitezei sporite la impactul roții de vagon cu sabotul. De exemplu, în cazul vitezei de frânare de 10,8 km/oră a vagonului singular lungimea lunecării, ce provoacă apariția locurilor plane și a altor defecte pe suprafața de alunecare a roților, constituie în medie 15 metri, iar la viteza de 21,6 km/oră – deja 40 metri, la viteza de 25,2 km/oră – 60 metri.

Problema este cât se poate de serioasă. Calculând toate cheltuielile, ce țin de reparația roților deteriorate (stabilirea defectelor, sustragerea osiilor montate, strunjirea, asamblarea ulterioară și plasarea sub materialul rulant), acestea pot atinge 8-10 mii lei la fiecare vagon. O anumită perioadă de timp remizele vagoane de la

gând și alte elemente ale mecanismului de rulare, linia.

Cea mai eficientă soluție a problemei este mecanizarea pozițiilor de frânare ale cocoaselor de triaj de capacitate mică cu implicarea minimă a factorului uman. Însă deseori nu există posibilități în acest scop, atât în aspect tehnic, cât și financiar. Chiar și mijloacele automatizate și moderatorii de viteză ai unicei cocoase mecanizate a căii ferate de la noi – cea de la stația Chișinău, nu sunt folosite o perioadă îndelungată din cauza tăgădnării reparației, barem – alte stații ale nodurilor feroviare. Specialiștii de la Basarabeasca, pe unde circulă masiv încărcăturile de tranzit, sunt nespuse de bucuroși, că recent acolo au fost montate câteva macazuri și s-a reușit, în sfârșit, lansarea cocoasei de triaj cu frânare manuală. Până atunci vagoanele erau mutate de pe o linie pe alta cu ajutorul locomotivei de manevră, ceea ce tăgăna procesul tehnologic de recompunere, provoca consum suplimentar de combustibil. De aceea, odată ce frânarea prin intermediul sabotilor rămâne cea principală, trebuie să se mizeze, ca și înainte, pe acțiunile organizatorice și tehnice tradiționale de sporire a securității și reducere a uzurii osiilor montate.

Vizavi de înălțimea și profilul cocoaselor noastre nu există nici un fel de obiecții, deoarece corespund normativelor. Dar intensificarea controlului asupra vitezelor optime de impact ale roților de vagon cu sabotii de frână, separarea grupurilor mari de vagoane detașate în altele mai mici (cel mult



2-3 vagoane încărcate), divizarea pozițiilor de frânare existente în sectoare și amplasarea lor mai aproape de centrul cocoaselor în scopul micșorării distanței de lunecare continuă să rămână actuale. Ar fi binevenită de asemenea utilizarea materialelor de antifricțiune pentru sabotii de frână, precum și a dispozitivelor tehnice suplimentare, care să asigure posibilitatea întoarcerii osiilor montate frânate în procesul de limitare a vitezei deplasării independente pe linia de triaj.

În această ordine de idei prezintă un anumit interes noile elaborări privind perfecționarea construcției sabotului propriu-zis. În transportul feroviar de la noi se folosesc deocamdată saboți de frână obișnuiți, asamblați din piese de uzină de către lăcătușii postului de spălare a vagoanelor de la stația Bender. Îmi amintesc că acum doi ani, conform unei liste întocmite de serviciul mișcare, anume de acolo au primit loturi de saboți stațiile Bălți-Slobozia, Ocnița și Giurgiulești. Între timp, specialiștii laboratorului feroviar al gospodăriei linii din cadrul Căii Ferate Belarus au reușit mult mai mult. Spiritul creativ le-a ajutat să elaboreze saboți de frână experimentali de o construcție originală. Ceea ce-i deosebește de saboții obișnuiți sunt plăcile-eclise speciale, fabricate dintr-un aliaj de compozit cu conținut de oțel de carbon și un material, ce include un procent mare de grafit. Ultimul asigură reducerea coeficientului de frecare, iar aceasta, la rândul său, diminuează uzura suprafeței de lunecare a roții de vagon. Poate fi considerat, desigur, un neajuns, că acești saboți în rezultatul exploatării se uzează mai repede decât cei obișnuiți. Dar nu e de neglijat alt factor: costul confecționării acestora este mult mai mic decât cheltuielile pentru strunjirea ori înlocuirea osiilor montate deteriorate. Deci, e mai bine de a „sacrifica” sabotul de dragul diminuării uzurii intense a elementului costisitor al mecanismului de rulare al vagoanelor.

Sute de vagoane de marfă sunt procesate zilnic în zonele de cocoasă ale magistralei noastre. E foarte important de a respecta cu strictețe toate normele tehnice de executare a operațiunilor legate de descompunerea garniturilor și de frânare. Aceasta constituie cheia circulației sigure, dar și a prelungirii duratei de exploatare a materialului rulant, mecanismelor de rulare, iar, în ultimă instanță, a diminuării semnificative a cheltuielilor materiale în scopuri de reparație.

În imagini:

1. Operatorul turnului de manevră auxiliar Andrei Bizuțki
2. Deja al patrulea an Vitalie Guzganu muncește în responsabila funcție de reglor de viteză la stația
3. Parcul de vagoane al stației Bălți-Slobozia

Imagini de autor





DEPOUL DE LOCOMOTIVE nr.3: TRANSPORTĂ, REPARĂ, ECONOMISEȘTE

Liliana NICHIFOROV

Colectivul întreprinderii, condus de feroviarul experimentat Vladimir CIOBAN, realizează cu succes programul de muncă: asigură securitatea circulației trenurilor și desfășurarea calitativă a traficului de mar-

Depoul de locomotive Basarabeasca, unul dintre cele câteva depouri de bază și de rulaj ale serviciului tracțiune din cadrul ÎS "Calea Ferată din Moldova", este în prezent un avanpost sigur al Magistralei Moldovenești pe sectorul de sud al acesteia.

fă, reparația materialului rulant de tracțiune, reducerea consumurilor de exploatare etc. Bunăoară, în primele patru luni ale anului 2017 locomotivarii de la Basarabeasca au atins mai multe obiective calitative și cantitative, printre care și cel privind volumul traficului de marfă: planul fiind 203,8 mln. tone/km, au fost transportate 238 mln. tone/km, depășirea fiind de 16,8 la sută.

De rând cu realizarea programului de producție, colectivul depoului acordă o mare atenție reducerii consumurilor de exploatare. De exemplu, în 4 luni ale anului curent s-au economisit 0,745 tone de cărbune în valoare de 5,8 mii lei. În aceeași perioadă au fost economisiți 221 metri cubi de gaze naturale în sumă de 4000 lei.

În avangarda luptei pentru economie se află elita întreprinderii: mecanicii de locomotivă, muncitorii sectorului exploatare. Cele mai bune rezultate în prime-

le patru luni ale anului curent le-a obținut E.Ostapenko, mecanic de locomotivă calificat și cu experiență, care a economisit 452 kg de motorină, fiind urmat de colegul său A.Buț, care și-a înscris la activ o economie de 394 kg de combustibil. Pe locul trei în lupta pentru diminuarea consumurilor de exploatare se află mecanicul de locomotivă

E.Burdujan cu o economie de 220 kg. În rândul fruntașilor se află de asemenea mecanicii de locomotivă F. Ciubotareanu (104 kg) și A.Volokitin (102 kg).

Muncitorii sectorului reparații, lăcătușii S.Goremăkin, O.Reznichenko, O.Ivanov, Iu. Petkoglo, S.Stepiuk, S.Selin, V.Mihov, sudorul V.Iurovski și strungarul S.Prodius constituie mândria colectivului depoului de locomotive. Membrii lui se bucură nu doar pentru colegii profesioniști, dar și pentru întreprinderea natală, care s-a modificat radical după ce în anul 2004 a devenit depou de bază. Aici s-au îmbunătățit semnificativ condițiile de muncă pentru reparatori și muncitorii din domeniul exploatare. A fost construită o nouă hală pentru îngrijirea tehnică a locomotivelor tip 2 cu groapă de control și estacade. Au fost reparate încăperile depoului, înlocuită instalația de iluminare și alimentare cu energie electrică. A fost

construită o secție nouă pentru reparația curentă tip 3 a locomotivelor, în care a fost montată o macara și două remize de garare cu cricuri, unde muncesc locomotivarii depoului nr.2 de la Varnița sub conducerea maistrului A.Taranuța, efectuând îngrijirea tehnică tip 3 și reparația curentă tip 1 a locomotivelor magistrale.

În secțiile depoului de locomotive Basarabeasca sunt instalate strunguri și utilaje, ce în procesul de reparație a locomotivelor permit înlocuirea blocurilor de roți și motoare, strunjirea osiilor montate fără scoaterea lor de sub locomotivă. Imediat după strunjire locomotiva este avansată pe poziția de consolidare a suprafeței buzelor de bandaj ale osiilor montate. Întreprinderea dispune și de o poziție pentru testarea cu reostat a locomotivelor.

Administrația depoului și comitetul sindical acordă atenție sporită condițiilor de muncă și habituale ale angajaților întreprinderii. În perioada rece a anului toate încăperile depoului beneficiază de energie termică de la sistemul centralizat al remizei vagoane nr.2. Locomotivarii au la dispoziție vestiare și camere de duș. În sala de prânz bine reparată parcă și bucatele sunt



mai gustoase. Echipajele de locomotivă și reparatorii pot beneficia de condițiile confortabile ale Casei de Odihnă a echipajelor de locomotivă.

La întreprindere funcționează instalația de procesare a apei cu sistem "ECOSOFT", care se utilizează pentru locomotivele de toate tipurile.

... La orice oră, în toate anotimpurile din halele depoului de locomotive nr.3 pleacă locomotive, în cabinele cărora se află specialiștii calificați ai întreprinderii, gata să asigure în regim non-stop securitatea circulației trenurilor pe sectorul de sud al Magistralei Moldovenești.

În imagine: în halele depoului de locomotive nr.3

Imagine: Iurie KOZLOV

SECȚIA LINII nr.3 RESTRUCTURATĂ: REALIZĂRILE SUNT EVIDENTE

Liliana NICHIFOROV

Pe parcursul ei directorul general al întreprinderii Iurie TOPALA a apreciat la justa valoare eforturile colectivului secției liniei Basarabeasca în frunte cu Victor Podgurski, specialist tânăr, energic și experimentat, pentru buna pregătire către traficul estival de marfă și călători, dar și pentru menținerea în stare bună a liniei din subordine. Tânărul conducător al secției liniei nr.3 va trebui să demonstreze și mai multe capacități organizatorice de acum înainte, deoarece recent a avut loc o restructurare în acest domeniu.

E vorba de optimizările operate la nodul feroviar Basarabeasca cu o lună înainte de începutul reviziei cu comisia. În scopul diminuării consumurilor de exploatare la Calea Ferată a Moldovei, precum și a folosirii raționale a patrimoniului și resurselor, stația mașini de linie nr. 130 de la Basarabeasca a fost transformată în sector de exploatare-reparație în componența secției liniei Basarabeasca. Conform noii liste de personal, secția a preluat 76 persoane și toate mijloacele fixe. Ea a primit de asemenea baza de producție a Trenului poduri nr.1 de

Nodul feroviar Basarabeasca, acest avanpost de sud al Magistralei Moldovenești a susținut recent cu succes încă un examen serios: revizia de primăvară cu comisia a ÎS "Calea Ferată din Moldova".

la stația Cahul cu contingentul de 10 angajați ai acesteia.

– În prezent, – a menționat, printre altele, Valentina Ketova, șef-adjunc al secției liniei nr.3, responsabil de resurse umane, – filiala noastră numără 574 angajați, 66 dintre ei sunt femei. Specialiștii secției deservește trei sectoare de bază ale traseului principal: Bender-Basarabeasca, Basarabeasca-Abaclia-Reni și Basarabeasca-Cahul-Giurgiulești. Lungimea

traseului principal este de 379,7 km, a liniilor din stații – 150,6 km.

Principalul jalon al activității de muncă a secției liniei este punctajul. În pofida deficitului acut de materiale, picherii îndeplinesc planul la acest indicator, și asta doar grație organizării reușite a procesului de muncă de către administrația întreprinderii, precum și profesionalismului, experienței acumulate de majoritatea lucrătorilor. Pe parcursul primelor cinci



luni ale anului curent, bunăoară, planul la punctaj a fost realizat în proporție de 138,2 procente: 105,8 unități în loc de 170.

De la începutul anului pe linii au fost pozate 1940 traverse, dintre care 1337 au fost traverse noi de lemn; 322 – bare de macaz noi. Pentru rărirea focarelor de putregai pe traseul principal sunt necesare 46,7 mii traverse, pe liniile din stații – 14,2 mii traverse. 153,95 kilometri de linie necesită reparații capitale. Deoarece traversele defectate nu sunt înlocuite la timp, pe linii există mereu focare de putregai. Se resimte un mare deficit de traverse și materiale din suprastructura liniei.

Totuși, colectivul secției liniei nr.3 a reușit în anul curent să înlocuiască traversele putrede cu traverse la mână a doua pe 2,5 km de linie. Ajustând gospodăria liniei la volumul actual de trafic, s-au demontat 1,8 km de linie și o încălecare.

– Conform bilanțului activității colectivului întreprinderii noastre în primele patru luni ale anului 2017, – a reiterat, printre altele, șeful secției liniei nr.3 Victor Podgurski, – vreau să-i menționez pe următorii specialiști: maiștrii-picheri D.Mitioglo, I.Cebanov, P.Belași, V.Morari, brigadierul A.Leanca, montatorii de linii D.Kandja, L.Gaidarși și mulți

alții, care muncesc conștiincios, calitativ, eficient, cum se și cuvine unor adevărați profesioniști.

Revizia de primăvară cu comisia a fost precedată în secția liniei Basarabeasca de un volum mare și serios de muncă operativă și calitativă, pe parcursul căreia specialiștii sub conducerea lui Victor Podgurski au acționat calificat, competent, știind bine unde trebuie să pozeze în primul rând traversele primite, au efectuat calitativ rectificările, repozările traverselor etc. Sunt întreținute cum se cuvine și barierele de nivel, construcțiile ingineresti. Toate acestea au fost înalt apreciate de către directorul general al Magistralei Moldovenești în timpul reviziei de primăvară.

Liniile de cale ferată cu ecartament lat și european îngrijite bine vor permite folosirea cu cel mai mare randament a trei locomotive de manevră și a unei locomotive de evacuare. Se deplasează încoace și locomotiva din România, remorcând cisternele cu produse petroliere pentru transvazare.

La finele lunii mai a.c. în cadrul secției liniei Basarabeasca a fost organizată o nouă inspecție a barierele de nivel, fiind supuse controlului 9 raioane, 99 pasaje, dintre care 12 cu paznic (inclusiv 81 pasaje pe linia principală, dintre ele 11 – cu paznic).

Secția liniei Basarabeasca, cu cea mai extinsă gospodărie linii în subordinea sa, a devenit și cea mai numeroasă, cea mai dotată în plan tehnic și cu resurse umane, asigurând în permanență securitatea circulației trenurilor pe sectorul de sud al Căii Ferate a Moldovei.

Imagine: Iurie KOZLOV



ÎN CONTABILITATEA DDC – NUMAI DOAMNE

Liliana NICHIFOROV

Colectivul Direcției deservire a călătorilor, cea mai numeroasă subdiviziune a nodului feroviar Chișinău, a susținut cu succes examenul serios vizând pregătirea

pentru traficul estival de pasageri din acest an. Au confirmat-o chiar specialiștii principali ai administrației ÎS “Calea Ferată din Moldova” în frunte cu directorul general al întreprinderii Iurii TOPALA în timpul recentei revizii de primăvară cu comisia, care au apreciat pozitiv gradul de pregătire al DDC către traficul estival de călători. De rând cu

toți angajații filialei – însoțitori de vagoane, lăcătuși, electricieni, șefi de tren etc., – la această muncă responsabilă au luat parte și specialiștii contabilității. Aportul lor este unul cât se poate de semnificativ. Or, o întreprindere atât de mare și complexă, precum este Direcția deservire a călătorilor, necesită o contabilizare minuțioasă, operativă, competență a tuturor lucrărilor efectuate.

În acest domeniu responsabil, dificil și complex al DDC muncesc șase colaboratoare, sub conducerea în ultimii trei ani a Oxanei Borisenko, contabil-șef interimar. Specialist calificat în domeniul finanțelor, pe parcursul celor 13 ani de activitate la CFM Oxana Borisenko a înșușit foarte bine caracterul specific al transportului feroviar. Dânsa împărtășește succesele și problemele nu doar cu soțul Dumitru, dar și cu soacra, Zinaida Borisenko, care muncește la DDC deja de 41 de ani.

Contabilitatea Direcției deservire a călătorilor, reprezintă astăzi un colectiv închegat, format din specialiști calificați, responsabili, conștiințioși. De exemplu, Tatiana

na Negară muncește un sfert de secol în calitate de contabil pentru salarii, fără să uite, că o greșală comisă de ea ar putea afecta bugetul angajaților DDC. În aceeași funcție activează și colega sa Veronica Pogreban, având o vechime de muncă în colectiv de 21 de ani. Circa 17 ani este contabil pentru materiale Aurelia Romanciuc. Pe tot parcursul acestei perioade ea se străduie să facă față cerințelor.

În colectiv activează și o tânără specialistă. Natalia Crudu a absolvit Universitatea Cooperatist-Comercială din Moldova și acum doi ani s-a integrat de minune în colectivul unit și prietenos al contabilității DDC. Pentru ea colegii calificați și cu experiență sunt un bun exemplu. Nu există nici o îndoială, că odată cu trecerea anilor tânără contabilă va deveni o specialistă la fel de calificată ca și îndrumătoarele sale.

Atmosfera colegială și binevoitoare din colectiv, relațiile amicale dintre angajate sunt benefice pentru activitatea rodnică, operativă și reușită a contabilității DDC.

În imagine: (de la stânga la dreapta) Veronica Pogreban, Natalia Crudu, Aurelia Romanciuc, Oxana Borisenko, Tatiana Negară – contabile la DDC; Angela Guzienko, maistru al rezervei de însoțitori, care muncește aici circa 25 de ani, și Svetlana Macari, brigadier al rezervei de însoțitori, cu o vechime de muncă la CFM de 16 ani.

Imagine: Oxana CARPENKO, maistru superior în secția nr. 19 a DDC



ÎN PRIM PLAN

DISCIPLINA E APROAPE CA ÎN ARMATĂ

Vladimir DOBREANSCHI

Specialiștii cu experiență și permanența perfecționare a deprinderilor profesionale permit colectivului Trenului de intervenție nr.3 Bălți să-și păstreze mereu spiritul de echipă, mobilizarea și capacitatea de a acționa în circumstanțe extraordinare.

Dacă pe sectorul de nord al Magistralei Moldovenești apar ceva situații ieșite din comun, provocate, bunăoară, de deraierea vagoanelor, ori e necesar a acorda ajutor la mutarea unor greutăți mari în timpul efectuării lucrărilor de construcție și reparație, specialiștii Trenului de intervenție Bălți în frunte cu Tudor Uzun, conducător cu inițiativă și idei creative, sunt gata să se implice. Deplasându-se pe linie la prima solicitare, ei au demonstrat deseori operativitate chiar și în cele mai complicate situații. Așa s-a întâmplat, bunăoară, în anul 2016, când a trebuit să fie ridicate vagoanele de marfă pe linia de acces a SA “Angrocoop” ori lângă cocoașa de triaj a stației Bălți-Slobozia, cele două cisterne cu motorină ușor inflamabilă pe linia bazei de produse petroliere de la stația Fălești. În ultimul caz a fost necesară o atenție sporită,

deoarece orice scânteie putea provoca o catastrofă și mai mare.

Îndeplinirea cu succes a sarcinilor pe parcursul unei perioade îndelungate se datorează nu doar echipamentului tehnic din dotare (două macarale feroviare cu cel mai lung braț la calea ferată, un tractor cu șenile și instalația “Hesh”), ci și bunei coordonări a acțiunilor, care, în fond, seamănă cu cea din armată. Toate acestea nu vin de la sine, ci se obțin grație instruirilor serioase, perfecționării deprinderilor practice în timpul antrenamentelor și, firește, experienței acumulate pe parcursul anilor de muncă la același post. Unul dintre antrenamente, de exemplu, a avut loc anul trecut pe teritoriul depoului de locomotive din preajmă. Specialiștii au înșușit metodele de ridicare cu ajutorul macaralei a unei locomotive vechi de marca 2TĂ10L.



Important este că trenul de intervenție are un colectiv stabil, angajații, care nu se perindă chiar și în condițiile actuale de întârziere a salariilor, au, de regulă, o vechime mare de muncă. Profesiile de bază sunt cele de macaragii și ajutori de macaragiu, mecanizatori. În caz de necesitate aproape fiecare poate îndeplini funcțiile de slinger, ceea ce asigură substituirea reciprocă și posibilitatea manevrării cu forța de muncă atunci când pentru executarea sarcinilor operative fiecare clipă e prețioasă.

– Nici o instituție de învățământ superior sau mediu de specialitate sau profil feroviar nu pregătește specialiști în domeniul intervenției, – concluzionează conducătorul TI-3. – De aceea ne preocupăm singuri de formarea lor. De rând cu instruirea și antrenamentele, un rol important îl au îndrumătorii cu experiență, care îi ajută pe angajații tineri să înșușească anumite specialități.

Drept exemplu poate servi mecanizatorul de categoria a VI-a Mihail Ciurmak. Pe parcursul anilor de muncă el a instruit mai mulți no-

vici. Printre discipolii săi s-a aflat până mai ieri Ion Balea, care a învățat să conducă de sine stătător tehnica cu șenile. Macaragii Victor Stah și Emilian Golodin le-au ajutat să înșușească profesia lui Alișer Cemberdiev și, respectiv, lui Nicolae Guillă, ultimul transferându-se în echipă de la depoul de locomotive.

Calificarea profesională are de câștigat și de pe urma realizării, că specialiștii cunosc la perfecție și mențin în stare bună tehnica din dotare, lichidând defectele apărute. Ei participă și la alte

lucrări. Este vorba de reparația încăperilor de serviciu și a sistemelor termice, de salubritatea teritoriului din subordine, de confecționarea dispozitivelor, care pot să ușureze munca. Angajații au reparat cu forțele proprii camionul de marca GAZ-53, folosit pentru transportarea operativă în teren a instalației “Hesh” și a personalului. Au fost schimbate opt baterii de acumulare ale macaralelor.

În imagine: specialiștii calificați ai Trenului de intervenție nr.3 Mihail Ciurmak și Ion Balea

Imagine de autor



VARA – PERIOADĂ TORIDĂ

Artiom MIRONOV,

șef-adjunct al serviciului
semnalizare și comunicații al ÎS «CFM»

Din 20 până la data de 23 iunie curent muncitorii secției linii nr.5, secției nr.3 semnalizare și comunicații și secției nr.3 alimentare cu energie electrică au executat lucrări de amenajare a barierei provizorii de la km 56 al liniei curente Catranâc-Hiliuți. Acestea au fost efectuate în termen, conform graficului. Picherii secției linii nr.5 au instalat pardoseala și barierele propriu-zise. Electricienii au asigurat alimentarea cu curent a postului și iluminarea exterioară a pasajului feroviar. Personalul sec-



BARIERA DE NIVEL PROVIZORIE A FOST EDIFICATĂ LA TIMP

ției nr.3 semnalizare și comunicații au înfăptuit lucrări de construcție-montaj pentru mutarea dulapului cu relee, a panoului de dirijare și a barierei de nivel automate. Vreau să amintesc, că bariera de nivel provizorie de la km 56 a liniei curente Catranâc-Hiliuți a fost amenajată pe drumul de ocolire, la 30 metri distanță de drumul și pasajul feroviar principal, deoarece pe axa celui din urmă va fi construit un pod pentru transportul auto. La finele construcției podului ambele pasaje feroviare vor fi închise.

Imagini de autor



ALMA MATER

CALEA FERATĂ A MOLDOVEI ÎI AȘTEAPTĂ PE TINERII SPECIALIȘTI

Vladimir DOBREANSCHI

– Vor părăsi aulele colegiului 123 absolvenți, 49 dintre care posedă specialități feroviare, – a relatat directorul instituției Alexandru Beleakov. – E vorba de mișcăriști, vagonari, picheri. Specialiștii din domeniul SCB și comunicații vor absolvi colegiul în anul viitor. Deocamdată ei au fost promovați în anul patru de studii.



– **Ce urmează să facă noii specialiști în continuare?**

– O parte din ei au decis să-și continue studiile la Universitatea Tehnică din Moldova și Academia de Transport, Informatică și Comunicații (ATIC). În privința celorlalți, totul depinde de condițiile, pe care le va propune angajatorul, adică ÎS "Calea Ferată din Moldova". Apropos, opt specialiști din actuala promoție sunt deja angajați la nodul feroviar din nordul Moldovei, ceea ce e foarte îmbucurător.

– **După cum sunt informat, Calea Ferată a Moldovei are mare nevoie de specialiști tineri. Oferirea locurilor vacante n-ar trebui să fie o problemă...**

– Ne străduim să menținem relații strânse de afaceri cu magistrala, găsind înțelegere la diferite niveluri. Cu ceva timp în urmă a

La Colegiul Tehnic de Transport Feroviar din Bălți s-a încheiat susținerea examenelor de stat și a diplomelor de licență de către absolvenții din acest an. La fel ca și promoțiile precedente, cea din anul curent posedă un nivel de pregătire destul de bun, meritul fiind nu numai al elevilor, ci și al colectivului didactic în ansamblu.

vizitat colegiul Vitalie Manole, director al Direcției resurse umane, discuțiile axându-se pe interacțiunea în domeniul angajării în câmpul muncii și organizării stagierii de producție. Dialogul a fost unul constructiv și aceasta deschide calea spre colaborarea reciproc avantajoasă în continuare în vederea angajării absolvenților la întreprinderile feroviare. Dar situația nu e deloc simplă. Pentru ca tinerii specialiști să-și construiască o carieră profesională, este necesară elaborarea unui program atractiv pentru tineret, precum se procedează la multe alte căi ferate. E vorba, în particular, de un sistem eficient de stimulare materială, de oferirea la locul de muncă a unui spațiu locativ cel puțin provizoriu celor, care urmează să muncească departe de casă. În acest sens sunt multe de făcut, deoarece, reieșind din situația anilor trecuți, unii absolvenți, nefiind motivați suficient, vor fi nevoiți să plece peste hotare în căutarea unui loc de muncă mai bine plătit.

– **Să sperăm, că odată cu ameliorarea situației financiare a magistralei specialiștii tineri vor beneficia de mai multă atenție ca în prezent.**

– Ar fi bine să fie așa. Trebuie să pregătim specialiști feroviari, în primul rând, pentru țara noastră. Chiar aflându-se în condiții dificile, calea ferată oferă suport Colegiului în soluționarea diferitor probleme stringente. De exemplu, la rugămintea noastră directorul general al ÎS «CFM» Iurii TOPALA a aprobat alocarea unui vagon cu compartimente casat, ceea ce va consolida baza tehnico-materială a instituției noastre și va îmbunătăți și mai mult calitatea procesului instructiv. Beneficiem mereu de susținere din partea serviciilor căii

ferate, precum și a întreprinderilor nodului feroviar Bălți, când e vorba de organizarea stagierii de producție a elevilor. În anul de studii curent de asemenea stagieri au avut parte 19 persoane la remiza vagoane nr.3, 21 – în secția linii nr.5, 19 – la depoul de locomotive nr.4, 22 – la stațiile Bălți-Slobozia, Bălți-oraș, Răuțel, Șoldănești, Stolniceni și Ungheni. În acest context vreau să-mi exprim recunoștința unor conducători ai stagierii de producție, precum Vitalie Vetreniuk, șef-adjunct al remizei vagoane, Alexei Kruglii, șef al secției linii, Aliona Kruglii, șef-adjunct al întreprinderii mișcare Bălți etc. Este destul de bună concluzia cu șeful secției nr.3 semnalizare și comunicații Vladimir Malășev și adjunctul său Alexandru Rusnac.

Vreau să remarc, că am inițiat în premieră un experiment, organizând la încheierea practicii de producție examene deschise. În prezența conducătorului stagiolui de producție și a colegilor de grupă fiecare student prezintă un raport, pentru care primește nota respectivă. Cu acordul întreprinderilor instituția noastră practică instruirea după programe individuale, când studentul îmbină orele de teorie la Colegiu cu activitatea de muncă, pentru care primește salariu. Desigur, procesul de instruire respectiv este monitorizat foarte strict atât de noi, cât și de întreprinderi. Dacă un student nu face față exigențelor la învățătură ori la serviciu, este nedisciplinat, el nu mai poate beneficia în continuare de dreptul la o asemenea formă de instruire. Știm că problema adaptării studenților la activitatea de muncă este una dificilă, de aceea am instituit funcția de director-adjunct al Colegiului pentru practica de producere, îndeplinită



actualmente de Natalia Macovei.

– **În prezent, dezvoltarea transportului feroviar pe glob este însoțită de implementarea realizărilor progresului tehnico-stiințific, perfecționarea logisticii. Colegiul ia în calcul toate acestea la instruirea specialiștilor?**

– Desigur. În activitatea noastră reieșim din situația, că elevii trebuie să vadă perspectiva prin prisma celor mai bune și avansate realizări. Contribuie la aceasta, în mare măsură, cunoștințele căpătate prin Internet. Colegiul dispune de trei săli computerizate, iar în curând va fi creată și a patra. Există chiar o secție de informatică condusă de Corina Vasilos. În activitatea de ajustare a procesului instructiv la cerințele pieței actuale a forței de muncă un rol important îl are stabilirea relațiilor de parteneriat cu instituțiile de profil și agenții economici de peste hotare. În acest context la fel de importantă este participarea cadrelor didactice și a elevilor la diverse simpozioane, conferințe, organizate atât în țară, cât și peste hotare. Recent la Colegiu a avut loc o conferință internațională a reprezentanților instituțiilor

de învățământ cu profil feroviar din câteva țări cu genericul „Logistica transportului feroviar”. Materialele întrunirii au fost publicate într-o culegere. În 2015, Colegiul a devenit membru al Asociației Europene a Instituțiilor de Învățământ cu Profil Feroviar, ceea ce a făcut să crească prestigiul instituției. Or, aceasta ne mai permite de a participa la multe concursuri. În cadrul expoziției internaționale „Instituții de învățământ moderne-2017” de la Kiev, bunăoară, rezultatele activității colectivului nostru didactic au fost apreciate cu medalie de aur. O

altă medalie de aur a fost câștigată de elevi la concursul „International Computer Skills Competition”, care s-a desfășurat în orașul polonez Poznan. În aprilie a.c. studenții Colegiului au participat la concursul internațional „The International professional excellence contest of train drivers and logistics forwarding agents” de la Vilnius, revenind acasă cu medalia de bronz. Exemple de acest fel sunt multe.

Colegiul este o instituție de învățământ modernă, care înfăptuiește instruirea în baza standardelor de stat de cultură generală și folosește cele mai bune tehnologii. Și absolvenții din anul curent au acumulat acel volum de cunoștințe, care este necesar în activitatea de muncă. Nu ne rămâne decât să le dorim acestor tineri să fie solicitați la calea ferată, precum și satisfacție materială, avansare în domeniul profesional. Drum bun în viață și să aveți noroc!

În imagini:

directorul CTTF din Bălți Alexandru Beleakov
instituția de învățământ e în așteptarea abiturienților



FELICITĂM CAMPIONUL MONDIAL

Powerlifting – sport pentru cei puternici

Vlad DOBROV

Powerlifting-ul, supranumit și triatlonul celor puternici, constă în ridicarea unei greutăți maxime în trei stiluri diferite.

Este vorba despre genoflexi-uni cu greutatea pe spate, împin-sul din culcat pe o bancă orizon-tală și îndreptări, la baza evaluării fiind greutatea totală ridicată.

Acest sport capătă o popu-laritate tot mai mare în lume, in-clusiv și în Moldova. L-a îndrăgit de la vârsta de cincisprezece ani și Vladimir Meleca, originar al satului Tocmazi din preajma Tiraspolului. Antrenamentele se-rioase în cadrul clubului sportiv orașenesc „Titan” l-au ajutat să atingă un înalt nivel de măiestrie, pe care acest om energic, plin de entuziasm îl posedă și în prezent.

Recent, la campionatul republicii sportivul moldovean a reușit să ri-dice greutatea de 190 kilograme, iar la triatlon a atins rezultatul de 422 kilograme. Apropos, unul din-tre cele mai bune.

Vladimir Meleca este câștigă-tor al Campionatului mondial de atletică grea, maestru de cate-gorie internațională. În perioada 1-5 iunie 2017 în orașul Antwerpen din Belgia a avut loc Campionatul mondial de atletică grea, la care au participat 17 state. Repub-lica Moldova a fost reprezentată de 22 de sportivi, printre care și Vladimir Meleca.



Dumnealui are numeroase griji, legate de funcția sa respon-sabilă de șef al nodurilor feroviare Chișinău și Bender. Dar sportivul nu neglijează antrenamentele, practicarea powerlifting-ului fiind pentru el un veritabil elixir al tine-

reții, sursă de vigoare și inspirație.

În imagine: astfel reușește să câștige lupta cu greutatea ma-estrul de categorie internațională Vladimir Meleca!

Imagine din arhiva sportivului

Ziua sportului la Ungheni

Valeriu ALEXANDROV,

arbitru principal al întrecerilor stația Ungheni

Programul evenimentului a inclus competiții la patru probe sportive: volei, dame, popice și ridicarea greutăților. De remarcă, că la ele au participat practic toate subdiviziunile nodului feroviar.

La deschiderea sărbătorii șeful stației Serghei Dimitrachi și președintele comitetului sindical Galina Sârghi au adresat un cuvânt de salut participanților, dorindu-le succese la competițiile, ce aveau să urmeze.

Cele mai spectaculoase au fost întrecerile la popice, la care au participat peste 30 de sportivi. În urma luptelor aprige **cel mai bun rezultat** l-a înregistrat Nicolae Pavliuc, șef de tură în parcul

Recent la complexul sportiv al vămii din localitate nodul feroviar Ungheni a desfășurat o sărbătoare a sportului. Ea a fost consacrată deschiderii sezonului sportiv de vară-2017.

stației Ungheni. Pe **locul doi** s-a situat Ion Ciobanu, angajat al depoului locomotive de rula-j, iar pe **locul trei** – Ion Babaru, reprezentant al serviciului pază paramilitară la stația Ungheni.

Și întrecerile la dame s-au bucurat de mare popularitate. Inițial ele s-au desfășurat în subgrupe, apoi învingătorii acestora au disputat titlul de **cel mai bun jucător de dame**. Acesta s-a dovedit a fi Ilie Șoltoianu, pușcaș al echipei nr.6 Ungheni a serviciului pază paramilitară. **Locul doi** i-a revenit lui Ion Corlăteanu, electrician la sectorul energetic nr.1 Ungheni, iar **locul trei** – lui Alexandru Fitkevici, șef-interimar al reviziei tehnice Berești.

Foarte pasionate și interesante au fost competițiile voleibaliștilor, ce s-au încheiat cu următoarele rezultate. Pe **locul întâi** s-au situat sportivii echipei nr.6 Ungheni a serviciului pază paramilitară și trenului de pompieri de la stația Ungheni, pe **locul doi** – echipa depoului locomotive de rula-j, iar pe **locul trei** – echipa comună a vagonarilor PTV și reviziei tehnice Berești.

Titlul de **cel mai bun sportiv la ridicarea greutății** l-a confirmat iarăși Mihail Gricianuk, angajat al depoului locomotive de rula-j, care a ridicat de 115 ori greutatea de un pud. El a fost urmat pe **locul doi** de Vitalie Dragan, pușcaș al echipei nr.6 a serviciului pază paramilitară, și pe **locul trei** – de Serghei Bernic, mecanic de locomotivă la depoul locomotive de rula-j.

La finalul sărbătorii sportive toți învingătorii au primit distincții binemeritate din partea administrației și comitetului sindical ale nodului feroviar.

Așadar, sezonul sportiv de vară la nodul feroviar Ungheni a început. Colectivul de aici va avea parte în continuare de noi competiții interesante.

Copiii noștri sunt cei mai buni

Deja pe parcursul a zece ani membrii formației „SIS N BRO” învață diverse stiluri de dans modern: hip-hop, haus, vogue, jazz funk etc. Din colectiv fac parte și copii ai feroviarilor. Liuba Mironova (în centru) practică dansurile deja de câțiva ani, iar acum face primii pași în crearea și montarea dansurilor.

La concursul „Sis N Bro New

Trainer” Liuba a ocupat locul doi. O felicităm și-i dorim noi victorii pe ringul de dans!

În imagine: formația „SIS N BRO”, unul dintre numeroasele și talentatele colective de dansuri moderne din Moldova, la filmarea unui clip video

Imagine: Artiom MIRONOV



COLEGIUL TEHNIC FEROVIAR DIN BĂLȚI invită elevii gimnaziilor la studii

Pentru anul de studii 2017-2018 înscrierea se va realiza la specialitățile:

- **Transport feroviar**
- **Transport auto**
- **Informatica**

Studiile se desfășoară în limbile română și rusă. Elevii sunt asigurați cu cămin și beneficiază de bursă (cu condiția reușitei bune).

Elevii Colegiului au oportunitatea pe parcursul studiilor să facă catedra militară și să fie scutiți de serviciul militar.

Admiterea se va efectua în baza actelor de studii gimnaziale.

Adresa: mun. Bălți, str. Decebal 101 (stația „Depoul de troilebuze”, regiunea Spitalului Municipal)

tel.: 0(231) 7-03-98, 0(231) 7-51-62
www: ctfm.md (pentru informații suplimentare)
e-mail: railwaycollegemd@gmail.com

ANUNȚ CU PRIVIRE LA CONCURSUL DE SUPLINIRE A FUNCȚIEI VACANTE

Se anunță concurs pentru ocupa-rea funcției de șef secție patrimoniu și achiziții în Colegiul Tehnic Feroviar din Bălți.

Detalii privind condițiile concu-rsului pot fi primite la numărul de tele-fon 0 231 70398.

Dosarul de concurs va cuprinde obligatoriu următoarele acte:

- cererea de participare la concu-rs, al cărei model este specificat în anexa nr. 1 la Regulament;
- copia actului de identitate;
- copia/copiile actului/actelor de studii;
- copia carnetului de muncă au-tentificat;
- Curriculum Vitae de model Eu-ropass, specificat în anexa nr.2 la Re-gulament;

- certificatul medical care ates-tă faptul că persoana este aptă din punct de vedere medical, fizic (elibe-rat de medicul de familie) și neuro-psihic (eliberat de psihiatru/narcolog) pentru exercitarea funcției;
- certificat de cazier judiciar sau declarația pe propria răspundere. La concurs pot participa persoanele care întrunesc următoarele cerințe obligatorii :
- 1. deține diploma de studii supe-rioare universitare;
- 2. posedă limba română;
- 3. la data expirării termenului de depunere a dosarelor nu a atins vâr-sta de 65 ani;
- 4. este cetățean al Republicii Mol-dova.

Data limită de depunere a actelor 9 iulie 2017.

AVIZ

Administrația secției liniei Chișinău invită la lucru permanent:

- 26 montatori la îngrijirea curentă a liniilor (pe sectorul Chișinău-Călărași);
- un maistru-picher (Ghidighici);
- 2 brigadieri pentru îngrijirea curentă a lini-ilor (Călărași-Cornești, Strășeni);
- 2 tehnicieni ai districtelor (Chișinău, Că-lărași);
- 3 paznici de barieră (Chișinău, Ghidighici, Călărași);
- un ajustor al mașinilor și mecanismelor de linie (Chișinău);
- 2 operatori pentru cărucioarele defecto-scopice (Strășeni-Cornești);
- un lăcătuș la aparatul de măsură și con-trol (Chișinău);
- un specialist în domeniul personal (Chișinău);
- un specialist la acumuloare (Chișinău);
- un fierar la ciocan și presă (Chișinău);
- un paznic (Chișinău);
- un consilier al șefului secției liniei, respon-sabil de securitate (Chișinău);
- un inginer în biroul tehnic (Chișinău);
- un economist-coordonator (Chișinău).

Relații la tel.: 022 83-37-94; 022 83-22-19.