

FEROVIARII MOLDOVEI



Nr. 22-23 (5932-5933) 6 decembrie 2017

Ziarul apare
din 1 mai 1941

Vladimir DOBREANSCHI

Revizia de toamnă cu comisia-2017

Nordul CFM demarează optimizarea cheltuielilor pentru resursele energetice

La data de 16 noiembrie a.c. comisia, condusă de directorul general al ÎS „Calea Ferată din Moldova” Iurii TOPALA, a continuat revizia pe sectorul de nord al Magistralei. O atenție deosebită a fost acordată gradului de pregătire a infrastructurii locale pentru perioada rece, care se apropie vertiginos.

Primii, care în acea zi au susținut examenul de toamnă, au fost angajații stației transnistrene Mateuți. În activitatea lor, ca într-o picătură de apă, se reflectă schimbările pozitive legate de creșterea semnificativă a volumului de marfă transportat recent pe calea ferată. Parcă mai ieri mateuțenii, la fel ca și mulți colegi ai lor, care au adiacență cu domeniul traficului de marfă, au depășit pericolul cauzat de diminuarea accentuată a traficului, ce amenința să submineze stabilitatea financiară. Dar acum volumul de încărcare a crescut aici de 4 ori față de 2016. Și dacă îl comparăm, de exemplu, cu anul 2012, majorarea este de 5 ori.

– Iată cum trebuie să muncim, pentru a scoate cât mai repede din impas calea ferată, – a reiterat conducătorul CFM, exprimându-și satisfacția față de activitatea desfășurată de șeful stației Mihail Rai-co și subalternii săi.

Încărcăturile suplimentare presupun o creștere a taxelor pentru serviciile de transport. Respectiv, cresc și veniturile la bugetul rutier, de care depinde întreținerea întregii infrastructuri, dar și salariile, solvabilitatea întreprinderii în fața autorităților fiscale și creditorilor.

Menționând îmbunătățirea operațiunilor cu traficul de marfă la

stația în cauză, precum și la alte stații, comisia a evaluat atât activitatea specialiștilor de pe sector, cât și primele rezultate ale noii strategii tarifare elaborate și adoptate pentru implementare. Până nu demult, anume tarifele ridicate pentru transportul de marfă îndepărtau agenții economici de la cooperarea cu feroviarii, găsind o



alternativă în camioanele de mare capacitate. Însă după ce politica tarifară a fost ajustată și a devenit mai flexibilă grație reducerilor operate, încărcăturile au reapărut. Este tocmai situația care se conturează în prezent.

Cererile din partea agenților

economiци privind materialul rulant pentru încărcături au crescut înțatât, încât actualmente se înregistrează deja o lipsă a acestuia. De exemplu, la Mateuți, în cazul unei bune asigurări cu vagoane, Uzina de Ciment din Râbnîța ar putea expedia lunar nu doar 120-150, dar și 170 de vagoane-cisterne încărcate cu ciment. Sunt necesare mai multe vagoane descoperite pentru încărcarea deșeurilor la Brătușeni și Lipcani, a nisipului cuarțos – la Vălcineț. O mare cerere există și a vagoanelor pentru transportarea cerealelor. Problema a fost examinată și în cadrul reviziei cu comisia. Soluția rezidă în accelerarea rulajului vagoanelor.

O mare responsabilitate cade pe umerii celor care se ocupă de reparația și pregătirea vagoanelor pentru încărcare. Numai pe

parcursul lunii octombrie remiza vagoane nr.3 Bălți a reușit să repare capital și de depou (cu extinderea duratei de exploatare) 66 vagoane de diferite tipuri. Este un volum dublu față de cel prevăzut în plan. Realizând sarcinile puse de conducerea Magistralei, specialiștii au pregătit din primăvara acestui an un lot impunător de vagoane pentru ciment, care până nu demult staționau inactive pe liniile de rezervă. Astfel, se va putea miza pe creșterea în continuare a productivității muncii la efectuarea operațiunilor de întreținere, dar și pe mărirea duratei de exploatare a vagoanelor de la 1,5 ori, cum este acum, până la 2 ori. În cazul în care s-ar fi ajuns la un acord în această privință cu omologii de la căile ferate vecine, vagoanele respective ar fi putut rula atât pe teritoriul Moldovei, cât și în Ucraina și Belarus. De-



sigur, starea tehnică a acestora urmează a fi evaluată cât mai riguros de către experți.

Un volum impunător de lucrări privind asigurarea tracțiunii eficiente se desfășoară în depoul de locomotive Bălți, cu filiale la Șoldănești și Ocnița. Locomotivele diesel sunt vechi, cu capacitățile demult epuizate, dar situația este de așa natură că atașarea lor la trenurile de marfă și de călători nu admite întârzieri. Sunt efectuate operațiuni de manevră. Mult depinde și de întreținerea tehnică de calitate a materialului rulant – o sarcină, ce le revine lăcătușilor secției revizie tehnică, condusă de maestrul superior cu experiență Constantin Șerban.

În cazul st. Mateuți, mecanicii conduc trenurile nu numai spre Bălți, ci și spre stația ucraineană Slobodka. Într-acolo se deplasează în mod regulat grupul, în componența căruia intră agentul biroului transmisiuni, revizorul de vagoane și reprezentantul serviciului pază paramilitară. Toate plățile de la agenții economici regionali de pe cele două maluri ale Nistrului

parvin exclusiv la ghișeu de marfă al stației, cu redistribuirea ulterioară. Este un bun exemplu de cooperare.

Membrii comisiei s-au arătat îngrijorați de agravarea problemei personalului la unele stații din sector. Iată datele de la Mateuți. Dacă în 2012, când volumul de încărcături a fost de cinci ori mai mic, aici activau 10 casieri de marfă și 13 recepționeri, apoi la ora actuală listele de personal par a fi reduse aproape pe jumătate. De facto, aici muncesc doar un casier principal de marfă și trei recepționeri. Dintre cei 4 operatori pentru prelucrarea informațiilor la computer a rămas doar unul. La Râbnîța pleacă în permanență 4 angajați afiliați biroului transmisiuni. Și acest număr mic de feroviari a reușit în zece luni ale anului curent să pregătească pentru expediție, cu perfectarea tuturor actelor necesare și colectarea taxelor respective 6680 de vagoane sau 240 mii tone de marfă. Volumul descărcărilor a fost estimat la 5600 de vagoane.

➔ pag. 2





REVIZIA DE TOAMNĂ CU COMISIA-2017

Nordul CFM demarează optimizarea cheltuielilor pentru resursele energetice

(Sfârșit. Început în pag. 1.)

Reducerea de personal sunt o consecință a necesității de optimizare a cheltuielilor pentru salarizare, în perioada în care traficul de marfă se diminuase. Acum însă a apărut necesitatea unor acțiuni urgente. După cum a explicat membrii comisiei șeful stației Mihail Raico, la soluționarea problemei trebuie să se țină cont de două aspecte principale. Pe de o parte, completarea listelor de personal este destul de dificilă din cauza motivației imperfecte a forței de muncă, iar, pe de altă parte, este necesară revizuirea tabelului de personal, care urmează a fi ajustat la volumul sporit al lucrărilor de încărcare-descărcare. În acest sens, achitarea unor suplimente la salarii nu poate salva situația. Feroviarii îndeplinesc un volum de muncă mult prea mare. Ei sunt surmenajați fizic, se resimte o lipsă cronică de timp pentru perfectarea actelor de însoțire, înregistrarea vagoanelor și a mărfurilor. Membrii comisiei au promis să studieze de urgență situația, ceea ce ar ameliora problema personalului la stația transnistreană.

Consolidarea stabilității financiare depinde în mare măsură de consumul rațional în sezonul rece al resurselor energetice costisitoare și, în primul rând, de economisirea rezonabilă a acestora. **La nodul feroviar Bălți** au fost întreprinse mai multe acțiuni în acest sens. La realizarea lucrărilor de reconstrucție a sistemului de încălzire în edificiile nodului feroviar, pentru a optimiza cheltuielile, **specialiștii sectorului SEC – șef Veaceslav Prudăuș, inginer-șef Boris Nazarov** – au recurs la deconectarea unor edificii ale nodului feroviar de la sistemul de încălzire centralizat și au instalat cazane autonome în blocurile administrativ-habitual, aparate de control al secției semnalizare și comunicații, ale sectoarelor pază paramilitară și alimentare cu apă a clădirilor. În urma acestor acțiuni este de așteptat că consumul de energie pentru încălzire să se reducă cu circa 30 la sută. Un efect economic mai substanțial ar putea urma și după racordarea ulterioară la încălzirea autonomă a altor obiective, în special a clădirii

stației, blocului administrativ-habitual al secției liniei. Urmează și o modernizare a echipamentelor cazangeriei, pentru a regla capacitatea și a evita consumul excesiv de resurse.

În timpul pregătirilor pentru iarnă a clădirilor liniare angajații secției edificii civile au înlocuit o pompă de circulație din cazangeria stației Mateuți. Și la alte stații au fost făcute verificările respective ale sobelor, cazanelor cu gaze, hornurilor. A fost renovat complet acoperișul clădirii industriale a remizei vagoane nr.3 și sectorului de distribuție a gazelor din cazangeria nodului feroviar, precum și o jumătate a acoperișului clădirii principale a cazangeriei. La anul reparația acestui acoperiș va fi finalizată, precum și a acoperișului blocului administrativ-habitual al depoului de locomotive nr.4. Toate aceste lucrări sunt efectuate în strictă conformitate cu graficul financiar aprobat la începutul verii de către conducerea CFM. În scopul ajustării gabaritelor au fost reparate peroanele stațiilor Drochia și Ocnița. Actualmente, constructorii îndeplinesc aceleași lucrări la stația Dondușeni.

În condiții dificile, legate de lipsa acută de materiale pentru suprastructura liniei, **activează**



picherii secțiilor liniei nr.5 – șef Alexei Cruglii și nr.6 – șef Alexandru Brodskii. Și totuși, chiar și în asemenea situații, ei reușesc să mențină la sectoarele de linie pe care le deservește un nivel acceptabil al punctajului și siguranței traficului, chiar dacă sunt nevoiți să recurgă la impunerea unor limite de viteză. Reușesc să



face față situației grație depistării și eliminării operative a abaterilor în întreținerea liniei, efectuării în timp util a reparațiilor curente. Au fost schimbate traversele podurilor peste râurile Nistru și Răut și ale podului din perimetrul stației Lipcani. Din cauza lipsei materialelor necesare a fost amânată vopsirea structurilor metalice ale podului de la kilometrul 113 pe direcția Ma-

două noduri feroviare. Directorul general al CFM Iurii Topala a explicat că în prezent sunt luate în considerare mai multe opțiuni de redresare a situației, dar deocamdată nu s-a adoptat o decizie finală. În ceea ce privește datoriile salariale, Iurii Topala a menționat:
– De 28 de luni, de când mă afl în funcția de director general al Magistralei, nu am admis nici o dată tergiversarea achitării salariilor. Datoriile au fost acumulate de către predecesorii mei, deși această situație nu mă absolvă de responsabilitate. Feroviarii își așteaptă banii. Ținând cont de realizarea, că recent CFM și-a consolidat întrucâtva situația financiară, vom încerca să rambursăm până la finele anului datoriile pe două luni, iar până de Paști – să le achităm completamente. Sper că așa va fi, dacă nu vor apărea circumstanțe neprevăzute de ordin extern.

Ambiguu a fost primită în colectivele de muncă ale subdiviziunilor nodurilor feroviare telegrama conducerii CFM cu privire la pensionarii care muncesc în continuare. Acest subiect, de asemenea, a fost examinat mai detaliat. Cele mai recente modificări survenite în Codul Muncii al RM permit angajatorului să concedieze persoanele în etate fără consimțământul acestora și fără plăți compensatorii, operate la reducerea salariilor. Iurii Topala a explicat că administrația CFM ar fi putut aplica aceste amendamente. Însă nu-și poate permite, mai ales în condițiile actuale, să neglijeze experiența avansată și contribuția de-o viață a salariaților-veterani ai CFM. Prin urmare, conducătorii subdiviziunilor CFM au posibilitatea de a decide singuri cine trebuie să fie demis și cine să muncească în continuare.

Mai multe detalii vizavi de procedură au fost aduse de către **directorul Direcției resurse umane Vitalie Manole**, care a însoțit comisia. Inițial, toți pensionarii sunt concediați, iar apoi cei care doresc să continue activitatea, încheie un contract individual pentru o perioadă de un an, cu păstrarea vechimii de muncă. Pe parcurs ter-

menul contractului poate fi extins în limitele prevăzute de lege. Se pare că totul este clar. Cei prezenți însă – liderul sindicalist al secției liniei și unii șefi de subdiviziuni – au adresat mai multe întrebări: în cazul în care administrația are dreptul legal să demită în orice moment un pensionar care muncește, de ce ar trebui să perfecteze un contract pe o durată determinată? Cu atât mai mult, cu cât modificările introduse în legislație nu sunt categorice, ci au un caracter de recomandare. În urma dezbaterilor, toți cei prezenți au ajuns la concluzia că problema, care este atât de importantă pentru angajații în etate, necesită o examinare mult mai aprofundată din partea Direcției resurse umane și a specialiștilor în domeniul personal ai filialelor CFM.

În cadrul reviziei cu comisia directorului general al ÎS „Calea Ferată din Moldova” Iurii Topala a dat o apreciere pozitivă acțiunilor colectivelor de muncă din sectorul de nord al Magistralei, mulțumindu-le pentru muncă, capacitatea de a depăși dificultățile, pentru răbdare și înțelegerea cu care înfruntă dificultățile. Unele probleme vor persista în continuare, în special cele legate de logistică, reparații, asigurarea cu echipament de protecție, majorarea remunerării, ceea ce nu înseamnă că se dorește o neglijare a acestor aspecte foarte importante. Situația e cu totul alta. În pofida unei creșteri a profitului întreprinderii în urma îmbunătățirii operațiilor transport de marfă, situația financiară a CFM impune totuși niște optimizări foarte stricte ale cheltuielilor. Cu alte cuvinte, pentru a nu se ajunge într-o zonă de risc, va trebui să învățăm a trăi și a munci exclusiv în limita mijloacelor existente. Vom depune eforturi în continuare pentru consolidarea pozițiilor ÎS „CFM” pe piața serviciilor de transport. Numai atunci, când vom reuși să atingem un nivel acceptabil, necesitățile, fără îndoială, își vor găsi satisfacerea cuvenită.



Imagini: Iurie KOZLOV



COPIII SUNT VIITORUL NOSTRU

În excursie la locomotivă

Vlad DOBROV

Nu e un secret, că atașamentul multor feroviarilor de-ai noștri pentru Magistrală se trage din adolescență sau chiar din copilărie. O situație similară a existat, se pare, și în viața lui Serghei TOMȘA, vicediretor general al ÎS „Calea Ferată din Moldova”, responsabil de infrastructură și tracțiune.

Altfel cum se explică gestul, că, aflându-se recent în cadrul reviziei cu comisia la stația Ocnița, nu a putut trece nepăsător pe lângă piciile de la Grădinița de Copii „Lăstăraș”, care se adunaseră grămăjoară în fața monumentului locomotivei. Cum le sclipeau și radiau ochii de admirație, văzând o coșcogea locomotivă cu roți de fier uriașe!

Educatorea Cristina Palcă și dădaca Marina Cațer au explicat că în excursie au

mers picii din grupa mică. Copiii adoră să asculte fluieratul locomotivelor, să urmărească trenurile. Părinții, bunicii și buniicii multora dintre ei sunt feroviarilor.

Domnul Tomșa s-a interesat de viața de zi cu zi a grădiniței, care anterior intra în componența Căii Ferate a Moldovei, cu sugestivă denumire „Lăstarii feroviarilor”, a vorbit cu copiii și s-a oferit să facă cu toții o poză pe fundalul locomotivei.

Vor trece anii și, prea poate, cineva dintre copiii din această imagine din ziar, crescând, își va lega destinul de profesia de feroviar. Cum au făcut-o la timpul lor tatăl sau bunicul. Am vrea să credem că până atunci magistrala autohtonă se va reabilita și va prospera: pe șine vor circula trenuri-fulger, iar munca fizică grea va fi substituită de soluții moderne, automatizate și inovații ingineresti avansate.

Imagine: Iurie KOZLOV



REVIZIA DE TOAMNĂ CU COMISIA-2017

FEROVIARIII DE LA SUD MUNCESC ÎN RITM STABIL

Vladimir DOBREANSCHI

După cum arată rezultatele reviziei, feroviarilor de la sud au depus mult efort pentru a asigura un nivel corespunzător traficului de mărfă în perioada rece. Au fost evaluate acțiunile specialiștilor secției linii Basarabeasca, în timpul deplasării motrisei de la Basarabeasca spre Etulia și Giurgiulești și înapoi de-a lungul liniei ramificate Cahul. În trecut, pentru operațiunile teh-

La data de 17 noiembrie a.c., comisia, condusă de directorul general al Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova”, Iurii TOPALA, s-a deplasat pe sectorul de sud al Magistralei. A fost evaluat nivelul de pregătire pentru activitatea în condiții de iarnă a nodurilor feroviare Basarabeasca și Giurgiulești, care reprezintă un mecanism complex de interacțiune a diferitor servicii. Chiar și cea mai mică defecțiune în funcționarea acestuia este inacceptabilă, deoarece aceasta va afecta circulația traficului de mărfă în porturile dunărene și orașul Galați, devenit celebru grație Uzinei Metalurgice.



nice de întreținere curentă a 370 km pe cursa principală anual erau alocate aproximativ 25 000 de traverse noi, iar în primele 10 luni ale acestui an – doar 4469, inclusiv reutilizabile, ceea ce e cât o picătură în mare. Porțiuni mari de linie așteaptă reparații capitale.

Cu toate acestea, chiar și într-o asemenea situație dificilă picherii reușesc să asigure punctajul convenit – 114 unități față de cele 170 planificate. În primul rând,

acesta este rezultatul organizării eficiente a activității în cadrul celor 16 districte feroviare și în alte subdiviziuni ale secției linii nr.3, care, în situația unei crize acute de materiale și a unei fluctuații de cadre, își propune utilizarea optimă a resurselor de muncă, precum și a rezervelor disponibile. Miza se pune pe un control strict al întreținerii liniilor, identificarea și eliminarea operativă a abaterilor de la norme. Înlocuirea traver-

selor pentru a elimina porțiunile putrede se desfășoară în locurile cele mai problematice. Peste tot, unde apare posibilitatea, este redusă diagrama modurilor inactive pentru a redistribui astfel materialele pe liniile principale. Este practică schimbarea șinelor cu readaptarea suprafeței de funcționare a șinei. În stare bună se află învelișul de beton și barierele de la trecerile de nivel. A fost îmbunătățită vizibilitatea semnelor de avertizare, ceea ce contribuie la traversarea în siguranță a căii ferate de către transportul auto și hipomobile.

Totodată, a apărut necesitatea reconstrucției radicale a gospodăriei linii din sectorul de sud al Magistralei. Mijloacele financiare pentru reconstrucție au fost alocate de către instituțiile bancare din Europa de Vest. Acum se pune problema asimilării lor cât mai rapide pe direcția Bender-Basarabeasca-Etulia, care este una dintre prioritățile actuale. Care sunt realizările reale la moment?

Potrivit lui Petru Saracuța, șef al serviciului liniei, membru al co-

misiei de revizie, a fost elaborată o argumentare tehnică și este în curs de pregătire o licitație pentru selectarea proiectanților. După lansarea proiectului, se va putea vorbi despre organizarea licitației respective, cu scopul selectării executorilor care vor oferi cele mai bune condiții. În cadrul lucrărilor vor fi supuse unor reconstrucții și echipamentele de poligon ale energeticienilor și comunicaționiștilor de la stațiile liniare. Important:

traversele și șinele vechi eliminate în procesul de reconstrucție a liniei pot fi îndreptate, iar după evaluare ar putea fi reutilizate în consolidarea sectoarelor de nord și centru, precum și a liniilor ramificate Abaclia-Cahul-Giurgiulești.

Vor avea de câștigat depourile de locomotive nr.2 și nr.3, deoarece pe sectorul reconstruit poate fi dezvoltată o viteză de la 25-40 la 90 km/h. Iar aceasta presupune economisiri de combustibil, a timpului de muncă, accelerarea rulajului locomotivelor, reducerea costurilor de trafic. O îmbunătățire considerabilă a indicatorilor economici se preconizează odată cu apariția noilor locomotive, a căror achiziție făcută de CFM nu e departe. În așteptarea perspectivelor promise, locomotivarii continuă să repare și să pună pe linie locomotivele existente. Tehnica este veche, dar și-a dovedit fiabilitatea, având capacitatea de a remorca trenuri grele și a face față celor mai dificile rampe.

→ pag. 4





REVIZIA DE TOAMNĂ CU COMISIA-2017

FEROVIARIII DE LA SUD MUNCESC ÎN RITM STABIL

(Sfârșit. Începutul în pag. 3.)

La depoul de locomotive Basarabeasca au fost create condiții bune pentru prestarea serviciilor tehnice și efectuarea reparațiilor necesare. Echipamentul permite, în special, efectuarea reparațiilor legate de strunjirea bandajelor, schimbarea osiilor montate fără ridicarea lor de sub locomotive. Ajutorul este oferit de o echipă de specialiști detașați de la depoul de locomotive nr.2, sub egida maestrului Anatol Taranuța.

O parte din locomotive și, concomitent, diferite tipuri de vagoane sunt reparate sub boltile atelierului de producție la remiza vagoane nr.2. Specialiștilor le-a fost încredințată și reparația capitală a osiilor montate pentru toate remizele vagoane ale Magistralei. Au fost elaborate instrucțiunile tehnologice privind reparația boghiurilor cu

rea pe linie a vagoanelor ieșite din funcțiune sau excluse din dotare. Aceste vagoane ajung la remiza vagoane nr.4 pentru decontarea la fier vechi, însă locul eliberat este ocupat imediat de un alt material rulant livrat de pe linie. Din anumite motive nu este luată în calcul încărcarea de fier vechi, expediat de către stație, de la remiza vagoane la Ghidighici.

S-a ameliorat desfășurarea operațiunilor de încărcare la stațiile liniare Ciadâr-Lunga, Comrat, Iargara, Cimișlia, Vulcănești.

O bună mobilizare în pregătirea pentru iarnă și îndeplinirea sarcinilor planificate demonstrează feroviarilor stației de frontieră Etulia. Mișcăriștii, marfarii, reprezentanții altor servicii, cum ar fi revizorii de vagoane, mecanicii locomotivei de manevră și reprezentanții pazei paramilitare își organizează activitatea pe baza

mărfurilor. Conform rezultatelor de la sfârșitul lunii octombrie, volumul de încărcături constituie 146 vagoane (8 898 tone), de descărcare – 194 vagoane (10 743 tone). În direcția Galați au fost expediate 1664 și recepționate 1745 vagoane. Se menține o bună colaborare cu administrația portului fluvial, cu agenții care transbordează produse petroliere, cereale, alte mărfuri.

Inspectând infrastructura locală, conducătorul Magistralei a dialogat cu agenții biroului transmisiuni, recepționerii, casierii de mărfuri, contabilii, s-a interesat de problemele care îi preocupă. Una dintre acestea este motivarea insuficientă a angajaților, ceea ce generează o mare fluctuație de personal. Domnul Topala a ținut să menționeze că odată cu ameliorarea situației financiare a CFM, salariile feroviarilor vor fi neapărat majorate. Se intenționează și achitarea integrală a restanțelor salariale până în primăvara anului viitor. Acesta ar fi doar un prim pas spre îmbunătățirea bunăstării feroviarilor, urmat, fără îndoială, de alții. În viitorul apropiat se preconizează și implementarea unui sistem mai eficient de salarizare.

Problema achitării restanțelor la salarii a fost abordată și la ședința de bilanț de la stația Basarabeasca, unde comisia a revenit seara târziu. Feroviarii adunați în sala de festivități a secției linii s-au arătat interesați și de problema privind destituirea din funcții a pensionarilor, în lumina modificărilor recent adoptate la Codul Muncii al Republicii Moldova.

– Trebuie să respectăm legea, – a menționat Iurie Topala. – Dar, potrivit unei telegrame pe care am expediat-o în teren, concedierile vor intra în aria responsabilităților șefilor de subdiviziuni, care cunosc mai bine oamenii și știu cu cine ar putea munci cu succes în continuare.

Pentru o mai bună elucidare a problemei, directorul general a oferit cuvântul lui Vitalie Manole, director al Direcției resurse umane, inclus în comisie. A impresi-



onat printr-un discurs coerent și convingător și președintele comitetului sindical al secției linii Nicolae Nicolaev. El a subliniat că concedierea pensionarilor este o problemă foarte gravă și, prin urmare, necesită un studiu preliminar. Cu atât mai mult, cu cât amendamentele la Codul Muncii au un caracter de recomandare.

Ar fi binevenită și organizarea unor seminare la nivel de întreprindere pentru inspectorii din domeniul resurse umane și managerii filialelor, în cadrul cărora s-ar putea rezuma diferite propuneri și, în baza acestora ar putea fi adoptată o decizie finală. O asemenea abordare va contribui la evitarea unor eventuale interpretări. Trebuie să se țină cont și de adevărul, că mulți veterani ai CFM și-au dedicat cei mai buni ani activității la Magistrală și acum merită pe deplin să fie menționați. Este necesar să se mențină dialogul dintre generații, iar tinerii să beneficieze de experiența avansată de muncă și de viață a predecesorilor lor.

Feroviarilor de la Basarabeasca au fost, de asemenea, interesați de îmbunătățirea situației privind asigurarea cu îmbrăcăminte de protecție. Explicând situația, șeful serviciului aprovizionare tehnico-materială Valerii Kanna a declarat că asigurarea filialelor cu echipamente de protecție este de 30-35 la sută și că la ora actuală se întreprind acțiuni pentru a spori

achizițiile în acest sens. Este vorba, în primul rând, de calitatea salopetelor, gecilor, bocancilor, vestelor, mănușilor de lucru. Îmbrăcămintea achiziționată în ultimul timp este de calitate bună, fabricată din materiale rezistente la intemperii.

Subliniind importanța problemei, directorul general al ÎS „Calea Ferată din Moldova” Iurie Topala a adăugat la cele spuse că la CFM a început să fie acordată mai multă atenție calității – și nu doar a echipamentelor de protecție, dar și a traverselor achiziționate, pieselor de schimb, echipamentelor, materialelor de construcție etc. Chiar dacă acestea costă mai mult, se câștigă prin prelungirea duratei de exploatare și, prin urmare, la reducerea cheltuielilor suplimentare.

La finalul întâlnirii conducătorul Magistralei Moldovenești Iurie Topala le-a mulțumit feroviarilor sectorului de sud pentru activitatea pe care o desfășoară, indiferent de dificultățile care intervin. Conducerea CFM va sprijini și în continuare cele mai bune idei și propuneri și va face posibilă soluționarea cu succes a sarcinilor stabilite pentru traficul marfă de tranzit. Accentul se pune și pe necesitatea reducerii în continuare a cheltuielilor neproductive și a utilizării raționale în perioada de iarnă a resurselor energetice costisitoare.

Imagini: Iurie KOZLOV



fălci de ghidare ale locomotivelor 2ТЭ10Л. Este un program de producție serios, responsabil, de succes.

În promovarea în timp util a tranzitului multe depind de mișcăriștii sectorului în organizarea circulației. Tonul a fost dat de personalul stației nodului feroviar Basarabeasca. Aici este respectată cu strictețe disciplina tehnologică în efectuarea operațiunilor de sortare și de formare a trenurilor de marfă. Pentru a evita întârzierile, mișcăriștii cooperează la nivel operațional cu depoul de locomotive și secția revizie tehnică a vagoanelor. Locomotiva de manevră este utilizată rațional. Datorită restaurării barierelor de nivel ale cocoșei de triere, a devenit posibilă evitarea mutării surplusului de vagoane. Cu toate acestea, costul lucrărilor este afectat de staționa-

unor tehnologii comune. Comisia s-a familiarizat și cu condițiile, în care activează agenții biroului transmisiuni, recepționerii de marfă, operatorii de la panoul de comandă. Situația s-a schimbat spre bine. Cu toate acestea, instalarea unui nou cazan nu a contribuit la încălzirea încăperii impieगतului de mișcare. Directorul general al ÎS „Calea Ferată din Moldova” Iurie Topala a subliniat necesitatea redresării de urgență a situației, iar în discuția cu șefa stației Ludmila Cerven s-a interesat de ce staționează vagoanele moldovenești cu cereale în stația ucraineană Reni. E o problemă stringentă, deoarece în condițiile solicitării sporite a acestui tip de vagoane trebuie să crească și rulajul acestora.

La stația Giurgiulești comisia a fost întâmpinată de noul șef. Din data de 6 octombrie curent, această funcție o deține Angela Tornea, care cumulează conducerea stației cu funcția de impieगत de mișcare. Dumneaei a vorbit cu mândrie despre eforturile comune ale constructorilor, mișcăriștilor și marfarilor, care au văruit și vopsit încăperile și mențin curățenia și confortul, în pofida spațiului restrâns. În încăperi e cald. Atitudinea conștiincioasă față de obligațiile de serviciu a îmbunătățit simțitor circulația





DIFICULTĂȚILE NU SUNT UN IMPEDIMENT ÎN PREGĂTIREA PENTRU IARNĂ

La data de 22 noiembrie curent comisia, condusă de directorul general al Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova”, Iurii TOPALA, a vizitat sectoarele Bender și Chișinău. Revizia a arătat că feroviarul s-au pregătit temeinic pentru a activa în perioada rece a anului.

Vladimir DOBREANSCHI

De la începutul sezonului de încălzire, încăperile de serviciu sunt încălzite în mod normal. În ajun, Magistrala primise cărbune, de a cărui distribuție se vor ocupa specialiștii filialelor. În urma negocierilor privind datoriile restante, au fost conectate la sistemul de încălzire centrală subdiviziunile feroviare din capitală și, în special, depoul de locomotive nr.1. Deocamdată rămâne nesoluționată problema privind reparația sistemului de încălzire al motrizei, care transportă angajații biroului transmisiuni de la Varnița la stația Cuciurgan. Până la reparația acesteia o soluție ar fi alocarea transportului auto. Important este ca feroviarul să nu suporte frig în timpul călătoriei, care durează aproximativ o oră.

În linii mari, pregătirile pentru iarnă includ, pe lângă încălzire, multe alte aspecte importante. E vorba de un întreg complex de acțiuni legate de securitatea traficului, ocrotirea sănătății, protecția muncii, reparația echipamentului tehnic, liniilor, optimizarea costurilor de exploatare. În cadrul reviziei au ieșit în evidență mai multe schimbări pozitive, care s-au produs, de exemplu, la secțiile liniei nr.1 – șef Veaceslav Spănu și nr.2 – șef Valeriu Lomov. La aceste filiale nu există nici un district, în care linia nu ar fi întreținută în conformitate cu cerințele prevăzute

de securitatea la trafic. Și această realizare e obținută în pofida crizei acute de materiale pentru suprastructura liniei, dar și a lipsei de personal. Experții combină eficient controlul riguros al stării liniei cu căutarea rezervelor interne.

Plecând de la posibilitățile reale, personalul secției semnalizare și comunicații – șef interimar Veaceslav Borș – s-a pregătit temeinic pentru activitatea în perioada de iarnă. Prin eforturi proprii au reușit să aducă în ordine atât din punct de vedere tehnic, cât și estetic dispozitivele și echipamentele deservite, au efectuat reparații cosmetice ale clădirilor de serviciu. S-au evidențiat sectoarele SCB Sipotenii-Unțești, de radiocomunicații Bender-Revaca-Bălțați, LAZ și DNT, altele.

O contribuție importantă în restaurarea instalațiilor artificiale după ploile abundente le-a revenit specialiștilor trenului poduri nr.1 – șef Serghei Severin. Acest aport a fost destul de evident și în cadrul reviziei sistemului de drenaj reconstruit pe cel de-al 25-lea kilometru al direcției Bălțați-Căinari. Specialiștii au ales opțiunea cea mai puțin costisitoare convenită cu NZIT, serviciul liniei și secția liniei nr.2. Din motive de economie, împreună cu balastul și piatra, au fost folosite și plăcile de beton, fabricate nemijlocit în atelierul de beton armat al trenului poduri. Echipa a dat dovadă de un înalt grad de mobilizare în lichidarea alunecărilor de teren pe cel de-al 17-lea kilometru al aceleiași direcții. Pentru

urgentarea lucrărilor a fost folosit un complex mecanizat de mare capacitate, constituit dintr-un excavator EK-12, un buldozer DT-75 și două autobasculante KAMAZ. În gospodăria centrală a trenului poduri Varnița a fost organizată dezasamblarea vagoanelor de marfă la fier vechi. Trei-patru brigăzi sunt implicate în mod constant, ceea ce permite desfășurarea lucrărilor cu depășirea graficului, în medie fiind dezasamblate până la 1,5 vagoane pe zi.

Comisia a apreciat activitatea depourilor de locomotive nr.1 și nr.2, ai căror specialiști reușesc să atașeze în timp util locomotivele la trenurile de marfă și călători, precum și pentru operațiunile de manevră, în pofida echipamentului învechit moral și fizic și a insuficienței pieselor de schimb. Merită o atenție deosebită realizarea, că locomotivarii din capitală, de comun acord cu angajații remizei vagoane de călători Chișinău, au reușit pentru prima dată în 17 ani să reanimeze reparația capitală a trenurilor diesel produse în Ungaria. Primul tren diesel reparat astfel, alcătuit din trei secțiuni, a fost pus pe linie în octombrie.

Cheltuielile sunt justificate din punct de vedere economic, avându-se în vedere, că trenurile diesel își confirmă rentabilitatea pe cursele Ungheni-Chișinău și Bulboacă-Chișinău, în orele matinale și de seară. Multe depind, bineînțeles, atât de buna exploatare, cât și de tarifele pentru traficul de călători, dar mai ales de eradicarea fenomenului de neachitare a călătoriei de către pasageri. Transportul suburban își menține în continuare necesitatea și importanța. După restructurarea căii ferate, acesta va deveni, la fel ca și trenurile de trafic internațional, o sursă importantă de venit pe segmentul călători, urmând să i se atribuie statutul de unitate independentă.

În cadrul reviziei directorul

general al ÎS “Calea Ferată din Moldova Iurii Topala s-a întâlnit cu specialiștii ai unor stații liniare de pe sectorul Bender, interesându-se, în primul rând, de condițiile de muncă și de acțiunile întreprinse privind reducerea cheltuielilor de exploatare. La etajul doi al postului CE Căușeni ferestrele vechi au fost schimbate cu termopane, care păstrează mai bine căldura. În scopul optimizării costurilor pentru încălzire, se intenționează trans-

fel de importantă. Stația este implicată în compunerea trenurilor pentru trei direcții, fiind ca atare un nod feroviar.

Îmbunătățirea eficienței operațiunilor de manevră este împiedicată de supraîncărcarea liniilor, două dintre ele fiind ocupate cu vagoane inactive, iar alta – închisă din cauza putrezirii traverselor. În urma curselor suplimentare inutile ale locomotivelor de manevră sporesc cheltuielile de combustibil, se irosește timpul de muncă, ceea ce



ferarea tuturor feroviarilor în această clădire. A fost abordată și problema reabilitării termice a pereților exteriori din cărămidă și a vopsirii ulterioare a acestora. Izolarea termică va îmbunătăți și aspectul estetic al fațadei.

La stația vecină Căinari toți angajații au fost cazați în edificiul postului CE cu mult timp în urmă. Dar și aici, cu părere de rău, nu s-au găsit forțe și mijloace pentru a schimba ferestrele vechi, în care s-au format multiple fisuri. Membrii comisiei au promis că le vor veni în ajutor mișcăriștilor. De asemenea s-au clarificat cu necesitatea sporirii rezervei de cărbune pentru iarnă. Combustibilul va fi livrat neapărat. Dar feroviarul s-au arătat îngrijorați și de o altă problemă la

se reflectă negativ asupra prețului de cost al transportului. Potrivit șefului secției liniei nr.2, actualmente reparația materialului de linie este imposibilă din cauza insuficienței de traverse. Eliminarea focarelor de putregai este realizată în locurile cele mai problematice. Familiarizându-se cu situația la fața locului, conducătorul Magistralei Moldovenești Iurii Topala a dispus eliberarea unei linii ocupate de vagoane nefuncționale pentru a reanima operațiunile de manevră. De asemenea, în scopul satisfacerii solicitării revizorilor de vagoane pentru încălzirea biroului acestora, secția liniei va aloca 15 traverse de lemn inutilizabile.



DIFICULTĂȚILE NU SUNT UN IMPEDIMENT ÎN PREGĂTIREA PENTRU IARNĂ

(Sfârșit. Începutul în pag. 5.)

Revenind la Chișinău, membrii comisiei au generalizat în cadrul ședinței de bilanț rezultatele reviziei de toamnă a Căii Ferate a Moldovei. Expunându-se pe marginea acestora, șefii de servicii au vorbit despre ceea ce au reușit să realizeze în perioada de pregătire a CFM pentru traficul de marfă și călători în timpul de iarnă, au abordat problemele ce îi frământă.

De exemplu, șeful serviciului linii Petru Saracuța a remarcat drept un aspect pozitiv situația, că datorită achiziționării de către directorul general al CFM Iurii Topala a unui lot nou de traverse și bare de înaltă calitate și instalării acestora pe linii, poduri și sub macazuri viteza circulației trenurilor pe unele segmente a sporit. A fost consolidată și gospodăria linii cu porțiunea tronsonului stației adiacente Brătușeni. Au fost efectuate lucrări pentru asanarea liniei în perimetrul stațiilor Lipcani și Medveja, precum și la alte sectoare. În condițiile lipsei de materiale, strategia administrației CFM prevede ca traversele noi

îndeplinit în măsura posibilităților de către stațiile feroviare, tonul fiind dat de sectorul de nord al Magistralei. Indicatorii ar putea fi însă mai mari, dacă s-ar aloca mai multe vagoane. Este îngrijorătoare și viteza de sector relativ mică a trenurilor din cauza numeroaselor restricții. Se resimte necesitatea intensificării rulajului materialului rulant. Important e să nu se admită încălcări ale securității circulației.

Un volum impunător de muncă a fost realizat de secțiile semnalizare și comunicații, alimentare cu energie electrică, locomotivari. Remizele vagoane repară capital și în depou un număr mai mare al vagoanelor solicitate. Are loc dezambalarea materialului rulant casat și predarea acestuia la fier vechi. Detaliile care pot fi reutilizate sunt selectate și stocate pentru utilizare ulterioară. Recent compania ucraineană „Metalurgtrans” a semnat un contract cu ÎS „CFM”, care prevede reparația în depou a 800 vagoane descoperite de către feroviarul remizei vagoane nr.4 Basarabeasca, ceea ce va aduce venituri suplimentare în bugetul

sistemul de încălzire a edificiilor, acum aceeași tactică și-o asumă și feroviarul de la Bălți. Instalarea unui cazan autonom în blocul administrativ-habitual al secției semnalizare și comunicații nr.3 a permis scurtarea traseului costisitor de termoficare cu aproximativ 1,2 km. Iar la anul se va scurta și mai mult, datorită implementării încălzirii autonome în edificiile gării, postului CE și al blocului administrativ-habitual al secției liniei nr.5. Renunțarea la sobă, care consumă un volum prea mare de cărbune, și montarea instalațiilor electrice de încălzire au îmbunătățit simțitor condițiile de muncă ale impiegaților de mișcare de la stația Pârlia. Volumul reparațiilor efectuate la CFM a inclus și 3000 m³ de acoperișuri ale edificiilor de serviciu. În primăvară este prevăzută și deconectarea de la sistemul central de încălzire a unor edificii din Chișinău.

Referindu-se la securitatea la trafic, ocrotirea sănătății și protecția muncii, Serghei Tomșa a remarcat că în majoritatea cazurilor încălcările comise au fost provocate în



etc. În baza noilor reglementări, și în continuare vor fi luate în considerație doar cererile întemeiate. Prin urmare, șefii filialelor trebuie să mediteze foarte serios și să identifice strictul necesar pentru îndeplinirea cu succes a lucrărilor planificate.

Iurii Topala, director general al ÎS „Calea Ferată din Moldova”, a menționat în concluzie că situația în care se află la ora actuală Magistrala, continuă să rămână dificilă, multe proiecte nu pot fi realizate pe motivul insuficienței de fonduri. În asemenea condiții trebuie să realizăm cum ar putea Magistrala, în calitate de agent economic, să funcționeze ritmic în continuare, diminuând pe cât se poate cheltuielile de exploatare și asigurând totodată traficul necesar de încărcături pentru a acumula venituri suplimentare. Doar prin consolidarea competitivității CFM am putea depăși sincopele financiare.

Conducătorul CFM a solicitat mai mult spirit întreprinzător, fiind ferm convins că în cazul unui interes comun și plenar din partea tuturor angajaților Magistralei, situația neapărat se va schimba în bine. A fost deja pregătită argumentarea tehnică privind reconstrucția gospodăriei linii din sectorul de sud al Magistralei din creditele oferite de instituții bancare din Occident. Urmează să fie elaborat proiectul respectiv și să fie selectați executorii, în baza licitațiilor organizate în conformitate cu legislația în vigoare. Iar la anul este posibil să obținem deja două locomotive diesel noi, care se deosebesc printr-un grad înalt de performanță. După care vom primi și celelalte loturi de mijloace tehnice. Producerea acestora va reveni pe seama câștigătorului licitației.

Noul echipament va permite organizarea circulației trenurilor chiar și în condiții de urcușuri lungi, înregistrând un efect economic mai mare decât în prezent. Iar locomotivele diesel, aflate în prezent în funcțiune, sunt depășite, consumă mult combustibil, achiziționarea pieselor de schimb pentru ele devenind practic imposibilă, deoarece acestea nu se mai produc.

Odată cu finalizarea reconstrucției drumurilor și aplicării tracțiunii moderne, va exista o oportunitate de a accelera cifra de afaceri a vagoanelor de marfă. Or, nefirească este situația, când înaintarea unui vagon de la nord la sud, pe sectorul Basarabeasca-Giurgiulești, durează două sau chiar trei zile.

Dar nici cea mai perfectă tehnică nu va reuși să atingă standarde înalte, fără specialiști bine pregătiți. Directorul general și-a exprimat îngrijorarea în legătură cu fluctuația de personal în subdiviziunile Magistralei. Pentru a completa insuficiența de specialiști, în primul rând, prin atragerea tinerilor, este necesar de a îmbunătăți motivația muncii, în special pentru cele mai importante specialități feroviare. Tocmai de aceea după achitarea restanțelor urmează a găsi soluții reale pentru majorarea salariilor, care depind în mod direct de îmbunătățirea posibilităților financiare ale Magistralei. Parțial problema poate fi soluționată acum prin revizuirea scalei salariale cu operarea unor majorări din contul reducerii de personal și reglementării cumulărilor de funcții. În acest sens, experiența gării Chișinău și a subdiviziunilor sale este de bun augur, numărul angajaților fiind stabilit în corespundere cu volumul real de muncă și, astfel, făcându-se rost de o sursă financiară semnificativă. Suplimentele la salarii în funcție de vechimea în muncă iscă de asemenea multe întrebări. Acest sistem nu stimulează tinerii specialiști, care, efectuând un volum de muncă similar, sunt plătiți mai puțin decât colegii lor cu experiență. Trebuie să fie căutate rezerve pentru a motiva tinerii să-și clădească destinația profesională aici, la CFM.

Directorul general al ÎS „Calea Ferată din Moldova” Iurii Topala a dat o apreciere pozitivă pregătirii Magistralei pentru traficul de marfă și călători în condiții de iarnă, mulțumind specialiștilor pentru efortul depus.

Pe această notă revizia de toamnă cu comisia-2017 a luat sfârșit.

Imagini: Iurie KOZLOV



și cele reutilizabile să fie distribuite, în primul rând, nu doar pentru reparația celor mai dificile sectoare, dar și pentru cele care înregistrează o îmbunătățire semnificativă a traficului de marfă. Toate secțiile linii sunt pregătite pentru activitatea în perioada de iarnă. Se menține „nucleul” profesioniștilor cu experiență, care și-au dovedit și abilitățile de organizatori pricepuți. Personalul își ridică calificarea, sunt instruiți corespunzător și angajații pentru care apropiata iarnă va fi prima în munca la întreprindere. Pe linia de pregătire se află și echipamentele de dezapezire.

După cum reiese din discursul șefului serviciului mișcare **Igor Munteanu**, în ultima perioadă programul la încărcare este

Magistralei. Totodată, la ședințele de bilanț au fost abordate și probleme privind ameliorarea securității circulației, ocrotirii sănătății, protecției muncii.

În alocuțiunea sa **vicedirectorul general al ÎS „Calea Ferată din Moldova” Serghei Tomșa, responsabil de infrastructură și tracțiune**, a acordat atenție situației că subdiviziunile feroviare au dat dovadă de o nouă abordare în realizarea sarcinilor legate de pregătirea pentru iarnă. Accentul se pune pe componenta economică, ceea ce presupune o atenție sporită față de optimizarea cheltuielilor, în special a resurselor energetice. Dacă anul trecut drept exemplu în acest sens a servit nodul feroviar Basarabeasca, care a revizuit

proporție de 10 la sută de echipamentele utilizate și 90 la sută – de factorul uman. Este necesar să fie respectate strict instrucțiunile de serviciu, să nu fie neglijată instruirea, să fie organizate controale și să fie consolidată disciplina de muncă și cea tehnologică.

În cadrul ședinței de bilanț a luat cuvântul și **șeful serviciului aprovizionare tehnico-materială Valerii Kanna**. El a specificat că în condițiile unei finanțări insuficiente, cererile de materiale parvenite din subdiviziuni n-au fost satisfăcute integral. Din fondurile alocate, ponderea considerabilă a fost destinată achiziționării de traverse, iar restul mijloacelor au fost alocate pentru achiziționarea uleiurilor tehnice, pieselor de schimb



Prima misiune a experților TAIEX la CFM privind punerea în aplicare a unui sistem de tarifare a accesului la infrastructura de cale ferată

În perioada 13-17 noiembrie 2017 la ÎS "Calea Ferată din Moldova" (CFM) au lucrat experții TAIEX (Instrumentul de schimb de informații în cadrul asistenței tehnice a Comisiei Europene) <http://ec.europa.eu/taieux>: Vidmantas Tamulis din Ministerul Transporturilor și Comunicațiilor al Lituaniei și Ville Saaren din Agenția Transporturi a Finlandei, ghidați de Bernard Chantemesse, Înaltul Consilier în domeniul transporturilor din partea Uniunii Europene pentru Ministerul Economiei și Infrastructurii (MEI).

Reprezentanții Serviciului Transport Feroviar al MEI, Roman Gapeev, șef al serviciului, și Vasile Codreanu, consultant principal, împreună cu conducerea CFM prezentată de Serghei Tomșa, vicedirector general al ÎS „CFM”, responsabil de infrastructură și tracțiune, Grigore Condurache, vicedirector general al ÎS „CFM” responsabil de activitatea comercială, alți oficiali ai CFM din Direcția strategii și relații internaționale, serviciile comerciale, economice, financiare au participat la întrevederile de lucru cu experții TAIEX, care s-au desfășurat la sediul central al CFM.

Scopul misiunii constă în analizarea situației existente în Republica Moldova în raport cu legislația

națională și legislația UE relevantă, precum: Directiva 2012/34/UE din 21 noiembrie 2012 privind instituirea unui spațiu feroviar unic european, Directiva 2016/2370 din 14 decembrie 2016 pentru modificarea Directivei 2012/34/UE în ceea ce privește deschiderea pieței serviciilor de transport intern de călători pe calea ferată și gestionarea infrastructurii feroviare, regulamente și acte normative secundare pregătite pentru punerea în aplicare a directivelor, în special Regulamentul UE 2015/909 din 12 iunie 2015 privind modalitățile de calcul al costului, care este direct suportat urmare a exploataării transportului feroviar.



Pe baza acestei evaluări, experții misiunii TAIEX vor elabora o foaie de parcurs detaliată pentru următorii pași, care vor fi întreprinși în Republica Moldova la CFM pentru stabilirea și implementarea unui regim de taxare a accesului pe infrastructura de calea ferată (TUI) în conformitate cu legislația UE în vigoare. La încheierea misiunii experții vor propune o metodologie de calcul a TUI, bazată pe calculul costului direct din cele de gestionare a infrastructurii pentru acele costuri eligibile, care urmează a fi acoperite din veniturile TUI.

Metodologia propusă de calculare a TUI va fi reflectată în draftul noului Cod al Transportului Feroviar din Republica Moldova și/sau aprobată printr-un act normativ guvernamental/ministerial aparte, care este elaborată de către ministerul de specialitate de comun acord cu CFM în contextul implementării prevederilor feroviare din capitolul transport al Acordului de Asociere Republica Moldova–Uniunea Europeană.

În baza materialelor serviciului de presă al CFM



Reuniunea de frontieră a feroviarilor moldoveni și români

Conform planului de lucru, în perioada 22-24 noiembrie 2017 în orașul Chișinău, Republica Moldova, și-a desfășurat lucrările Comisia mixtă de frontieră a căilor ferate din Republica Moldova și România.

Delegația Căii Ferate a Moldovei a fost condusă de Grigore CONDURACHE, vicedirector general al ÎS „Calea Ferată din Moldova”, responsabil de activitatea comercială. În componența delegației au intrat: Alina DIACENCO, director al Direcției strategii și relații internaționale; Valeriu CONSTANTINOV, șef al serviciului relații internaționale și protocol din cadrul Direcției strategii și relații internaționale; Igor PLEŠAKOV, șef al serviciului transport marfă; Igor MUNTEANU, șef al serviciului mișcare; Petru SARACUȚA, șef al serviciului linii; Veaceslav PAȘCAN, prim-adjunct al șefului serviciului călători; reprezentanți ai serviciilor CFM și ai filialelor CFM. Delegația Companiei Naționale a Căilor Ferate Române “CFR” SA



a fost condusă de Viorel PAȘA, instructor central al Serviciului Reglementare și Dezvoltare Trafic.

Delegația Societății Naționale de Transport Feroviar “CFR Marfă” SA a fost condusă de Viorel ENE, director Trafic.

Această reuniune ordinară de la Chișinău urmează să contribuie la îmbunătățirea mecanismului de organizare a traficului de marfă și călători între Moldova și România, precum și la eficientizarea activității complexe a locurilor de trecere a frontierei cu un timp de parcare minim pentru trenurile de marfă și călători sub pretextul

diferitelor tipuri de revizie tehnică a materialului rulant.

Participanții la dialog au analizat volumul transportului de marfă și călători, care a circulat prin locurile de trecere a frontierei dintre Moldova și România în perioada ianuarie-septembrie 2017; orarul de circulație a trenurilor, staționarea vagoanelor și rulajul locomotivelor. Au fost analizate rezultatele implementării protocolului anterior al reuniunii de frontieră, care a avut loc în perioada 22-24 noiembrie 2016, la Predeal, România.

De asemenea au fost elaborate acțiuni pentru asigurarea transmiterii mărfurilor pentru importuri și exporturi și de reducere a timpului de staționare a vagoanelor și de rulaj al locomotivelor. Participanții



la reuniune au convenit asupra orarului trenurilor la locurile de trecere a frontierei în anii 2017-2018, au examinat aspecte legate de organizarea traficului de călători; rezultatele implementării sistemului integrat de comunicații voce-date în cadrul proiectului „Cross-Border infrastructure between Romania and Republic of Moldova)” în regiunea Galați Larga–Giurgiu-lești, stabilirea procedurii de coordonare și

eliminarea deficiențelor apărute în echipamentele de telecomunicații pe sectorul Galați Larga (CFR)-Giurgiu-lești (CFM) etc.

Ședința a avut ca rezultat semnarea Protocolului Comisiei mixte de frontieră, care va intra în vigoare la data de 10 decembrie 2017.

Următoarea ședință a Comisiei mixte de frontieră se va desfășura în trimestrul IV al anului 2018, în România.





o felicită cordial cu ocazia zilei de naștere pe **Liliana NICHIFOROV**, redactor șef-adjunct, dorindu-i inspirație și realizări de creație, sănătate, fericire, bucurii!

Colectivul serviciului management eficiență energetică îl felicită cordial cu prilejul zilei de naștere pe șeful serviciului **Serghei ROBU**, dorindu-i multă sănătate, bunăstare, fericire și realizări marcante în activitatea profesională!

Administrația și comitetul sindical ale depoului de locomotive Basarabeasca îi felicită din suflet pe colegii de muncă cu ocazia unor date remarcabile: a zilelor de naștere – **Vladimir NEGRU**, mecanic în depou; **Domnica KÂȘLALĂ**, însoțitor

în trenul de intervenție nr.2; **Maria BELOUSOVA**, șef-adjunct al depoului de locomotive, responsabil de resurse umane; cu prilejul aniversării a 55-a – **Alexandru NUCULIȚA**, mecanic în depou; aniversării a 30-a – **Oleg IVANOV**, lăcătuș în depou.

Administrația și comitetul sindical ale secției semnalizare și comunicații Chișinău adresează cordiale felicitări cu ocazia zilei de naștere sexagenarei **Natalia SOROCEAN**, lui **Mihail ANTOCI**, mecanic de comunicații; **Tatianei ERMOLINA**, mecanic principal de comunicații; **Ninei MUȘUC**, contabil-șef, și **Larisei SLUPEȚKAIA**, mecanic SCB.

– Să fiți sănătoși și bucuroși, inspirați și încrezători în tot ce vă propuneți! LA MULȚI ANI, dragii noștri!

Administrația Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova” îl felicită cu ocazia zilei de naștere pe **Veaceslav PÎRLOG**, șef al serviciului economic al CFM.

– Vă dorim sănătate, zile senine și fericire, proiecte îndrăznețe, bunăstare în familie și mult noroc pe calea vieții!

Colaboratorii redacției ziarului „Feroviarul Moldovei”

SĂ FIM SĂNĂTOȘI

Ce să nu faci când afară este foarte frig

Frigul nu ne îmbolnăvește, nu ne face să răcim dacă ne îmbrăcăm corespunzător. În plus, aerul curat este benefic pentru organism. În schimb, ne putem îmbolnăvi singuri dacă nu respectăm anumite cerințe.

Când afară este frig trebuie să ne îmbrăcăm corespunzător. Dacă este iarnă, clar că nu ieșim afară în tricou. Nu trebuie însă nici să ne înfolim excesiv. Este recomandată o bluză de corp sau un tricou de bumbac, peste care să luăm un pulover sau o geacă. O greșală, pe care o comitem mulți dintre noi, este să ne îmbrăcăm bine în partea de sus a corpului, dar să luăm pe noi doar o pereche de blugi. O altă greșală, pe care o comitem, este să ne îmbrăcăm bine, dar să nu purtăm căciula sau mănuși. Frigul ne ia de la extremități și de atâta acestea trebuie protejate cel mai mult.

Nu vă înfoliți și nu puneți fular la gură

Dacă ne înfolim peste măsură, nu ne va fi mai cald, ci, din contra, mai frig. Dacă luăm pe noi mai multe rânduri de haine, mai ales cele care sunt strânse pe corp, vom transpira și automat ne va fi mai rece. Tot așa răcim cel mai ușor. În cazul copiilor, părinții greșesc când le pun fularul pe gură. Zona se umezește peste măsură și așa ajung să se dezvolte bacterii. Este

Nu vă speriați de frig

Dacă este frig afară, asta nu înseamnă că trebuie să stăm în casă tot timpul. Dacă avem zile cu temperaturi de -20°C este firesc să evităm să stăm mult timp afară. Dacă însă temperaturile de iarnă sunt normale, adică în jurul valorii de -5°C , indicat este să ieșim afară pentru că aerul curat face bine. O oră petrecută afară ne poate ajuta și nu ne îmbolnăvește. Este valabil și pentru copii. Cu cât stăm mai multe zile închiși în casă, la căldură, cu atât vom fi mai expuși atunci când ieșim la frig. Corpul se acomodează treptat cu temperatura și nu este bine să aibă șocuri mari. Așa apar bolile de sezon.

Lichidele calde nu ne încălzesc

Lichidele calde consumate iarna, atunci când suntem afară, nu ne ajută deloc. Cu toții avem tendința să bem ceai cald când suntem afară iarna. Aceasta nu ne ajută. Senzația de căldură este temporară și transpirăm imediat, lucru pe care nu îl dorim să se întâmple iarna. Nici alcoolul nu este indicat. Senzația de căldură este doar la nivelul pielii și

LUMEA CĂILOR FERATE

Tren de mare viteză care “zboară” cu 250 de kilometri pe oră, testat în China

Chinezii testează un nou tren de mare viteză, care zboară pe șine cu 250 de kilometri pe oră, cât un avion care decolează. Garnitura de probă a plecat într-o călătorie de 640 de kilometri de-a lungul Chinei.

Traseul trece prin zone muntoase greu accesibile, de aceea chinezii au construit tuneluri și poduri care puse cap la cap adună jumătate din lungimea drumului. În plus, autoritățile au planuit noua cale ferată de viteză cu multă atenție, pentru a proteja rezervații naturale, în care trăiesc specii de cale de dispariție, cum ar fi urșii panda.



INFORMAȚIE UTILĂ

Cât va costa polița de asigurare medicală în Moldova în 2018?

În 2018, prețul unei polițe de asigurare obligatorie de asistență medicală în Moldova nu se va schimba și va constitui, la fel ca și anterior, 4056 lei pentru o persoană.

Aceasta este prevăzut de Legea fondurilor asigurării obligatorii de asistență medicală pentru anul 2018, aprobată de Guvernul RM.

Documentul mai prevede că, la fel ca și în anii precedenți, în 2018 polița de asigurare obligato-

rie de asistență medicală va putea fi procurată la un preț redus până la data de 1 aprilie 2018. Astfel, persoanele care procură polița în mod individual vor beneficia până la data de 31 martie de reduceri în valoare de la 50 la 75 la sută din prețul poliței.

De menționat că în 2009 prețul poliței de asigurare obligatorie de asistență medicală în Moldova a constituit 2637,6 lei, în 2010 – 2478 lei, în 2011 – 2772 lei, în 2012 – 2982 lei, în 2013 – 3318 lei, iar în 2014-2017 – 4056 lei.

Anterior Guvernul RM a prevăzut să majoreze prețul poliței până la 5319 lei, însă Parlamentul a adoptat modificări la Legea de privire la asigurarea obligatorie de asistență medicală, potrivit cărora a fost introdus un moratoriu asupra majorării prețului poliței.

În baza materialelor agențiilor de presă



complet greșit să ne acoperim gura ca să nu intre aerul rece pe acolo. De asemenea, nu luați mai multe perechi de șosete, deoarece afectată circulația și veți avea mereu picioarele înghețate. Mai bine alegeți încălțăminte îmblănită și purtați o singură pereche de șosete pentru ca piciorul să se poată mișca în voie.

vom ajunge din nou să transpirăm. În sezonul rece este bine să consumăm alimente naturale care întăresc sistemul imunitar. Citricele sunt foarte bune, legumele cu frunze verzi, ghimbirul fac minuni, dar și dovlecelul ajută corpul să se adapteze mai ușor la temperaturile scăzute.

În baza materialelor agențiilor de presă