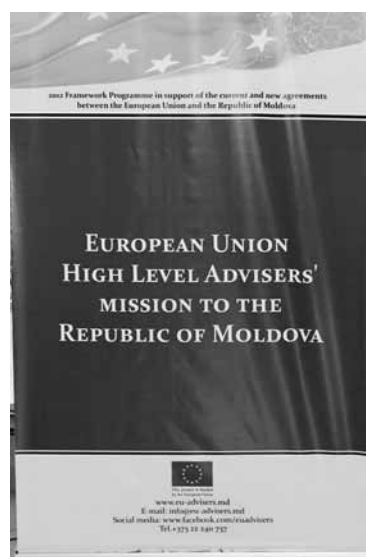


MEMBRII GRUPURILOR DE LUCRU ANTRENATE ÎN PROCESUL DE REGLEMENTARE TRANSNISTREANĂ ÎȘI CONSOLIDEAZĂ CAPACITĂȚILE ÎN CADRUL SEMINARULUI



Consilieri de înalt rang ai UE, care în prezent activează în Republica Moldova, au luat parte la discuții, împărțind experi-

Peste 30 de experți ai Biroului politici de reintegrare și ai altor ministere și agenții, membri ai grupurilor de lucru antrenate în procesul de reglementare transnistreană în domeniile transportului, educației, economiei, mediului ambient și combaterea crimelor au luat parte la seminarul menit să sporească capacitățile de coordonare și eficiența acestora.

ența lor și sfaturile în subiectele de actualitate ale procesului de negocieri.

Atelierul de lucru a fost deschis de către viceprim-ministrul pentru reintegrare Gheorghe BĂLAN, care a menționat că „membrii grupurilor de lucru sunt cei de la care se așteaptă să promoveze și să apere zilnic principiile Viziunii de reglementare transnistreană”. Viceprim-ministrul a încurajat membrii grupurilor de lucru să fie mai activi, mai bine organizați și bine

pregătiți pentru negocieri. Dumnealui a subliniat că „este nevoie să avem și să încurajăm grupuri de lucru mai eficiente și mai orientate spre rezultate, cu o inițiativă sporită pentru a facilita și a crea condițiile tehnice necesare pentru soluționarea problemelor existente, în conformitate cu prevederile Viziunii”.

Un șir de recomandări privind sporirea eficienței ședințelor grupurilor de lucru au fost prezentate în timpul sesiunii concludente, la care a luat parte și



ambasadorul Uniunii Europene în Republica Moldova Pirkka TAPIOLA. Acesta a confirmat persistența Uniunii Europene „de a se implica activ în procesul de reglementare transnistreană și de a ajuta ambele părți să înainteze spre reintegrarea țării.”

Din partea ÎS „Calea Ferată din Moldova” la atelierul de lucru au participat vicedirectorul general al ÎS „CFM”, responsabil de activitatea comercială Grigore CONDURACHE și șefii serviciilor mișcare și transport de marfă Igor MUNTEANU și Igor PLEȘACOV. Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al RM a fost reprezentat de către viceministrul de resort Serghei BUCATARU.

CONSULTAREA PUBLICĂ privind proiectul Raportului de Evaluare a Mediului și Socială din cadrul Studiului de Fezabilitate a Infrastructurii Căii Ferate din Moldova

Întru respectarea prevederilor Legii nr. 86 din 29.05.2014 privind Evaluarea Impactului asupra Mediului, ÎS „Calea Ferată din Moldova” inițiază, începând cu 7 iulie 2017 Consultarea publică a Raportului privind Evaluarea de Mediu și Socială din cadrul Studiului de Fezabilitate a Infrastructurii Căii Ferate din Moldova.

Persoana de contact: Bureac Tatiana, inginer Coordonator al serviciului strategii și investiții (e-mail: bureac@railway.md).

Termen: 21.07.2017.

Ședința consultativă va avea loc în data de 26 iulie 2017, în incinta ÎS „Calea Ferată din Moldova”: mun. Chișinău, str. Vlaicu Pircălab, 48.

Rugăm cei interesați să participe.

Informații detaliate:

www.railway.md

În baza materialelor
serviciului de presă al ÎS „CFM”





OPINIE PE MARGINEA PROBLEMEI

Directorul general al ÎS „CFM” Iurii TOPALA, vizitând recent întreprinderea de producere a traverselor din Bălți, a mai atenționat conducerea ei asupra inadmisibilității situației de a produce traverse necalitative. În opinia conducătorului Magistralei Moldovenești, în urma modernizării CFM această filială va căpăta posibilitatea de a activa. Vicedirectorul general al ÎS „CFM”, respon-

sabil de infrastructură și material rulant de tracțiune Serghei Tomșa, și șeful serviciului aprovizionare tehnico-materială Valeriu Canna vor fi preocupați de îndeplinirea sarcinii conducătorului CFM Iurii Topala de a identifica specialiști, capabili să facă radiografia situației existente la filiala susmenționată, ulterior aceasta fiind lichidată.

DURABILITATEA – CRITERIUL SIGURANȚEI TRAVERSELOR

Vladimir DOBREANSCHI

La mai bine de doi ani după sistarea activității întreprinderii din Bălți de producere a traverselor din beton armat se află într-o situație incertă. Până la momentul lansării ei în august 2006 Calea Ferată a Moldovei a investit în construcția și dotarea tehnică a acestei fabrici, conform celor mai modeste calcule, cel puțin 2 milioane dolari SUA. S-au cheltuit sume impunătoare și pentru modernizarea ulterioară, dorindu-se atingerea obiectivului de producere a 100 mii traverse anual și renunțare la achizițiile de peste hotare, care necesitau anual 2,6 milioane dolari. A urmat o perioadă frumoasă, când întreprinderea expedia în mod regulat picherilor vagoane și motolocomotive încărcate cu producție finită. În perioada construcției liniei de cale ferată Cahul-Giurgiulești, bunăoară, fabrica a stabilit recordul anual de 113 mii traverse. Ulterior volumul a început să scadă, din păcate, ajungându-se într-un final, ca astăzi utilajele costisitoare din halele de producție să staționeze, iar numărul traverselor din beton armat importate să fie tot mai nesemnificativ. Întreprinderile de profil de peste hotare au drept obiectiv satisfacerea în primul rând a necesităților căilor ferate proprii, și nicidecum a celor vecine. Între timp, deficitul traverselor la Calea Ferată a Moldovei continuă să crească, atingând nivelul critic. Devine tot mai greu a ține piept numeroaselor focare de putregai, nu se înfăptuiesc reparații capitale.

Una e clar: dacă nu se vor întreprinde acțiuni cardinale, în viitorul apropiat va fi pur și simplu imposibil a asigura parametrii necesari ai liniei de cale ferată. De aceea în timpul recentei revizii cu comisia la Bălți specialiștii și-au expus părerea, că poate ar trebui reluat procesul de producere a traverselor. Grație asigurării integrității și punerii în funcțiune periodic a utilajelor, menținerea în ordine a formelor, întreprinderea ar putea să-și înceapă activitatea în orice moment. Specialiștii, care din anumite cauze au fost împrăștiați pe la alte subdiviziuni ale nodului feroviar, ar putea fi adunați cu ușurință pentru a forma la etapa inițială cel puțin două ture. Mulți feroviarci doresc să revină la întreprindere. Iar dacă s-ar munci în patru ture, cum a fost odată, s-ar putea fabrica lunar până la 10 mii traverse, folosind în acest scop cantități optime de armătură, ciment, pietriș și nisip. Ar fi un ajutor nemaipomenit pentru picheri, care sunt constrânși să micșoreze diagrama liniilor nesolicitate ca să mențină în stare convenită traseele principale.

Directorul general al ÎS „CFM” Iurii TOPALA, aflat în fruntea comisiei, în fond, n-a fost contra. Dar a ținut să precizeze: înainte de a aloca banii necesari pentru reluarea procesului tehnologic trebuie să existe siguranța, că nu vor fi cheltuiți în van. Or, se știe bine, că activitatea întreprinderii a fost sistată, în primul rând, deoarece traversele produse erau necalitative, se deteriorau deja în primii trei-patru ani de exploatare, deși trebuiau să reziste cel puțin 35-40 de ani. Nu se va repeta oare ace-

flexibile. Pe sectoarele examinate se deteriorau chiar și traversele din beton pozate la rând, deci, supuse în egală măsură presiunii în timpul circulației trenurilor. Defectele țineau de alineatul 22.1 al „Instrucțiunii privind pozarea și îngrijirea liniei pe traverse din beton armat cu prinderi flexibile”, editată de către direcția ÎS „Calea Ferată din Moldova” în 2007. Documentul descrie cauzele principale, care provoacă apariția acestor defecte: nerespectarea tehnologiei producției traverselor, rezistența insufi-

perfecționarea suportului de ancoră etc. Cu alte cuvinte, eforturile întreprinse trebuiau să ducă la îmbunătățirea calității, nicidecum invers. Așadar, care era problema?

Defectele serioase au fost constatate la multe dintre traversele produse în anul 2009 și în perioada ulterioară, pe când cele fabricate între anii 2006 și 2008 inclusiv continuă să reziste până în prezent, fără a crea careva probleme picherilor. Dacă vom compara situația privind aprovizionarea cu materie primă în perioada dată,

Deși pare simplă, producerea traverselor din beton armat este o procedură destul de fină. Problema asigurării durabilității lor trebuie soluționată în baza înțelegerii profunde a mecanismului unei posibile deteriorări interioare și exterioare în procesul de exploatare, elaborării unor metode respective eficiente de pronosticare și prevenire a fenomenelor negative. Are o mare importanță, bunăoară, respectarea strictă a parametrilor operațiunii tehnologice de opărire. Prelucrarea cu aburi grăbește întărirea betonului, dar în cazul scurtării procesului de hidratare a cimentului din beton pot să apară unele defecte de structură. Ele se produc în urma dilatării aerului și apei din componența betonului, a variațiilor mari de temperatură pe toată secțiunea produsului ori a coeficienților diferiți de dilatare la temperatură a materialelor de umplutură și pietrei de ciment. Aceasta provoacă umflarea și cojirea suprafeței, creșterea porozității, apariția micro- și macrofisurilor, reducerea durabilității stratului de beton, ce protejează armătura de coroziune. Specialiștii întreprinderii au observat demult această problemă și în scopul îmbunătățirii regimului de opărire au propus să fie automatizate camerele de prelucrare cu aburi. Montarea unui generator de aburi autonom ar fi permis, în opinia lor, producerea aburului la parametri mult mai preciși. Din păcate, ideea n-a avut susținere financiară.

Pot fi enumerate și alte momente. Toate împreună ele nu doar scot la lumină adevărata stare de lucruri, dar și demonstrează, că lupta cu rebutul solicită o abordare complexă, care ar permite luarea în calcul a celor mai mici nuanțe, de la cele organizatorice până la tehnologice. Doar astfel pot fi fabricate traverse calitative, cu o perioadă îndelungată de exploatare fără cheltuieli suplimentare. În cadrul acestui proces de importanță primordială multe depind nu doar de producători, ci și de serviciul de aprovizionare, de toți cei ce stabilesc strategia tehnică a magistralei. Există speranța, că CFM nu va lăsa în voia sorții întreprinderea din Bălți de producere a traverselor din beton armat, unde s-au investit atâtea mijloace. Urmează a elabora în comun cu specialiștii de aici un program clar de îmbunătățire a calității traverselor, a obține suportul necesar și a relansa procesul de producție. Picherii și colectivele stațiilor mașini de linie așteaptă cu nerăbdare traversele din beton fabricate la Bălți, desigur, cu condiția ca ele să fie rezistente și durabile.

În imagine: aspectul general al întreprinderii de producere a traverselor din Bălți

Imagine: Iurie KOZLOV



eași situație? Pentru a o evita e necesară o atitudine conștiincioasă față de stabilirea, analiza și înălțurarea cauzelor, ce au provocat rebutul, și numai după aceea să fie reluată munca.

Defectele traverselor produse la întreprindere au devenit evidente mai ales în perioada anilor 2012-2013. Iată un caz curios și destul de concludent din acel răstimp: un grup de picheri, care munciau în zona stației Bălți-Slobozia, au adus la porțile întreprinderii o traversă crăpată. Acesta era un reproș pentru calitatea joasă a producției. Însă au existat lucruri mult mai serioase. În iunie 2013 specialiștii secției linii Ocnița au verificat gradul de uzură al acestui material din suprastructura liniei pe câțiva kilometri ai liniei curențe Drochia-Sofia-Bălți, unde cu patru ani în urmă au fost executate lucrări de reparație capitală, fiind folosite traverse noi produse la întreprinderea din Bălți. Rezultatele au fost șocante. Conform datelor constatate documentar, fisurile sub formă de plasă și cele longitudinale în partea de mijloc și la capetele traverselor constituiau 24,1% la km 95, 39,6% – la km 96, 10,6% – la km 109, 42,4% – la km 110. Aceste și alte dovezi similare combăteau parțial presupunerea inițială precum că principalul motiv al deteriorării traverselor noi din beton armat este aflarea lor în vecinătatea traverselor de lemn mai

cientă a betonului folosit, utilizarea materialelor inerte nepotrivite pentru prepararea mortarului, coroziunea armaturii din cauza grosimii mici a stratului protector. Chiar și cele mai minuscule porozități pe suprafața traversei pot provoca distrugerea ei, deoarece în ele se acumulează apa, care iarna îngheață.

Lacunele erau evidente. Cât ar fi de straniu, dar ele au apărut în pofida situației, că producătorii depuneau eforturi sporite pentru îmbunătățirea calității. Și ce eforturi! Am avut ocazia să vizitez în repetate rânduri și în diferiți ani întreprinderea, de aceea știu câte acțiuni interesante au fost întreprinse în acest scop. Voi menționa, bunăoară, reconstrucția postului de preparare a mortarului. Drept consecință, fiind intensificat și controlul de laborator, a început să fie respectată mult mai exact rețeta preparării amestecurilor de beton. Componentele erau dozate printr-un program computerizat. Se efectuau experimente cu formarea articolelor din beton. Grație creării atelierelor mecanice, erau confecționate pe loc o parte din piesele necesare pentru utilaje, apăreau noi propuneri de raționalizare. În scopul studierii experienței avansate un grup de specialiști s-a deplasat la o serie de întreprinderi similare ale căilor ferate învecinate. Au apărut unele idei privind implementarea armaturii din sârmă,

ea a fost aproape ideală. Prin intermediul serviciului aprovizionare tehnico-materială întreprinderea primea în termenele stabilite volumul necesar de componente conform tehnologiei. Nisipul, cimentul, pietrișul și armătura corespundeau întocmai cerințelor pentru producerea traverselor. Apariția rebutului coincide în mod surprinzător cu înrăutățirea disciplinei de aprovizionare, când au devenit un fenomen obișnuit schimbarea frecventă a furnizorilor de componente și livrarea cu întreruperi, care cauzau repașuri tehnice și, desigur, o anumită dezorganizare a colectivului. Dar cel mai grav era calitatea scăzută a materiei prime livrate. Bunăoară, pietrișul adus de la stația Rogojeni conținea mult praf – aspect inadmisibil. Odată cu aplicarea noilor standarde, cimentul de marca 500 de la Rezina avea mari toleranțe, conținea suplimente nedorite în procesul de fabricare a traverselor. Și acum pe teritoriul întreprinderii se înalță o grămadă de nisip amestecat cu prundiș, care poate afecta omogenitatea mortarului. Condițiile tehnologice de producere a traverselor stipulează clar: îmbinarea greșită a cimentului cu materialele de umplutură provoacă coroziunea latentă a armăturii, apoi duce și la fisuri. Este interzisă folosirea materialelor de umplutură, care la interacțiunea cu cimentul dau naștere la reacția „alcaliu-acid silicic”.



COMUNICAȚIONIȘTII DIN CAPITALĂ EXCLUD REBUTUL ȘI REDUC RATEURILE

Pe parcursul ultimilor doi ani specialiștii secției Chișinău semnalizare și comunicații n-au admis rebut în munca cu trenurile și cea de manevră.

Liliana NICHIFOROV

Secția Chișinău semnalizare și comunicații, fiind întreprindere de categoria I la astfel de parametri precum lungimea totală și cel mai mare număr existent de unități tehnice (autoblocare, macazuri, dispozitive de teren etc.), este considerată pe bună dreptate subdiviziunea de bază a gospodăriei semnalizare și comunicații de la Magistrala Moldovenească. Pe parcursul întregii istorii a existenței sale întreprinderea și-a câștigat reputația unei veritabile forjerii de specialiști calificați și cadre de conducere. Deoarece în secție muncău numeroși specialiști de cea mai înaltă categorie, administrația CFM propunea candidaturile celor mai buni la funcții de conducere în cadrul serviciului, la întreprinderile de comunicație din capitală. Drept confirmare poate servi un exemplu recent: șeful secției nr.1 semnalizare și comunicații Alexei Bojenco a devenit conducătorul serviciului semnalizare și comunicații al ÎS "Calea Ferată din Moldova".

Anterior de aceeași avansare s-a învrednicit și comunicaționistul cu experiență, "Feroviarul de onoare" Vladimir Vieru.

Deși secția semnalizare și comunicații din capitală, la fel ca și toată Calea Ferată a Moldovei, parcurge o perioadă dificilă, colectivul SSC nr.1 în frunte cu șeful interimar Veaceslav Borș întreprinde tot ce-i stă în puteri, ba uneori realizează chiar și imposibilul, pentru asigurarea securității circulației trenurilor. Gradul înalt de calificare al angajaților sectorului de producție liniară și al specialiștilor secției, respectarea de către ei a disciplinei de producție și de muncă garantează calitatea bună a asistenței tehnice și reparației instalațiilor feroviare automatizate și minimalizarea consumurilor de exploatare a acestora. Toate realizările menționate sunt obținute grație sporirii siguranței dispozitivelor, implementării inovațiilor tehnice, reparațiilor calitative a instalațiilor SCB și de comunicație, astfel fiind prelungită durata exploatarea lor.

Aria de activitate a specialiștilor secției Chișinău semnalizare și comunicații ține de asistența tehnică și reparația dispozitivelor de semnalizare, PONAB, precum și a altor mijloace din subordinea secției nr.1, menite să asigure securitatea circulației trenurilor. Și o fac cu multă competență.

Astfel, bunăoară, pe parcursul ultimilor doi ani specialiștii secției n-au admis rebut în munca cu trenurile și cea de manevră. De la începutul anului 2017 nu s-au înregistrat cazuri de închidere a semnalelor și barare a mijloacelor de bază din vina angajaților secției nr.1 semnalizare și comunicații. În 6 luni ale anului curent pe sectorul secției au existat 2 rateuri, în timp ce în perioada similară a anului trecut numărul acestora a fost de 4. Reducerea numărului rateurilor se datorează specialiștilor conștienți și experimentați de la întreprindere, prin eforturile cărora este asigurată menținerea capacității de funcționare a instalațiilor feroviare automatizate și durata minimă a

refacerii acestora după rateuri.

În secția semnalizare și comunicații din capitală se acordă atenție sporită creșterii nivelului de pregătire tehnică a mecanicilor și montorilor electrici, cunoașterii construcțiilor, familiarizării practice cu metodele de depistare și lichidare a rateurilor. Indiscutabil, rolul principal în acest sens aparține electromecanicilor superiori ai întreprinderii, care organizează corect desfășurarea instruirilor tehnice, își perfecționează permanent nivelul de cunoaștere a instalațiilor.

În prezent secția nr.1 semnalizare și comunicații planifică construcția rețelei locale IR a nodului feroviar Chișinău, care va funcționa prin fibre optice. În luna iunie 2017 angajații sectorului ACL și sectorul CE de la stația Revaca au efectuat un volum mare de muncă în scopul înlocuirii a 90 metri de cablu de semnalizare-blocare la stația Bulboaca.

Pe parcursul primelor 6 luni ale anului curent colectivul secției Chișinău semnalizare și comunicații a reușit, grație acțiunilor de

utilizare rațională a resurselor materiale, să economisească 101 mii kV/ore de energie electrică față de limita stabilită.

— La atingerea indicatorilor economici, realizarea reușită a programului de producție, dar în special la asigurarea securității circulației trenurilor, — a reiterat, printre altele, șeful interimar al secției semnalizare și comunicații din capitală Veaceslav Borș, — meritul aparține în bună parte electromecanicilor superiori SCB Vasile Kapeliuh și Vladimir Handojko, electromecanicilor superiori în comunicații Nicolae Trifan și Vladislav Gulic.

...Funcționarea ritmică, bine organizată a imensului mecanism al ÎS "Calea Ferată din Moldova" ar fi imposibilă astăzi fără prestația calitativă de muncă a specialiștilor calificați ai secției Chișinău semnalizare și comunicații, care asigură în regim non-stop, în toate anotimpurile securitatea circulației trenurilor pe magistrala de oțel a țării.

REMIZA VAGOANE nr.2 ÎN POSTURĂ DE UZINĂ PENTRU REPARAȚIA MATERIALULUI RULANT

Liliana NICHIFOROV

Remiza vagoane frigorifere Basarabeasca a devenit demult, pe bună dreptate, o adevărată uzină de reparație a materialului rulant.

Și în prezent colectivul acestei filiale a Magistralei Moldovenești, condus de Alexandru Dimitrov, înfăptuiește cu succes reparația capitală și de remiză a vagoanelor pentru transportarea mărfurilor ambalate, a cerealelor, vagoanelor descoperite, rezervoarelor, platformelor, reparația capitală a locomotivelor, fitting-platformelor, reparația capitală a secțiilor frigorifere, dezasamblarea și formarea osiilor montate. Pentru anul 2017 colectivul remizei are la fel de realizat sarcini serioase și responsabile privind reparația vagoanelor și locomotivelor.

...La apogeu ajuns-a actuala vară. În primele 6 luni ale anului curent specialiștii întreprinderii au supus reparațiilor de remiză 93 vagoane, reparațiilor capitale — 21 vagoane și reparațiilor curente — 67 vagoane.

În secția roți a remizei a fost îndeplinită reparația medie a 471 osii montate, și reparații curente — a 16 osii montate. A fost efectuată cu succes strunjirea osiilor montate: 312 unități — pentru remiza vagoane nr.2, 58 unități — pentru remiza vagoane nr.4, 120 unități — pentru remiza vagoane nr.1.

În anul curent una dintre secțiile întreprinderii a format 128 osii montate de vagon din cele vechi, a schimbat bandajul unei osii montate pentru depoul de locomotive nr.2 și a reparat 5 osii montate pentru depoul de locomotive nr.4. În total

La ora actuală administrația ÎS „CFM” în frunte cu directorul general Iurii TOPALA pune accentul principal în activitatea cotidiană pe concentrarea eforturilor feroviarilor asupra sporirii veniturilor Magistralei Moldovenești. Cele afirmate vine să le confirme exemplul activității și situației la una dintre filialele CFM — remiza vagoane frigorifere Basarabeasca. În scopul ameliorării situației economico-financiare la această filială cauzate de lipsa volumului intern de muncă, administrația CFM a reușit să încheie anumite contracte cu parteneri externi, menirea cărora este sporirea eficienței activității de producție a remizei vagoane frigorifere Basarabeasca.

au fost depresate 1022 osii montate pentru vagoane.

Vagonarii de la Basarabeasca au mai reparat capital 111 osii montate pentru remiza vagoane nr.1, 20 osii montate — pentru remiza vagoane nr.3. Reparațiile se execută în conformitate cu cerințele "Ghidului de reparație și asistență tehnică a osiilor montate cu bucșe pentru vagoanele de marfă folosite pe liniile magistrale de cale ferată cu ecartamentul 1520 (1524 mm)" referitoare la procesele tehnologice.

Pe pozițiile de tratare cu aburi au fost opărite și pregătite pentru reparația ulterioară la remiza vagoane nr.4 — 15 rezervoare, care au fost diagnosticate.

În cadrul remizei au fost preconiza-

te acțiuni privind activitatea de creare a normativelor. În primul trimestru al anului curent aici a fost elaborată instrucțiunea tehnologică privind reparația boghiurilor cu fâlcii de ghidare ale locomotivelor de marca TĂ10L în procesul reparațiilor curente tip 3; în trimestrul doi s-a elaborat instrucțiunea tehnologică privind reparația arborilor mecanismelor forței de acționare a locomotivelor de marca TĂ10L și 2TĂ10B în procesul reparațiilor curente.

Au fost de asemenea elaborate și sunt îndeplinite cu succes acțiunile de economisire a energiei electrice, apei, gazelor naturale. Pe parcursul a 6 luni au fost economisite 151235 kV/ore de energie electrică în sumă de 211729 lei, 45811 metri cubi de

gaze naturale în valoare de 26671 lei, 845 metri cubi de apă în sumă de 30420 lei.

Remiza vagoane nr.2 execută lucrări de casare și predare la fier vechi a vagoanelor uzate. În 5 luni au fost predate 1655,33 tone de metal uzat în valoare de 3700059 lei.

Întreprinderea a elaborat pentru anul 2017 programul de sporire a securității circulației trenurilor, consolidare a disciplinei de muncă și tehnologice, ce prevede creșterea eficienței și calității reparației materialului rulant cu aplicarea tehnicii noi și a tehnologiilor avansate.

În conformitate cu planurile tematice elaborate, în fiecare zi de marți la sectoarele remizei au loc instruirii tehnice. Sistematic este verificat gradul de cunoaștere de către vagonari a instrucțiunilor de funcție, condițiilor proceselor tehnologice de reparație a materialului rulant, instrucțiunilor la protecția sănătății și securitatea muncii, securitatea antiincendiară.

Pentru anul curent vagonarii de la Basarabeasca au preconizat să repare capital acoperișul secției reparație și îngrijire a vagoanelor, să aducă în ordine acoperișul secției osii montate.

Administrația remizei vagoane nr.2 apreciază pozitiv eforturile de muncă ale celor mai buni specialiști, precum N.Beloșcurenko, lăcătuș pentru reparația materialului rulant în secția asamblare, V.Hmeli, presator la sectorul auxiliar, I.Fomin, brigadier la sectorul roți, V.Hmilevski, maistru-interimar, A.Vasilianov, lăcătuș în secția reparație capitală a locomotivelor, S.Petrovskia, dereticătoare, V.Bejan, specialist la acumulatoare, P.Popușoi, zugrav la sectorul reparație a vagoanelor speciale, A.Suhin, lăcătuș pentru reparația materialului rulant, N.Hanițkaia, controlor aparate de măsură și control, I.Măț, lăcătuș în secția de reparație a utilajelor, V.Sofiianciuk, lăcătuș pentru reparația aparatului de gaze, D.Tarlev, macaragiu la sectorul transport auto.



Administrația, comitetul sindical și colectivul secției Chișinău alimentare cu energie electrică îi felicită călduros cu prilejul zilelor de naștere pe **Grigore BÂTCĂ**, electromecanic la sectorul energetic Bender, **Nicolae IACOVENKO**, șofer la sectorul energetic nr.1, **Lidia DUZINKEVICI**, tencuitor-zugrav.

*De zâmbet vă dorim să fie fața plină,
În drumul vieții s-aveți mereu lumină,
În inimă răsăra sămânța de iubire,
Mulți ani și multă-multă fericire!*

* * *

Administrația, comitetul sindical și colectivul secției alimentare cu ener-

gie electrică Basarabeasca profită cu bucurie de posibilitatea de a-și felicită colegii cu ocazia unor date remarcabile: 55 de ani – **Ana PETKOVICI**, motor electric la rețelele electrice zonale Basarabeasca, și **Gheorghe CAZACU**, motor electric la rețelele electrice zonale Prut.

*Vise, planuri împlinite,
Mulți ani de acu-nainte,
S-aveți parte de iubire,
Sănătate, fericire,
De tot ce-i mai bun pe lume.
De la noi – doar gânduri bune!*

* * *

Administrația și comitetul sindical de la depoul de locomotive Basarabeasca îi felicită din suflet cu ocazia unor aniversări minunate: 60 de ani – pe **A.GLUȘKOV**, mecanic în depou; 40 de ani – pe **P.KILCIK**, mecanic-secund; 45 de ani – pe **V.CÂRJELEANU**, magaziner; 50 de ani – pe **I.MUTAF**, mecanic; 65 de ani – pe **R.MASLENIKOV**, contabil.

– Vă dorim, dragi omagiați, multă sănătate, bucurii și succese în ceea ce faceți!

* * *

Administrația și comitetul sindical ale remizei vagoane frigorifere Basarabeasca aduce cordiale felicitări angajaților cu ocazia JUBILEELOR: **Oleg MIASNIKOV**, paznic – 30 de ani; **Serghei SECRIERU**, paznic – 50 de ani; **Vasile STEPANEȚ**, lăcătuș-reparator – 55 de ani; **Nicolae ZADAR**, șofer – 60 de ani.

*S-aveți noroc și fericire,
S-aveți parte de iubire,
Să faceți tot ce vă doriți,
Să iubiți și să trăiți,
Să fiți bucuroși în viață,
S-aveți zâmbete pe față,
Bunăstare, noroc, bani,
Viață lungă, La Mulți Ani!*

* * *

Administrația serviciului transport călători și comitetul sindical ale ÎS „CFM” adresează cordiale felicitări inginerului **FURGALOV Elena** cu ocazia zilei de naștere și se roagă ca multmi-lostivul Tatăl Nostu și Maica Domnului să-i dăruie sănătate, să o izbăvească de îndurări și să-i înzestreze inima și sufletul cu umilință, evlavie, milostenie, ca viața dumneaei să aibă asemănare unui câmp împânzit de frumoase și înmiresmate flori.

INFORMAȚII UTILE

Din 1 iulie 2017 în Moldova s-a majorat vârsta de pensionare

Casa Națională de Asigurări Sociale relatează, că în conformitate cu modificările produse în Legea privind pensiile de asigurări sociale de stat, a intrat în vigoare majorarea pe etape a vârstei de pensionare și s-a mărit stagiul deplin de asigurare. Vârsta de pensionare pentru bărbați s-a majorat cu 4 luni, iar pentru femei – cu 6 luni. Stagiul de asigurare atât pentru bărbați, cât și pentru femei, a crescut cu jumătate de an. Astfel, persoanele, care se pensionează după 1 iulie 2017, trebuie să știe, că bărbații vor putea beneficia de pensie la atingerea vârstei de 62 de ani și 4 luni, având stagiul de asigurare nu mai mic de 33 de ani și 6 luni, iar femeile vor primi pensia la atingerea vârstei de 57 ani și 6 luni, stagiul de asigurare fiind de 30 de ani și 6 luni.

Vom aminti, că autoritățile moldovenești au decis să majoreze pe etape și să egaleze vârsta de pensionare pentru bărbați și femei. Vârsta standard de pensionare de 63 de ani va fi stabilită pentru bărbați începând cu 1 iulie 2019, iar pentru femei – din 1 iulie 2028. În acest scop vârsta standard de pensionare va fi majorată în fiecare an. Vârsta de pensionare pentru bărbați va crește în fiecare an conform următorului grafic:

Începând cu 1 iulie	Vârsta standard de pensionare	
	Bărbați	Femei
2017	62 ani și 4 luni	57 ani și 6 luni
2018	62 ani și 8 luni	58 ani
2019	63 ani	58 ani și 6 luni
2020	63 ani	59 ani
2021	63 ani	59 ani și 6 luni
2022	63 ani	60 ani
2023	63 ani	60 ani și 6 luni
2024	63 ani	61 ani
2025	63 ani	61 ani și 6 luni
2026	63 ani	62 ani
2027	63 ani	62 ani și 6 luni
2028	63 ani	63 ani.

Totodată, începând cu 1 iulie 2017 se stabilește vârsta de pensionare mai mică cu 3 ani decât cea standard pentru femeile, care au născut și educat până la vârsta de opt ani cinci și mai mulți copii.

Stagiul complet de asigurare de 34 ani se stabilește din 1 iulie 2018 pentru bărbați și din 1 iulie 2024 – pentru femei conform următorului grafic:

Începând cu 1 iulie	Stagiul de asigurare complet	
	Bărbați	Femei
2017	33 ani și 6 luni	30 ani și 6 luni
2018	34 ani	31 ani
2019	34 ani	31 ani și 6 luni
2020	34 ani	32 ani
2021	34 ani	32 ani și 6 luni
2022	34 ani	33 ani
2023	34 ani	33 ani și 6 luni
2024	34 ani	34 ani

De menționat, că pentru stabilirea pensiei din 1 aprilie 2017 nu vor mai trebui prezentate certificate privind salariile primite până la data de 1 ianuarie 1999, deoarece indemnizația respectivă va fi calculată doar în baza salariilor, din care s-au achitat contribuții în fondul asigurării de stat după 1 ianuarie 1999, reflectate în conturile personale de asigurări sociale ale persoanelor asigurate din Registrul de stat de evidență individuală în sistemul asigurărilor sociale, administrat de Casa Națională a Asigurărilor Sociale.

La stabilirea pensiei se ia în calcul stagiul de asigurare, realizat în toate perioadele de activitate, confirmate în carnetul de muncă și de datele din contul personal de asigurări sociale.

Cum ar putea să muncească legal în UE cetățenii Moldovei

Ce trebuie să cunoască cetățenii Moldovei, care vor să muncească în Uniunea Europeană: au sau nu nevoie de viză, cât timp se pot afla pe teritoriul UE?

Cetățenii RM se pot angaja oficial în statele-membre ale Uniunii Europene chiar și în baza vizei de scurtă durată. Șeful secției consulare a ambasadei Ungariei în țara noastră Gyula Levente Sass a explicat, că aceasta este posibil doar în cazul lucrărilor sezoniere, perioada cărora nu depășește trei luni.

”Pașaportul biometric și pașaportul biometric cu viză pe peri-

oadă scurtă tip „C” nu garantează angajarea la muncă în UE. Aceasta e posibil doar vara, pe o durată nu mai mare de 90 de zile, în domeniul agricol”, a menționat consulul.

După cum susține diplomatul, dacă cineva intenționează să muncească o perioadă mai lungă, trebuie să perfecteze viza de tip „D”, care-i permite să se afle în țara respectivă cu scopul de a se angaja în câmpul muncii.

”Posibilitatea angajării la muncă este reglementată de fiecare stat-membru al UE. Fiecare țară are reguli proprii, birou propriu de angajare în câmpul muncii și birou de migrare

și refugiere, ce reglementează aceste probleme”, – a menționat Sass.

Începând cu luna aprilie 2014, cetățenii Moldovei cu pașapoarte biometrice pot călători fără vize o perioadă scurtă de timp (90 de zile de afare în străinătate pe parcursul a 6 luni) în Belgia, Italia, Danemarca, Franța, Portugalia, Suedia, Germania, Spania, Finlanda, Luxemburg, Grecia, Islanda, Olanda, Austria, Norvegia, Cehia, Estonia, Letonia, Lituania, Malta, Polonia, Slovacia, Slovenia, Ungaria, Elveția, Liechtenstein, Bulgaria, Cipru, România, Croația.

Din informațiile „SPUTNIK”

feroviar din localitate. Ce mai joc demonstrau, uitând de oboseală după turele și cursele epuizante! Chiar și acum oamenii povestesc cu pasiune despre fochistul de locomotivă Boris Mina, căruia i-a aparținut ideea creării după război a unei echipe de fotbal la nodul feroviar, despre antrenorul-jucător Nicolae Poțelov, Vladimir Ciurmac, Vasile Pancev, Ion Marinescu, Vasile Zakoldaev, Eugeniu Reazanov, Vasile Grițuk, Mihail Rusu, Grigore Matushevski, Alexandru Basistăi, Victor Pirojkov, Dumitru Frunze, frații Savciuk și alții.

În centrul multor istorii interesante se află Petru Gorbaci, care a activat o perioadă îndelungată în postul de director al stadionului feroviar și a îngrijit terenul de fotbal, menținându-l în stare exemplară. Oamenii îl iubeau pentru onestitate și sociabilitate, dar și pentru voinicia sa, adresându-i-se cu respect ”nenea Petru”. Dânsul era o adevărată legendă pentru adulți și copii, deoarece încă în perioada antebelică cucerise titlul de campion al Basarabiei la luptele greco-romane și era considerat pe bună dreptate unul dintre cei mai buni succesori ai vestitului Ivan Zaikin, care la turneul internațional de lupte de la Paris (anul 1908) s-a învrednicit de panglica de campion al lumii și a locuit ulterior la Chișinău.

Petru Gorbaci s-a născut în anul 1911 la Bălți într-o familie cu șase copii. Devenind matur, a învățat să confecționeze mobilă și înainte de război și-a deschis un atelier propriu. În acea perioadă orașul era vizitat deseori de trupa circului, în care evolua Zaikin. Aflând despre puterea lui Gorbaci, vestitul luptător l-a invitat să participe la reprezentații, și anume – să lupte cu doritorii din rândurile spectatorilor.

biroul său de serviciu nenea Petru păstra un pocal de 500 grame. Acesta era umplut cu vodcă și nenea Petru îl bea dintr-o înghițitură.

În anul 1963 am fost martorul următoarei scene. Dimineața devreme nenea Petru se deplasa, ca de obicei, la stadion cu autobuzul de cursă. Trei pasageri, aflați în preajmă, au început la un moment dat să discute despre categoria de greutate a luptătorului. L-au întrebat și pe Gorbaci. El, însă, i-a îndemnat: ”Ghicii!” Discuția s-a aprins, desigur. La stația terminus de la gara feroviară s-au îndreptat toți spre secția de bagaje cu cântar pentru a afla adevărul. Acolo au și aflat greutatea voinicului: 174 kilograme! Bărbatul, ce pierduse pariul, a alergat la bufet după o sticlă de coniac. Au băut cu toții, dar nu și Gorbaci. El nu consuma deloc coniac, dar nici alte băuturi tari nu prea prefera.

Din păcate, voinicul Petru Gorbaci n-a avut copii. Soția sa, tanti Liuba, croitoreasă iscusită, s-a stins din viață înaintea lui. Nenea Petru a decedat în anul 1982, fiind deja pensionar. Inima a încetat să-i bată în plină stradă, lângă magazinul de mărfuri de uz casnic din satul Răuțel, unde venise să cumpere vopsea pentru necesitățile gospodăriei.

...Acum sunt alte vremuri. După ziua de muncă orașenii preferă să stea mai mult în fața televizorului, și nicidecum să practice sportul. Iar stadionul feroviar, dărăpănat și năpădit de buruieni, este pustiu: doar puștii din casele vecine mai vin încoace uneori să gonească mingea...

În imagine: Petru Gorbaci (primul din dreapta) cu echipa ”Locomotiv” în anul 1950

Fotografie din arhiva autorului

ANUNȚ

Centrul informare și calcul al ÎS ”Calea Ferată din Moldova ” angajează la lucru permanent:

- inginer-electronist;
- inginer-tehnolog;
- inginer IT.

Informații detaliate la tel.: 022-83-49-30, 022-83-20-48