

FEROVIARII MOLDOVEI



nr.6 (6015) 15 octombrie 2021

Ziarul apare
din 1 mai 1941

www.cfm.md; www.railway.md



www.facebook.com/Calea-Ferata-din-Moldova

INTERVIU CU SUBIECT ACTUAL

Oleg TOFILAT: venim cu noi posibilități ale CFM pe piața serviciilor de transport



Oleg TOFILAT, director general al ÎS "Calea Ferată din Moldova"

Domnule director general, după cum se știe, recent Parlamentul RM a adoptat în prima lectură proiectul noului Cod al transportului feroviar. Vă rog să împărtășiți cititorilor ziarului nostru opinia dumneavoastră vis-a-vis de chestiunea în cauză și planurile imediat următoare de consolidare a pozițiilor CFM.

— Noul Cod constituie suportul juridic pentru reforme serioase în domeniul transportului feroviar. El presupune restructurizarea domeniului, accesul total al sectorului privat la transportul de marfă și călători, precum și crearea condițiilor favorabile pentru viitoarele investiții.

Principalul avantaj pentru noi, pentru colectivul feroviar, este posibilitatea susținerii gospodăriei linii și a traficului de pasageri din contul mijloacelor bugetului de stat. Fără noul Cod aceasta este imposibil de realizat, deoarece în atare caz oferirea suportului din partea statului ar fi o încălcare a legislației curente. Toți considerăm, că statul trebuie să ofere ajutor CFM și, respectiv, feroviarilor. Cu adevărat, așa este. Dar în acest scop este necesar un mecanism special, iar ca el să fie unul real e necesară o contabilitate separată pentru subdiviziunile, ce vor beneficia de mijloacele alocate din buget. Dacă o asemenea contabilitate nu există, suportul din partea statului este imposibil, deoarece se încalcă regulile concurenței legale, de exemplu, în raport cu transportul auto și cel aerian. Dacă statul va aloca, bunăoară, mijloace din buget pentru susținerea traficului de pasageri și întreținerea liniilor, iar banii vor fi folosiți la reparația vagoanelor, colegii noștri din alte domenii ale transportului vor considera aceasta drept concurență neloială și astfel suportul statului va fi declarat ilegal.

A patra lună transportul feroviar al Republicii Moldova funcționează sub conducerea unei noi echipe în frunte cu directorul general Oleg TOFILAT. Despre situația deplorabilă a Întreprinderii de Stat "Calea Ferată din Moldova" în momentul preluării ei de către actuala echipă de conducere se știe foarte bine. Starea de lucruri în domeniul transportului feroviar autohton a constituit mult timp subiectul principal în toată mass-media din republică. Toată țara îi compătimea pe feroviarii magistralei, care de cinci luni nu mai primeau salarii. La fel de sincere erau și regretele publice în legătură cu lipsa volumelor de transportare a mărfurilor, cu anularea curselor internaționale de pasageri.

Nu e greu a ne imagina, care au fost chestiunile primordiale pe agenda noului director general al CFM. Desigur, reluarea achitării regulate a salariilor angajaților întreprinderii, discuțiile privind posibilitățile de lichidare a restanțelor salariale, creșterea volumului de muncă și căile de relansare a curselor internaționale de pasageri. Soluționarea tuturor acestor probleme-cheie s-a încununat cu rezultate pozitive. Grație acțiunilor întreprinse, colectivul de mii de angajați al întreprinderii a încetat să mai considere situația în domeniul transportului feroviar una lipsită de speranță. În prezent salariile la zi sunt achitate regulat. Dispoziția oamenilor a devenit mult mai bună. Despre acțiunile de reanimare a transportului feroviar, ce urmează a fi întreprinse în continuare, a relatat în interviul acordat ziarului "Feroviarul Moldovei" Oleg TOFILAT, director general al ÎS "Calea Ferată din Moldova".

Conform Codului în vigoare, Întreprinderea de Stat "Calea Ferată din Moldova" constituie întreg sectorul feroviar, iar în noul Cod se precizează, că Administratorul infrastructurii poate dispune de autonomie în cadrul acestei întreprinderi. Noi putem efectua bilanțuri și evidentă separată doar privind veniturile și pierderile din infrastructură. Întreprinderea va rămâne unită, dar vom efectua două bilanțuri contabile: unul pe operațiunile de transportare și altul — pe infrastructură. Astfel CFM va putea primi suport din partea statului pentru menținerea infrastructurii.

Situația este similară și în cazul trenurilor locale. Noi vrem să dezvoltăm sectorul respectiv, să modernizăm materialul rulant, să mărim numărul liniilor de cale ferată — toate acestea pentru a corespunde nivelului modern al deservirii. Dar este ireal a realiza toate acestea cu forțele proprii din cauza veniturilor mici de pe urma traficului de călători, care acoperă doar câteva procente din volumul total al cheltuielilor.

Conform prevederilor noului Cod al transportului feroviar, alocațiile din bugetul de stat pentru dezvoltarea traficului local de pasageri și a gospodăriei linii ar putea constitui câteva sute de milioane de lei anual. Firește, e un ajutor substanțial pentru noi.

Am avut câteva discuții cu angajații din colectivele de muncă privind majorarea salariilor. În viitorul apropiat nu este posibilă creșterea volumului salarizării muncii, deoarece pentru aceasta este necesar, în primul rând, a mări incasările bănești. Mijloacele alocate din bugetul de stat în mărime de câteva sute de milioane de lei anual vor ajuta la realizarea planului de majorare a salariilor feroviarilor magistralei de două ori către anul 2023.

Noi suntem bucuroși, desigur, că în prezent Guvernul și Parlamentul RM conștientizează necesitatea investiției mijloacelor pentru întreținerea gospodăriei linii și a trenurilor de călători. Pentru dezvoltarea traficului local de pasageri se preconizează a fi acoperite din buget 80-90 la sută din cheltuieli, iar a tra-

ficului internațional — 20-30 la sută.

Adoptarea noului Cod nu înseamnă că divizarea căii ferate se va produce foarte curând. Sunt necesare motive întemeiate pentru luarea unei atare decizii, dar și timp — minim cinci ani.

Fără implementarea mecanismelor de piață moderne orice domeniu degradează treptat. De aceea și transportul feroviar trebuie să recurgă cât mai rapid la mecanisme speciale de piață, care vor permite domeniului să se dezvolte și să se perfecționeze. De exemplu, dacă vreun operator european, care efectuează transporturi de pasageri, va dori ca trenurile sale să circule pe teritoriul țării noastre, noi îi vom oferi asemenea posibilitate contra plată pentru utilizarea infrastructurii și gărilor Căii Ferate din Moldova. Indiscutabil, aceasta va avea un impact benefic asupra dezvoltării magistralei.

De rând cu toate acțiunile întreprinse în scopul reabilitării CFM, un pas important este semnarea de către Președintele Republicii

Moldova Maia SANDU a decretului cu privire la inițierea negocierii împrumutului de circa 24 milioane euro între RM și Banca Europeană de reconstrucție și dezvoltare, destinat realizării Proiectului de restructurare a infrastructurii feroviare. Cum vor fi folosite aceste mijloace bănești?

— Proiectul respectiv a demarat în anul 2014. Grație lui au fost procurate locomotive noi, fără de care traficul de marfă ar fi fost stopat deja. În prezent au loc negocieri active privind modernizarea tronsonului feroviar Tighina—Basarabeasca—Giurgiulești. Costul lucrărilor s-a dovedit a fi cu 48 milioane euro mai mare decât se planificase în anul 2014. Experții au analizat detaliat situația și au ajuns la concluzia, că modernizarea sectorului respectiv va necesita majorarea sumei mijloacelor bănești. Deoarece bugetul de stat nu dispune de asemenea bani, s-a luat decizia de a majora suma împrumutului și a trimite o adresare Băncii Europene de Investiții și Băncii Europene de Reconstrucție și Dezvoltare.

Guvernul precedent n-a reușit să realizeze acest obiectiv, deoarece imputernicirile provizorii nu i-au permis asumarea unor obligațiuni de lungă durată. Eu sunt foarte bucuros, că noul Guvern al RM a soluționat atât de rapid chestiunea în cauză. La data de 6 octombrie a.c. Ministrul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale Andrei SPÎNU și directorul regional BERD, Matteo PATRONE, au semnat Acordul de împrumut dintre Republica Moldova și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare. Bani vor fi alocați pentru modernizarea infrastructurii feroviare pe tronsonul Bender—Căușeni—Basarabeasca—Etuția—Giurgiulești. Acest segment

Continuare in pag.2 ►



INTERVIU CU SUBIECT ACTUAL

► Continuare din pag. 1

este cel mai aglomerat tronson feroviar al Magistralei Moldovenești, care asigură tranzitul de marfă din România și Ucraina. În luna octombrie curent se preconizează semnarea contractului de împrumut cu BERD și sperăm să reușim același deziderat cu BEL. Ratificarea acestor contracte cu băncile de către Parlamentul RM va avea loc paralel.

Următoarea etapă este încheierea contractului cu antreprenorul, care a fost selectat în urma unei licitații internaționale. Conform regulilor băncilor finanțatoare, antreprenorul are două obligații de bază: proiectarea și construcția ori reparația capitală a sectorului. Lucrările respective vor trebui finisate până la sfârșitul anului 2024.

Putem constata cu satisfacție învierea traficului de marfă. Încetul cu încetul, agenții economici revin la serviciile CFM. Este pregătită Calea Ferată a Moldovei să facă față cererii de transportare a încărcăturilor cu material rulant în stare bună?

— Sunt foarte recunoscător întregului colectiv al Căii Ferate a Moldovei pentru felul, în care toți membrii lui și-au suflcat mâncile și s-au apucat de muncă. Au început să vină încășările din traficul de marfă, au apărut banii pentru achitarea salariilor angajaților întreprinderii, a devenit posibilă menținerea materialului rulant în stare tehnică bună. Firește, aceasta nu e suficient. Mai există și datoriile acumulate, dar situația se ameliorează pe zi ce trece și meritul este, desigur, al fiecărui feroviar. Dacă este pregătită Calea Ferată a Moldovei să facă față cererii de transportare a mărfurilor în vagoane bune? Da. Însă dacă am dispune de mai multe vagoane, ar putea fi transportate și mai multe încărcături.

Remizele vagoane funcționează astăzi în mod activ. Toate unitățile de material rulant, care pot fi reparate și restabilite, vor fi puse în funcțiune pentru a crește veniturile întreprinderii.

O altă veste bună, ce ține de traficul de călători, este reluarea curselor spre București, Iași, Odesa. Acest eveniment însuflă speranța, că și alte curse internaționale vor reveni treptat în orarul circulației trenurilor. Care sunt perspectivele?

— Vizavi de cursele internaționale de pasageri spre București, Iași și Odesa ne-am expus deja poziția. În cazul dat reușita depinde de doi factori: cât de operativ va putea fi restabilit materialul rulant de pasageri și cât de repede vom ajunge la un acord cu administrațiile feroviare din țările vecine și coordona orarul circulației. Data relansării trenurilor de călători pe direcțiile respective este stabilită pentru 1 noiembrie curent.

În declarațiile sale oficiale administrația CFM a specificat în repetate rânduri, că traficul de pasageri cu Rusia va fi reluat atunci când situația epidemiologică se va ameliora și Federația Rusă va suspenda interdicția de circulație a trenurilor pe cursele internaționale. Noi purtăm permanent negocieri cu Ministerul Transporturilor din Federația Rusă, cu misiunea diplomatică rusă în Moldova și reprezentanța comercială a Federației Ruse. Dialogul nostru este destul de constructiv, sincer. În cadrul intrevederilor sunt discutate nu doar chestiuni, ce țin de traficul de călători, ci și aspecte privind investițiile în materialul rulant. Deși avem înțelegerea reciprocă obținute, soluționarea situației create depinde nu atât de factorii comerciali, cât de ameliorarea stării sanitare-epidemiologice în general.

De remarcat, că administrația CFM va purta negocieri cu Ukrzaliznița vizavi de reluarea traficului feroviar între Moldova și Ucraina, iar mai exact — pe direcțiile Kiev și Carpați. Cel mai probabil, transportarea călătorilor se va efectua cu materialul rulant al Ucrainei, deoarece la ora actuală trenurile moldovenești nu sunt în cea mai bună stare.

Domnule director general, recent ați participat la cea de-a 68-a Asamblée Generală a Asociației Europene a căilor ferate și com-

paniilor de infrastructură (CER), precum și la cea de-a 14-a ediție a Expoziției internaționale TRAKO, desfășurate la Gdansk, Polonia. Ce v-a impresionat cel mai mult în timpul acestei deplasări?

— Nu există nici o îndoială, că Moldova trebuie să devină parte a rețelei europene de culoare feroviare de marfă și rețelei de dezvoltare a rutelor de pasageri. Din păcate, până acum țara noastră a rămas în umbră. Dar noi vom întreprinde toate acțiunile pentru ca Moldova să apară pe hărțile europene de transport. În acest scop este necesară, în primul rând, o colaborare strânsă cu Guvernul și Ministerul Afacerilor Externe ale RM. Asociația Europeană a căilor ferate și companiilor de infrastructură ne-a promis de asemenea tot suportul din partea sa.

Un alt aspect la fel de important este stabilirea și conștientizarea perspectivelor domeniului feroviar în spațiul european. Vectorul principal al dezvoltării sectorului feroviar este așa-numitul "acord verde", conform căruia statele Uniunii Europene și-au luat angajamentul în domeniul transportului să reducă cu 55 la sută până în anul 2030 volumul substanțelor nocive eliminate în atmosferă. Scopul este unul extrem de îndrăzneț, presupunând o serioasă tranziție modală de la transportul auto la cel feroviar.

La ora actuală în Europa se bucură de mare cerere transporturile contiere, cu ajutorul cărora semiremorcile cu marfă sunt amplasate pe platforme feroviare, deplasându-se cea mai mare parte din drum pe șine, după care ajung nemijlocit până la depozit pe roți. Aceasta reduce semnificativ degajările de substanțe nocive în atmosferă.

Luând în considerație experiența colegilor europeni, noi trebuie să chibzuim de asemenea asupra perspectivelor de viitor, deoarece direcția respectivă ar putea să ne aducă suplimentar câteva sute de tone de încărcături anual. Un asemenea proiect ar putea fi realizat nu mai devreme de anii 2023-2024, dar procesul de pregătire și calculele trebuie începute deja azi.

Scopul nostru principal este

majorarea volumului traficului de marfă la Calea Ferată a Moldovei.

De Tofilat, care este în opinia dumneavoastră perspectiva imediat următoare a CFM?

— Pentru anii următori obiectivele principale sunt: în primul rând majorarea dublă a salariilor și creșterea circuitului întreprinderii până la 1,5 miliarde lei anual.

În viitorul apropiat vom examina proiectele restabilirii complete a rețelei de infrastructură pe toate sectoarele Căii Ferate din Moldova, precum și vom purcede la renovarea stocului de vagoane și locomotive de manevră, aceste proiecte prezentând un interes strategic pentru CFM.

Și la finele discuției să abordăm o problemă foarte stringentă: la nodurile feroviare este foarte acut deficitul de cadre profesionale. Scăderea numărului acestora a început încă acum câțiva ani. În opinia dumneavoastră, cum poate fi stopat acest proces nedorit și cum poate fi ameliorată starea de lucruri privind resursele umane la întreprindere în ansamblu? În aceeași ordine de idei, care sunt perspectivele lichidării restanțelor salariale?

— Plecarea cadrelor profesionale poate fi și trebuie stopată. În primul rând, este necesar a majora către anul 2023 salariile de două ori. Posibilitatea este absolut reală, dacă circuitul anual al întreprinderii va constitui 1,5 miliarde lei.

În anul 2020 circuitul CFM a alcătuit un miliard de lei. În anul curent el va fi, probabil, ceva mai mic, deoarece în prima jumătate a anului veniturile Căii Ferate a Moldovei au constituit circa 260 milioane lei. Nu e deloc ușor a atinge cifra de afaceri de un miliard lei anual, dar mai urmează trimestrul patru și vom depune toate eforturile. Preconizăm atingerea în anul viitor a cifrei de 1,2 miliarde lei, iar în 2023 — 1,5 miliarde lei. În atare condiții este absolut reală dublarea fondului de salarizare.

Un alt aspect la fel de important ține de îmbunătățirea condițiilor de muncă la calea ferată, iar mai exact — renovarea stocului de locomotive și vagoane. Una e

să mănuiști tehnică și instrumente vechi, și cu totul altceva — material rulant nou, instrumente și utilaje de ultimă generație. Modernizarea se va răsfrânge și asupra echipamentului special, proceselor de producție și computerizării.

Putem afirma cu încredere, că salariile decente, utilajul nou și condițiile sigure de muncă vor ajuta la păstrarea specialiștilor de înaltă performanță și atragerea unor cadre calificate la Magistrala Moldovenească.

Ne face mare plăcere să conștientizăm, că la ora actuală, comparativ cu statistica tristă a perioadei precedente, numărul noilor angajați s-a majorat, iar plecarea cadrelor a încetinit. Peste un an-doi IS "Calea Ferată din Moldova" va deveni un angajator și mai atractiv, iar peste 4-5 ani va fi una dintre întreprinderile fruntașe ale republicii, dacă vom continua dezvoltarea în același ritm ca și acum.

Cât privește lichidarea restanțelor salariale, veniturile întreprinderii în momentul de față permit doar asigurarea necesităților curente, din păcate.

Acum trei luni, în timpul discuțiilor situației create cu muncitorii din colectiv cea mai acută problemă nu era doar lichidarea restanțelor, ci și achitarea salariilor pentru luna în curs, gășirea mijloacelor bănești pentru procurarea combustibilului. Nimeni nu era de acord să ne ofere combustibil pe datorie. Iar fără el, precum se știe, trenurile nu se mișcă din loc. În prezent nu mai există o asemenea problemă. Salariile sunt achitate lunar, combustibilul este procurat, se achiziționează de asemenea piesele și materialele necesare.

Revenind la subiectul lichidării restanțelor salariale, pot spune cu certitudine, că întreprinderea va achita datoriile față de angajați, creditorii și agenții economici anume din contul realizării activelor neoperaționale. În acest sens avem o colaborare strânsă cu Guvernul RM. E o procedură birocratică grea, fiind vorba de patrimoniul statului, care nu se vinde repede. Ea va dura ceva timp, dar cred că până la finele anului vom îndeplini această sarcină.

Irina KRAEVSKAIA

Calea Ferată a Moldovei are spre ce tinde

Oleg TOFILAT, director general al IS "Calea Ferată din Moldova", și Alexandru GUTOVSKI, director al Direcției strategii și relații internaționale a CFM, au participat la cea de-a 68-a Asamblée Generală a Asociației Europene a căilor ferate și companiilor de infrastructură (CER), precum și la cea mai mare Expoziție internațională feroviară — TRAKO 2021, care s-au desfășurat în perioada 19-22 septembrie curent la Gdansk, Polonia.



Aspecte importante ale politicii din domeniu au fost examinate în cadrul ședinței Asambleei. S-a discutat schimbarea politicii Rețelei Transeuropene de transport (TEN-T); elaborarea sistemului european de bilete de tren, accesibil pentru toți operatorii feroviari, cu posibilitatea interacțiunii modale; protecția mediului ambiant; impactul pandemiei de COVID-19 asupra domeniului și mecanismele de susținere a operatorilor feroviari din partea Comisiei europene și a autorităților publice locale etc.

Delegația moldovenească a



luat cunoștință cu mare interes de cele mai noi tehnologii din domeniul tehnicii feroviare. TRAKO 2021 este a doua ca mărime expoziție cu tematică feroviară în Europa, ce întrunește 500 de participanți din 25 de țări. În cadrul expoziției a existat posibilitatea de a lua cunoștință de ino-

vațiile tehnice ale producătorilor de material rulant, instrumente și utilaje pentru îngrijirea tehnică a liniilor, de soluțiile tehnice inovatoare pentru operațiunile de manevră. În plus, au putut fi examinate peste 20 variante de trenuri moderne de călători, atât de necesare Căii Ferate din Moldova în perspectivă medie pentru



asigurarea legăturii feroviare de călători cu orașele București, Kiev, Lviv și Moscova.

Participanții la expoziție au manifestat un interes aparte pentru noul vagon, produs în anul 2021 de Uzina Tęghelski din cadrul unei companii poloneze constructoare de mașini. Vagonul

(foto nr.1) poate efectua transporturi cu viteza de până la 200 km/oră. El este dotat cu un sistem nou de informare pentru călători, rețea Wi-Fi. Capacitatea vagonului este de 72 pasageri. De asemenea el poate fi dotat cu 4 sau 8 locuri pentru biciclete.

O altă premieră a fost prezentată de compania elvețiană Stadler — trenul electric cu două nivele Kiss (foto nr.2), construit în Polonia.

Impactul neutru al căilor ferate asupra cliimei constituie în prezent unul din subiectele-cheie ale dezvoltării transportului feroviar în UE. N-a făcut excepție în acest sens nici expoziția din Polonia, unde au fost prezentate trenuri pe bază de hidrogen și hibride, precum și prima locomotivă poloneză de manevră cu hidrogen (foto nr.3).

În cadrul Expoziției TRAKO 2021 a fost demonstrată și o locomotivă de manevră modernizată, de asemenea destinată traficului de călători (foto nr.4).

Irina KRAEVSKAIA



AGENDA ZILEI: PREGĂTIREA PENTRU IARNĂ

Gările CFM întâmpină ospitalier pasagerii

Împună cu frenezia culorilor galben-roșietice, prima lună de toamnă aduce în fiecare an feroviarilor CFM preocupări plăcute și responsabile, ce țin de pregătirea filialelor întreprinderii pentru traficul de toamnă-iarnă al călătorilor. Deși pandemia de COVID-19 crează mari probleme deja al doilea an, specialiștii domeniului călători al IS "Calea Ferată din Moldova" întâmpină bine pregătiți sezonul rece.



Colectivele tuturor celor 6 gări ale CFM au început demult pregătirile pentru activitatea în perioada de toamnă-iarnă 2021-2022. Angajații muncesc cu sârguință, păstrând speranța că vor reveni treptat la volumul de muncă de altădată, în special pe rutele internaționale. Și trebuie remarcată situația, că grație eforturilor administrației Magistralei Moldovenești aceasta a devenit parțial posibil. Calea Ferată a Moldovei a venit cu vestea bună pentru locuitorii republicii, precum și ai statelor vecine România și Ucraina, că din 1 noiembrie 2021 vor fi relansate cursele internaționale de pasageri Chișinău-Iași, Chișinău-București și Chișinău-Odesa.

Deocamdată, însă, colectivele de muncă ale gărilor Căii Ferate a Moldovei au depus eforturi și au realizat cu succes programul lucrărilor de pregătire. În mod tradițional, drept călăuză au servit "Acțiunile de pregătire a gospodăriei și cadrelor pentru activitatea în condițiile de iarnă 2021-2022". Au fost pregătite, bunăoară, toate încăperile gărilor: aceasta a devenit posibil în mare parte grație situației, că angajații de acolo, muncind în ture, au reușit să asigure paza, controlul permanent al integrității patrimoniului, precum și datorită atitudinii grijulii față de averea Căii Ferate a Moldovei.

În scopul îmbunătățirii calității deservirii pasagerilor și satisfacerii depline chiar și a celor mai

exigente cerințe ale acestora, în preajma trecerii la ora de iarnă la toate gările CFM au fost reînnoite panourile informative și standurile cu orarul circulației trenurilor în perioada de iarnă. Au fost văruiți bordurile peroanelor, a fost nimicit buruiianul de pe liniile de cale ferată. Bucură privirea pasagerilor sălile moderne, curate, confortabile și spațioase ale gării din capitală, unde oamenii se pot odihni, adăposti de ger în perioada rece, precum și au posibilitatea să admire acvariile cu pești exotici. Îngrijitoarele încăperilor de producție și de serviciu ale gării Chișinău Ana Luca și Maria Oanta, electricianul Vladimir Donciu au meritat toată lauda din partea administrației gării și a pasagerilor pentru munca lor conștiincioasă și calitativă.

Recent, în perioada caldă la gara suburbană Ungheni a fost reparat exteriorul clădirii chiar de către angajații de aici. Din timp au fost pregătite toate materialele necesare. Iar anterior, în anul 2020 au fost executate reparații cosmetice în interior. La gara internațională Ungheni au fost reînnoite straturile cu flori. La ambele gări se acordă atenție primordială sălilor de așteptare și odihnă pentru călători, asigurării stării sanitare convenite în toate încăperile. Administrația stației feroviare de frontieră Ungheni apreciază înalt aportul și calitatea muncii celor ce asigură curățenia și ordinea în spațiile de producție și de serviciu: Alexan-

dru Sirbu, Alexandru Holeavciuc, Tatiana Pendus, Oleg Cebotari, Eudochia Mușet, Aurica Brai. În vara trecută, bunăoară, ei au cosit buruiianul din cele patru scuaruri de la gara internațională și de pe pantele gării suburbane.

În centrul atenției colectivelor gărilor Chișinău, Ungheni, Basarabeasca, Bălți-Slobozia, Ocnita, Bender se află asigurarea securității circulației trenurilor și protecția muncii angajaților, respectarea cerințelor sanitare-epidemiologice, stabilite în perioada pandemiei de COVID-19.

Cu multă responsabilitate și grijă se ocupă de gestionarea gospodăriei pasageri specialiștii gării Basarabeasca, care sunt mereu cu gândul la călători. Astfel, ei au avut grijă ca pasagerii să se bucure tot anul de verdele sănătos al tufarilor rețezați sub diverse forme, una mai originală decât alta, dar și de culorile vii, neobișnuite ale florilor plantate în perioada caldă. De multă conștiinciozitate dau dovadă îngrijitoarele încăperilor de producție și de serviciu Nina Andreev, Nina Mocanu, Marina Ciubotaru, îngrijitorul de teritorii Nicolae Cuznețov. Feroviarilor de aici speră să fie reluată circulația trenului pe cursa locală Basarabeasca-Zloți.

Salubritatea și amenajarea teritoriului, înverzirea în perioada caldă sunt preocupările permanente ale îngrijitoarelor încăperilor de producție și de serviciu Valentina Gonciar și Dina Vi-

niciuc, îngrijitorilor de teritorii Victor Gonciar și Andrei Prodan de la gara Ocnita.

Gara Bălți este o filială mai complexă a CFM, cu mai multe încăperi de producție și un teritoriu mai întins, de aceea și numărul angajaților ocupați cu îngrijirea lor este aici mai mare. Dar și ei — îngrijitoarele încăperilor de producție și de serviciu Ludmila Măslîțkaia, Ana Băbii, Liuba Briciag, Larisa Gherșteaga, Raisa Rotaru, îngrijitorii de teritorii Iurie Popescu, Ion Cebotari, Tudor Nedelea, Serghei Cudalib, Anatolie Borșci — au aceleași griji și preocupări ca și colegii lor de la alte gări: să asigure ordinea, curățenia și confortul, care să atragă și să placă nu doar călătorilor din oraș, ci și din localitățile adiacente.

Specialiștii gărilor Magistralei Moldovenești demonstrează mult spirit gospodăresc în procesul de pregătire a gospodăriei pentru sezonul actual de încălzire și asigurare a respectării regulilor securității antiincendiară. Îndeplinirea la timp și calitativă a tuturor "Acțiunilor de pregătire a gospodăriei și cadrelor pentru activitatea în condițiile de iarnă 2021-2022" vor permite colectivului domeniului pasageri al CFM să asigure cu succes securitatea circulației trenurilor pe Calea Ferată a Moldovei.

— Feroviar cu experiență, buni conducători și organizatori, — a reiterat, printre altele, șefa întreprinderii gării Chișinău Ina CIOARĂ, — s-au dovedit a fi pe parcursul

activității lor îndelungate administratorii gărilor Ungheni Lilia Bernic, decorată recent cu insigna "Почетный железнодорожник", Basarabeasca — Larisa Hmîlevskaia, Bălți-Slobozia — Andrei Savciuc, Ocnita — Ludmila Boico. Colectivele conduse de ei prestează o muncă calitativă, fără a pierde speranța că situația economicofinanciară a magistralei se va normaliza. Administrația CFM depune mari eforturi în acest scop.

...Transportul de pasageri: aerian și feroviar, auto și maritim... O bună parte din călători preferă să se deplaseze cu trenul, considerând acest tip de transport cel mai sigur. Ba și prețurile sunt accesibile. Nu e de neglijat și partea motivată: impresiile pozitive, irepetabile de pe urma călătoriilor, romantica lor lasă urme plăcute în sufletul fiecăruia.

Domeniul pasageri al Căii Ferate din Moldova oferă cu amabilitate serviciile sale de transportare a călătorilor în trenurile locale și internaționale. Din luna noiembrie curent, de exemplu, vor fi reluate cursele internaționale spre Ucraina și România, pasagerii având posibilitatea să aprecieze după merit eforturile și acțiunile bine intenționate ale administrației IS "Calea Ferată din Moldova".

Liliana NICHIFOROV

Imagini: Aurelia MATEI, inginer pentru protecția sănătății și securitatea muncii la gara Chișinău



Specialistii serviciului financiar al CFM îl felicită cu ocazia zilei de naștere pe **Alexei TOPOROV**, șef al serviciului financiar.

— Stimate domnule! Vă dorim din tot sufletul sănătate, energie nesecată, succese în toate. Să vă fie viața mereu plină de înțelegere și susținerea colegilor, de căldura căminului familial, de dragostea rudelor și prietenilor!

 Administrația, comitetul sindi-

cal și colectivul secției Chișinău alimentare cu energie electrică o felicită cordial cu ocazia JUBILEULUI pe **Tatiana LISOVSKAIA**, electromontor la sectorul energetic Chișinău; precum și cu prilejul zilelor de naștere — pe **Elena GONZACENKO**, tencuitor-zugrav în secția nr.1 alimentare cu energie electrică; **Veaceslav DELIGUL**, șofer la sectorul energetic Bender; **Iurie MOLCIANOV**, lăcătuș-reparator la sectorul energetic

nr.1; **Ivan CULIUC**, electromontor la sectorul energetic Bender; **Liu-sea BRADEŢKAIA**, dereticătoare la sectorul energetic Bender.

*S-aveți gândul plin de soare,
 Viața — plină de culoare,
 Inima — de bucurie,
 Casa — de ce vă mângâie.*

*Să vă știm zâmbind mereu
 Și la bine, și la greu.
 Să trăiți cum vă doriți
 La mulți ani fericiți!*

**STAȚIA CHIȘINĂU
 angajează urgent:**

inginer-șef; inginer pentru tehnica securității; inginer clădiri și construcții; tehnician; șefi de manevră; receptioneri; operatori STC; impiegați de mișcare.

Informații mai detaliate la tel.: (022) 83-22-50



1971-2021

Trenul poduri nr.1 a fost creat acum 50 de ani în baza trenului de sudare a șinelor al Căii Ferate Odeșă—Chișinău. Sarcina principală a întreprinderii a fost și continuă să fie reparația capitală a podurilor feroviare, țevilor și altor construcții ingineresti, asigurarea securității circulației trenurilor. Angajații cu stagiu mare își amintesc, că TP-1 a fost înființat practic pe loc gol. Dar curând a început să devină tot mai vizibil: era procurată tehnica necesară, erau construite încăperi habituale și de producție. În anul 1994 a fost lansată secția de fabricare a construcțiilor din beton armat cu capacitatea de 2 mii metri cubi de beton armat pe an. Aici erau confecționate cele mai complicate componente pentru construcția și reparația podurilor. Erau angajați în câmpul muncii tineri specialiști cu experiență, geografia edificiilor construite și îngrijite devenea tot mai amplă.

După I.Iakuşin, care a fost primul conducător al filialei, la cârma ei s-au perindat astfel de specialiști cu experiență precum A.Martânenco, Iu.Glagolev, E.Graiboi. Apoi au preluat și au realizat cu succes conducerea colectivului TP-1 specialiștii, care ulterior s-au învrednicit de cea mai înaltă distincție profesională — Insigna "Feroviar de Onoare": V.Ciainikov și V.Androsov.

Acum cinci ani misiunea onorifică și responsabilă de a conduce Trenul poduri nr.1 a fost încredințată lui Serghei Severin, specialist cu experiență în domeniul construcțiilor automobilistice și feroviare. Actualul conducător al TP-1 a dedicat în total CFM 16 ani.

Pe parcursul jumătății de secol numărul angajaților colectivului TP-1 a atins cifra de 150 persoane, care cea mai mare parte a timpului munceau în deplasare. Activitatea lor se impunea prin operativitate și mobilitate, cu implicarea unui număr minim de specialiști. De regulă, lucrările erau dirijate de șeful de șantier. Dar el mai îndeplinea și obligațiile de maestru, mecanic, tehnician, pontor și altele, la fel de responsabile. Specialiștii TP-1 îndeplineau calitativ și în termenele prevăzute toate sarcinile de producție, sta-

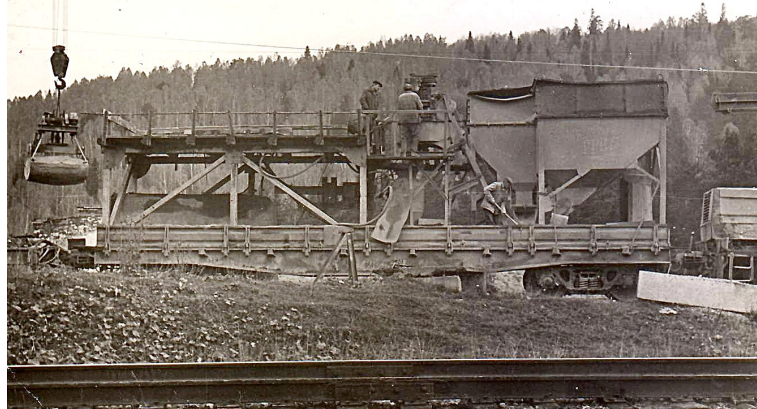
■ JUBILEUL — OCAZIE DE A FACE UNELE BILANȚURI

Trenul poduri nr.1 a marcat aniversarea de jumătate de secol

Prima lună de toamnă din acest an a fost una deosebită pentru colectivul de muncă al Trenului poduri nr.1, condus de Serghei SEVERIN: filiala a marcat jubileul de 50 de ani de la fondare.



Colectivul de muncă al Trenului poduri nr.1, celebrându-și aniversarea a 40-a de la înființare



Zile de muncă cotidiană din perioada anilor '80

bilite de administrația Căii Ferate a Moldovei. Le reușea aceasta grație nivelului înalt de pregătire inginerescă și tehnică, precum și îndemnării specialiștilor sectoarelor de muncă.

În toată perioada de activitate a TP-1 administrația ÎS "Calea Ferată din Moldova" a încredințat mereu acestei filiale executarea lucrărilor la cele mai responsabile și importante edificii: ramificațiile de cale ferată Reva—Căinari și Cahul—Giurgiulești; podul feroviar de la km 23 al liniei curente Alexandreni—Mărculești, unde au fost consolidate și vopsite deschiderile; la km 1506 al liniei curente Bender—Chișinău, unde a fost reparat capital peretele de sprijin; podul de cale ferată de la km 44+0,53 al tron-

sonului Bălțați—Căinari, unde au fost instalate cu succes elemente de suport, console, trotuare pietonale; pasarela de la stația Bălți, acolo fiind restabilită scara și învelișul ei; pasarela cu lungimea de 171 metri peste liniile de cale ferată la stația nodului feroviar Basarabeasca, care deja 10 ani servește necesităților locuitorilor acestui oraș din sudul republicii; la km 202 al liniei curente Verejeni—Vălcineț, unde podarii de la Bender au efectuat lucrări capitale de reparație a albiei podului feroviar.

Toate lucrările la edificiile enumerate mai sus erau executate deseori în condiții complicate, uneori chiar extremale. E vorba de prezența liniilor cu circulație intensă a transportului feroviar, a liniilor de curent electric, a diferitor comunicații subterane și construcții, deseori lipseau căile de acces, nivelul înalt al apelor subterane, imposibilitatea stopării și schimbării cursului pâraielor existente, amplasarea edificiilor departe de căminul familial — de la Naslavcea la Giurgiulești... Lucrările enumerate mai sus constituie doar o parte a volumului de muncă al specialiștilor TP-1. La ele se mai adaugă asamblarea, pozarea și înlocuirea macazurilor, vopsirea elementelor metalice ale podurilor de cale ferată, producerea ar-

ticolelor din beton armat pentru necesitățile tuturor filialelor ÎS "Calea Ferată din Moldova", efectuarea unui șir de lucrări de terasament etc.

— Principala valoare a TP-1, — a reiterat, printre altele, Serghei Severin, — sunt oamenii, care muncesc aici. Fondul de aur al



Serghei SEVERIN, șef al Trenului poduri nr.1

întreprinderii noastre sunt veteranii. Mulți dintre ei se află deja la odihna binemeritată. Dar un număr impunător continuă să muncească până în prezent în colectivul nostru. E vorba de șeful biroului tehnic L.Fedorenco și mecanicul-șef P.Bondarciuc, ambii cu un stagiu de muncă de 38 de ani; inginerul-șef I.Gladâș, care activează timp de 35 de ani în cadrul TP-1; șoferul A.Pleşca — 33 de ani; lăcătușul I.Cazacov — 29 ani; A.Moraru, specialist superior în secția resurse umane — 22 ani; excavatoristul G.Buzeu și betonistul V.Mogăldan — câte 19 ani de muncă în colectivul nostru.

În prezent Trenul poduri nr.1 are 27 angajați. De rând cu veteranii activează cu interes și specialiștii tineri: contabilul-șef C.Morari și lăcătușul-electrician E.Șulghin.

Colectivul TP-1 este o echipă unită de specialiști cu experiență și tineri. Pășind în cea de-a doua jumătate a primului secol de existență, ei sunt dornici să continue munca, să asigure securitatea circulației, să-și aducă obolul la dezvoltarea în continuare a CFM. Și nu există nici o îndoială, că anume așa va fi. Or, lucrătorii TP-1 sunt dintre cei mai căliți.

Liliana NICHIFOROV



Imagini din arhiva TP-1

Colectivul secției de articole din beton armat în preajma zilei de muncă