

FEROVIARII MOLDOVEI

nr.7 (6016) 3 decembrie 2021

Ziarul apare
din 1 mai 1941

www.cfm.md; www.railway.md



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

VEȘTI BUNE PENTRU CĂLĂTORI!

Cursele de tren, așteptate de pasagerii Căii Ferate din Moldova



Visele devin realitate, dacă se depun eforturi, stăruință și se caută căile posibile pentru reluarea circulației trenurilor internaționale de călători. E vorba de posibilitatea de a călători pe rutele Chișinău—București și Iași—Ungheni, așteptată demult de cetățenii Republicii Moldova.

Înainte de anunțul oficial al CFM despre reluarea circulației trenului nr.105/106 pe ruta Chișinău—București, Oleg TOFILAT, director general al IS «Calea Ferată din Moldova», a efectuat o vizită de lucru la remiza vagoane de pasageri nr.1 din capitală. Aici, pe pozițiile de reparație stau în așteptarea reluării circulației garniturile de tren, pregătite de colectivul remizei pentru cursă. Lucrările efectuate au fost prezentate directorului general. Dânsul și-a exprimat satisfacția de pe urma celor văzute, exprimându-și încrederea vizavi de reușita reluării în continuare a circulației trenurilor și cu alte state, precum Rusia, Belarus, Ucraina.

REPORTER "FM"

Imagini: Iurii KOZLOV



Trenul nr. 105/106 Chișinău—București e gata de plecare

COMUNICAT INFORMATIV

IS «Calea Ferată din Moldova» aduce la cunoștință publicului călător, că începând cu data de 12 decembrie 2021 se va relua circulația trenului nr.105/106 Chișinău—București. Până pe data de 31 decembrie a.c. trenul va circula de două ori pe săptămână, cu plecare din Chișinău în zilele de joi și duminică, iar din București — în zilele de luni și vineri. Începând cu data de 2 ianuarie 2022 trenul va circula de trei ori pe săptămână, cu plecare din Chișinău în zilele de marți, joi și duminică, iar din București — în zilele de luni, miercuri și vineri.

Plecarea trenului din Chișinău la ora 17.20, sosirea în București la ora 6.17, plecarea din București la ora 19.20, sosirea la Chișinău la ora 8.15.

Costul călătoriei a rămas același: tariful SMART (nerambursabil) — 19 euro, prețul unui bilet pentru călătorie în vagon cu compartimente — 580 lei, în vagon capitanat — 670 lei. Copiii cu vârsta cuprinsă între 4 și 12 ani vor beneficia de o reducere de până la 40 la sută.

Începând cu ziua de 19.11.2021 biletele pot fi procurate la ghișeele gării din capitală, iar din sase decembrie a.c. — și prin Internet, accesând site-ul www.cfm.md.

De asemenea, la gara Chișinău se pot achiziționa documente de călătorie pentru trenurile care circulă din București în direcția Budapesta, Sofia, Viena și mai departe cu transbordare la orice alte rute din țările europene.

Concomitent cu începerea circulației trenului nr.105/106 Chișinău—București, se va relua circulația zilnică a trenului de frontieră Iași—Ungheni.

Vă reamintim că, începând cu luna martie 2020 și până în prezent circulația trenurilor de călători în trafic internațional în Republica Moldova a fost suspendată. Din 28 august 2021 a fost reluată circulația trenului Chișinău—Odesa. Administrația IS «Calea Ferată din Moldova» depune toate eforturile pentru a relua circulația trenurilor și în alte state — Rusia, Belarus, Ucraina.

DIN AGENDA INTERNAȚIONALĂ A CFM

Cea de-a 75-ea ședință a Consiliului pentru transport feroviar al țărilor-membre ale CSI a avut loc în regim online

Deciziile ședinței a 75-ea a Consiliului au fost adoptate cu acordul în scris al membrilor Consiliului — conducătorii administrațiilor feroviare din Republica Azerbaijan, Republica Armenia, Republica Belarus, Republica Kazakhstan, Republica Kârgâz, Republica Moldova, Federația Rusă, Republicile Tadjikistan, Turkmenistan, Republica Uzbekistan, Ucraina, membrilor asociației ai Consiliului — șefii administrațiilor feroviare din Republicile Bulgaria, Georgia, Republica Islamică Iran, Republica Letonia și Republica Finlanda, precum și al conducătorilor administrațiilor feroviare din Republica Lituania, Republica Estonia.

La lucrările consfătuirii experților Consiliului pentru transport feroviar, din partea Căii Ferate a Moldovei au participat: **Alexandr GUTOVSKI, director al Direcției strategii și relații internaționale; Igor PLE-SACOV, șef al serviciului trafic de marfă; Ghenadie CHIRILIUC, șef al serviciului statistică; Constantin PAVLOV, șef al serviciului trafic de călători; Nicolae BARBASCUMPA, șef-adjunct al serviciului relații internaționale și protocol din cadrul Direcției strategii și relații internaționale; Natalia MOSTOVAIA, inginer-coordonator al serviciului relații internaționale și protocol al Direcției strategii și relații internaționale.**

S-a luat cunoștință de informația Direcției Consiliului privind bilanțurile activității de exploatare a rețelei de căi ferate în primele nouă luni ale anului 2021. Planul de încărcare în ansamblu pe rețea a constituit 100,9 procente. Au fost transportate 1503,6 milioane tone de încărcături, ceea ce depășește nivelul perioadei analogice a anului 2020 cu 46,7 milioane tone (+3,6%).

Și-au îndeplinit angajamentele asumate privind încărcarea mărfurilor administrațiile feroviare ale Republicii Azerbaijan

(+40,9%), Republicii Belarus (+2,5%), Republicii Kârgâze (+30,6%), Republicii Moldova (+32%), Federației Ruse (+1%), Turkmenistanului (+13,5%), Republicii Uzbekistan (+0,9%), Georgiei (+3,5%), Republicii Letonia (+5,7%), Republicii Lituania (+3,9%), Republicii Estonia (+54,4%), parțial — administrațiile feroviare ale Republicii Armenia (-1,7%), Republicii Kazakhstan (-0,3%), Republicii Tadjikistan (-20,3%) și Ucrainei (-1,8%).

Pe parcursul a nouă luni ale anului 2021 numărul călătorilor în traficul internațional s-a majorat și a constituit 3,73 milioane (+59% față de perioada similară a anului 2020, când s-a înregistrat un număr de 2,35 milioane de călători). S-a înregistrat o tendință pozitivă în ce privește reluarea traficului feroviar internațional de pasageri.

Administrațiile feroviare au fost îndemnate să interacționeze în continuare cu organele competente ale statelor în vederea stabilirii condițiilor și termenelor de reluare a circulației trenurilor internaționale de călători.

Informația a fost oferită de către Direcția strategii și relații internaționale a CFM

Feroviarilor din Moldova reușesc să facă față necesităților de transport ale economiei țării

Indiferent de evenimentele ce au loc în țară, specialiștii Căii Ferate a Moldovei își continuă munca, conștientizând cât se poate de bine gradul de responsabilitate al activității lor profesionale. Ei înțeleg cât e de importantă munca bine coordonată a tuturor subdiviziunilor magistralei. Astăzi, când se fac bilanțurile activității în trimestrul trei al anului curent, sunt vizibile rezultatele strategiei bine chibzuite a CFM în toate domeniile principale ale transportului feroviar.

Astfel, în trimestrul trei al anului 2021 volumul de trafic s-a majorat cu 105 procente față de trimestrul precedent al anului curent și cu 75 procente față de perioada similară a anului 2020. S-au obținut venituri în sumă de 35 milioane lei. În perioada examinată restanțele salariale s-au redus cu 37,5 mi-

lioane lei. Sunt achitate regulat, lună de lună, salariile curente ale angajaților CFM.

Pentru a menține tendința de creștere a indicatorilor de bază este necesar a desfășura o activitate intensă în teren de atragere a unor volumuri suplimentare de încărcături. De asta se ocupă în prezent serviciile

Continuare în pag.5 ►



■ ÎNTREVEDERE BILATERALĂ REZULTATIVĂ

Administrația și sindicatul: platformă de discuții

Cum poate fi găsit echilibrul între interesele angajatorului și necesitățile angajaților întreprinderii noastre de stat? Acesta a fost leitmotivul întâlnirii directorului general al ÎS "Calea Ferată din Moldova" Oleg TOFILAT cu activul sindicatului de profil în frunte cu Ion ZAPOROJAN, președinte al Federației sindicale a feroviarilor din Moldova, care a avut loc vinerea trecută, 26 noiembrie 2021, în sediul administrației CFM. Iată și răspunsul: toate problemele ce apar trebuie soluționate pe calea dialogului social la masa tratativelor. Administrația și sindicatul de profil se află în aceeași luntre, de aceea trebuie să vâslească în același ritm și în aceeași direcție. Doar astfel poate fi obținut rezultatul scontat.



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

În opinia conducerii Federației sindicale a feroviarilor din Moldova, primordiale sunt următoarele chestiuni: achitarea restanțelor salariale, plata compensației pentru salariile întârziate, revenirea la acordarea suportului material feroviarilor, transferarea

liderilor sindicalisti, rezultatul dorit. De ce?

Pornind la întâlnirea cu administrația Căii Ferate din Moldova, reprezentanții colectivelor de muncă preconizau să revină la nodurile feroviare și să anunțe colectivele despre data exactă a soluționării tuturor problemelor formulate în cerințele prezentate. Dar administrația întreprinderii nu poate să numească cu exactitate ziua și luna, deoarece soluționarea unor chestiuni atât de controversate este o problemă complicată, cu numeroase necunoscute, și nu are sens să fie simplificată până la niște termene concrete atâta timp cât nu există siguranța respectării lor.

Actuala conducere a magistrației i-a revenit misiunea deloc ușoară de soluționare a tuturor problemelor importante, ce frământă în aceeași măsură și colectivul de muncă, și administrația. În cadrul întrevederii, directorul general Oleg Tofilat și-a exprimat disponibilitatea de a le rezolva în cel mai scurt termen. În alocuțiunea sa el a explicat foarte clar celor prezenți ce se întreprinde pentru ca feroviarii să resimtă o ameliorare a stării de lucruri.

Să pornim de la situația actuală la Calea Ferată a Moldovei. Este vizibil, că există mai multă ordine în activitatea cotidiană a CFM. În prezent veniturile și activitatea de zi cu zi au început să acopere cheltuielile curente. De asemenea, e de remarcat că întreprinderea câștigă bani și acoperă ceea ce se cheltuie pentru achitarea salariilor și a altor plăți la fel de importante. Nu poate fi neglijată nici suma mare a datoriilor mai vechi, când CFM înregistra pierderi, și ace-

ște trebuie restituite. O posibilitate mai bună pentru a face față acestei poveri financiare nu există decât cea de a vinde bunurile, de care Calea Ferată a Moldovei nu are nevoie în activitatea sa.

Unica alternativă este suportul direct din bugetul țării prin intermediul capitalizării. Această soluție ar fi fost posibilă dacă n-ar fi apărut criza gazelor la pa-

milioane lei. La finele primului semestru restanțele salariale constituiau 147 milioane lei. În prezent acestea s-au diminuat deja până la 60 milioane lei. Adică mai mult de jumătate. Salariile curente sunt achitate regulat conform orarului stabilit. În luna decembrie a.c. a început achitarea salariilor pentru luna noiembrie. Acest proces, în opinia directorului general, este ireversibil. Cât

cheltuielile curente. De asemenea, e de remarcat că întreprinderea câștigă bani și acoperă ceea ce se cheltuie pentru achitarea salariilor și a altor plăți la fel de importante. Nu poate fi neglijată nici suma mare a datoriilor mai vechi, când CFM înregistra pierderi, și ace-

ște trebuie restituite. O posibilitate mai bună pentru a face față acestei poveri financiare nu există decât cea de a vinde bunurile, de care Calea Ferată a Moldovei nu are nevoie în activitatea sa.

Unica alternativă este suportul direct din bugetul țării prin intermediul capitalizării. Această soluție ar fi fost posibilă dacă n-ar fi apărut criza gazelor la pa-

milioane lei. La finele primului semestru restanțele salariale constituiau 147 milioane lei. În prezent acestea s-au diminuat deja până la 60 milioane lei. Adică mai mult de jumătate. Salariile curente sunt achitate regulat conform orarului stabilit. În luna decembrie a.c. a început achitarea salariilor pentru luna noiembrie. Acest proces, în opinia directorului general, este ireversibil. Cât

cheltuielile curente. De asemenea, e de remarcat că întreprinderea câștigă bani și acoperă ceea ce se cheltuie pentru achitarea salariilor și a altor plăți la fel de importante. Nu poate fi neglijată nici suma mare a datoriilor mai vechi, când CFM înregistra pierderi, și ace-

ște trebuie restituite. O posibilitate mai bună pentru a face față acestei poveri financiare nu există decât cea de a vinde bunurile, de care Calea Ferată a Moldovei nu are nevoie în activitatea sa.

Unica alternativă este suportul direct din bugetul țării prin intermediul capitalizării. Această soluție ar fi fost posibilă dacă n-ar fi apărut criza gazelor la pa-

milioane lei. La finele primului semestru restanțele salariale constituiau 147 milioane lei. În prezent acestea s-au diminuat deja până la 60 milioane lei. Adică mai mult de jumătate. Salariile curente sunt achitate regulat conform orarului stabilit. În luna decembrie a.c. a început achitarea salariilor pentru luna noiembrie. Acest proces, în opinia directorului general, este ireversibil. Cât



Alexei TOPOROV, șef al serviciului financiar al CFM (la stânga), și Filipp IVANOV, consilier al directorului general al CFM, responsabil de probleme generale

cheltuielile curente. De asemenea, e de remarcat că întreprinderea câștigă bani și acoperă ceea ce se cheltuie pentru achitarea salariilor și a altor plăți la fel de importante. Nu poate fi neglijată nici suma mare a datoriilor mai vechi, când CFM înregistra pierderi, și ace-

ște trebuie restituite. O posibilitate mai bună pentru a face față acestei poveri financiare nu există decât cea de a vinde bunurile, de care Calea Ferată a Moldovei nu are nevoie în activitatea sa.

Unica alternativă este suportul direct din bugetul țării prin intermediul capitalizării. Această soluție ar fi fost posibilă dacă n-ar fi apărut criza gazelor la pa-

milioane lei. La finele primului semestru restanțele salariale constituiau 147 milioane lei. În prezent acestea s-au diminuat deja până la 60 milioane lei. Adică mai mult de jumătate. Salariile curente sunt achitate regulat conform orarului stabilit. În luna decembrie a.c. a început achitarea salariilor pentru luna noiembrie. Acest proces, în opinia directorului general, este ireversibil. Cât

cheltuielile curente. De asemenea, e de remarcat că întreprinderea câștigă bani și acoperă ceea ce se cheltuie pentru achitarea salariilor și a altor plăți la fel de importante. Nu poate fi neglijată nici suma mare a datoriilor mai vechi, când CFM înregistra pierderi, și ace-

ște trebuie restituite. O posibilitate mai bună pentru a face față acestei poveri financiare nu există decât cea de a vinde bunurile, de care Calea Ferată a Moldovei nu are nevoie în activitatea sa.

Unica alternativă este suportul direct din bugetul țării prin intermediul capitalizării. Această soluție ar fi fost posibilă dacă n-ar fi apărut criza gazelor la pa-



Ion ZAPOROJAN, președinte al Federației sindicale a feroviarilor din Moldova

de către administrație a cotizațiilor sindicale, reținute din salariul deja achitat, majorarea salariilor, asigurarea angajaților cu mijloace de protecție individuală, echipament și încălțăminte specială conform normelor stabilite, organizarea examenului medical primar și periodic obligatoriu pentru specialiștii întreprinderii.

Anume cu o asemenea listă amplă și serioasă de cerințe s-a prezentat sindicatul feroviarilor la întâlnirea cu administrația Întreprinderii de Stat "Calea Ferată din Moldova" în frunte cu directo-

ște trebuie restituite. O posibilitate mai bună pentru a face față acestei poveri financiare nu există decât cea de a vinde bunurile, de care Calea Ferată a Moldovei nu are nevoie în activitatea sa.

Unica alternativă este suportul direct din bugetul țării prin intermediul capitalizării. Această soluție ar fi fost posibilă dacă n-ar fi apărut criza gazelor la pa-



Activiștii sindicaliști de la CFM reprezintă colectivul de muncă



Comparativ cu primul semestru al anului 2021, cu eforturi comune CFM a început să transporte zilnic de trei ori mai multe încărcături. Dacă în prima jumătate a anului Calea Ferată a Moldovei transporta în medie pe zi 1 milion tono-kilometri, apoi în prezent indicatorul respectiv este de 2,5-3 milioane tono/km. S-au majorat respectiv și veniturile întreprinderii de stat. În trimestrul trei — lunile iunie, august, septembrie — veniturile au constituit 203 milioane lei, comparativ cu 125 milioane lei în perioada analogică a anului 2020.

Căutarea căilor de creștere în continuare a volumului traficului de marfă se desfășoară paralel cu folosirea banilor strict după necesități pentru asigurarea desfășurării procesului de producție.

O asemenea abordare este cât se poate de rezultativă: în trimestrul trei al anului 2021 venitul înregistrat a fost de 35 milioane lei. Reieșind din cifre, situația financiară s-a îmbunătățit semnificativ: în primele șase luni a.c. CFM a pierdut 100 milioane lei, iar în următoarele trei luni a obținut venituri de 35 milioane lei.

Conform așteptărilor conducerii, în trimestrul patru al anului curent rezultatele operaționale vor fi la nivelul trimestrului al treilea. Adică CFM va câștiga aproximativ 35 milioane lei, dar poate și mai mult. Însă deoarece va fi calculat ajutorul material pentru anii 2020-2021, venitul contabil va fi mult mai mic.

După ce a informat activul sindicalist despre situația financiar-economică a magistralei, directorul general Oleg Tofilat a invitat sindicalistii la o discuție sinceră, oferindu-le posibilitatea să adreseze întrebările ce îi frământă.

Activiștii sindicalisti din teritoriu și-au exprimat îngrijorarea în legătură cu examenul medical, care este obligatoriu pentru unele categorii de angajați din transportul feroviar, dar nu se înfăptuiește.

Directorul general a explicat că există un acord privind organizarea examenului medical și curând va fi semnat contractul respectiv. Mai detaliat a vorbit la acest subiect **Alexei TOPOROV, șef al serviciului financiar al CFM.** Situația privind examenul medical, a specificat dânsul, este una complicată, dar posibil de soluționat. A fost stabilită o întreprindere de stat — Centrul medical al Aviației Civile, cu care CFM e pe cale să semneze contractul. Dar există o problemă: instituția poate efectua examenul medical doar la Chișinău și Bălți. Paralel sunt examinate posibilitățile de testare medicală a angajaților noștri și la alte noduri feroviare. Problema va fi soluționată în cel mai scurt timp.

O altă chestiune, ce îi frământă pe reprezentanții colectivelor de muncă, ține de asigurarea angajaților cu echipament special. Soluționarea acestei probleme este pe ultima sută de metri. S-a anunțat licitația. Șeful serviciului financiar, dumnealui și președinte al comisiei pentru achiziția a Căii Ferate din Moldova, Alexei Toporov a venit cu explicații: "Pregătirile noastre pentru viitoarea licitație au fost migăloase, mult timp fiind dedicat întocmirii corecte a caietului de sarcini. Am constatat că la Calea Ferată a Moldovei îmbră-

căminte specială era procurată fără o abordare individuală. De aceea deseori lăsau de dorit și mărimile, și calitatea. De astă dată s-a chibzuit bine, pentru procurarea echipamentului special a fost stabilită suma de 2,5 milioane lei. Preconizăm să achiziționăm cele necesare timp de o lună, după care hainele și încălțămintea vor fi distribuite filialelor. Licitația va avea loc la data de 6-7 decembrie curent, până atunci comisia va monitoriza situația privind confecționarea echipamentului special în tară.

După semnarea contractului cu compania câștigătoare vor urma 30 de zile stipulate în contract pentru confecționarea echipamentului. În premieră la Calea Ferată a Moldovei îmbrăcăminte specială va fi confecționată după anumite mărimi. Ea va fi calitativă, comodă pentru feroviarii noștri".

La întrebarea privind aprovizionarea cu cărbune a filialelor CFM răspunsul a fost următorul: s-a achiziționat cantitatea necesară de cărbune și în prezent are loc distribuirea acestuia către nodurile feroviare și subdiviziunile liniare.

N-a lipsit, firește, nici întrebarea privind majorarea salariilor la Calea Ferată a Moldovei. Directorul general Oleg Tofilat a explicat, printre altele: "Noi conștientizăm că salariile feroviarilor sunt foarte mici, dar conform calculelor noastre, pe parcursul a doi ani ele ar putea fi deja dublate. Cel mai probabil, acestea va fi posibil deja în anul viitor".

În adresarea către colectiv cu ocazia Zilei feroviarului directorul general a subliniat: există toate șansele să începem noul an fără restanțe salariale. Cel mai probabil, lichidarea totală a datoriei salariale în luna decembrie 2021 nu va fi posibilă din mai multe motive obiective, însă achitarea parțială este absolut reală. Dumnealui a reiterat: găsirea posibilităților financiare în acest scop este un proces de durată și depinde de vânzarea activelor neoperaționale. Doar disponibilitatea administrației CFM de a înstrăina clădiri, construcții, etc. nefolosite nu este suficientă. Este necesară permisiunea ministerelor și departamentelor superioare de profil. Procedura este de lungă durată. Cât privește suportul material pentru anii 2020 și 2021, el va fi calculat în luna decembrie a anului curent și achitat imediat ce vor fi lichidate restanțele salariale.

Plata cu întârziere a cotizațiilor de membru al sindicatului este încă o chestiune nesoluționată, lăsată drept moștenire de administrația precedentă a întreprinderii. În prezent sunt achitate sindicatului plățile curente, plus 50 mii lunar pentru lichidarea datoriei administrației față de sindicat.

la sfârșitul întreprinderii directorul general Oleg Tofilat și-a exprimat disponibilitatea de a avea regulat întâlniri cu colectivele de muncă ale magistralei și a propus să fie invitați la ele fondatorii — Agenția Proprietății Publice și ministerul de profil, deoarece soluționarea unor chestiuni, ce nu țin de procesul de producție, depind într-o măsură mai mare de aceste instituții decât de administrația Căii Ferate din Moldova.

Irina KRAEVSKAIA

Imagini: Iurii KOZLOV

DIN AGENDA INTERNAȚIONALĂ A CFM

Comisia frontalieră a CFM și UZ: sistem eficient de colaborare și interacțiune

Colaborarea strânsă și relațiile de bună înțelegere cu toate administrațiile căilor ferate din străinătate contribuie la consolidarea pozițiilor Căii Ferate din Moldova pe piața internațională a serviciilor de transport și, drept urmare, face să crească calitatea traficului de marfă și călători, precum și volumul acestuia. În scopul organizării și stabilirii procedurii de predare a încărcăturilor portului Moldova și Ucraina au loc în fiecare an ședințe ale Comisiei de frontieră, iar în perioada dintre ele — întrevederi de lucru, ce permit a perfecționa mecanismul de organizare a traficului de marfă și călători.

Scopul acestor acțiuni este de a organiza funcționarea complexă a pasajelor de frontieră astfel încât perioada de staționare a garniturilor de marfă și călători pentru diverse controale tehnologice ale materialului rulant să fie minimă. Reducerea pierderilor de timp la frontiera dintre Calea Ferată a Moldovei și Calea ferată din Ucraina necesită atenție zilnică, deoarece durata staționării depinde de competitivitatea transportului feroviar pe piața serviciilor de transport din ambele state.

În cadrul ședinței au fost examinate chestiuni, soluționarea cărora prezintă interes pentru ambele părți.

Vizavi de chestiunea privind achitarea transportării încărcăturilor pentru necesitățile proprii ale SA "Ukrzaliznița" și CFM, s-a decis aplicarea în anul 2022 a aceluiași coeficient de reducere ca și în anul 2021.

Agenda ședinței a inclus și un punct referitor la traficul de pasageri, care viza în special circulația trenului diesel D1M pe ruta Chișinău—Odesa. CFM a propus examinarea chestiunii referitoare

sportării containerelor pe ruta Odesa-port — Chișinău, s-a decis crearea unui grup de lucru comun în vederea organizării traficului feroviar de containere pe ruta Odesa—Chișinău—Odesa și desfășurarea în primul trimestru al anului 2022 a unei consfățiri cu participarea părților cointeresate (a reprezentanților portului, expeditorilor, furnizorilor de încărcături).

La capitolul organizarea circulației trenurilor de tranzit pe sectorul Etulia (CFM)—Reni (UZ)—Giurgiulești (CFM) s-a decis, că SA "Ukrzaliznița" va examina



După munca fructuoasă — o poză drept amintire

Ședința ordinară a Comisiei frontaliere moldo-ucrainene, a reprezentanților Societății pe acțiuni "Calea ferată din Ucraina" (UZ) și Întreprinderii de Stat "Calea Ferată din Moldova" (CFM) s-a desfășurat în perioada 23-25 noiembrie 2021 la Odesa, Ucraina. La ea au participat reprezentanții Societății pe acțiuni "Calea ferată din Ucraina" sub conducerea lui Vladimir RUȘ-CEAC, director al Departamentului dirijare a circulației, și reprezentanții Întreprinderii de Stat "Calea Ferată din Moldova" sub conducerea lui Miron GAGAUZ, prim vicedirector general — inginer-șef al CFM.

Din componența delegației CFM au făcut parte Victor GUTOVSKI, șef al serviciului vagoane; Igor PLESACOV, șef al serviciului trafic de marfă; Constantin CERNELEV, șef al serviciului locomotive; Constantin PAVLOV, șef al serviciului trafic de pasageri; Alexei CHITOROAGA, șef al serviciului inginerie și eficiență energetică; Victor POPOVSCHI, șef adjunct al serviciului mișcare; Nicolae BARBĂSCUMPA, șef adjunct al serviciului relații internaționale și protocol; Tatiana VASILACHI, șefă a secției achitări internaționale a serviciului financiar; Alexei BOJENCO, șef al serviciului semnalizare și comunicații.

la încheierea unui Acord bilateral privind circulația pe teritoriile Ucrainei și Republicii Moldova a vagoanelor de pasageri cu termenul de exploatare prelungit, care au fost supuse testării tehnice și tipurilor respective de reparații în baza concluziilor tehnice.

Pentru realizarea înțelegerilor, la care s-a ajuns în timpul vizitei de lucru a prim-ministrului Ucrainei în Republica Moldova la data de 27-28 august 2021 privind reluarea traficului feroviar între capitalele celor două țări, colegii ucraineni au venit cu inițiativa de a include în noul orar al circulației trenurilor pe anii 2021/2022 cursele a două grupuri de tren nr. 145/61-62/146 Kiev—Ismail—Chișinău cu detașarea și atașarea la stația Razdelnaia-Sort. Se preconizează ca trenul nr. 61/62 Kiev—Chișinău să fie alcătuit din 5 vagoane (2 cu compartimente și 3 — cu tichet) și să aparțină SA "Ukrzaliznița".

Conform unei înțelegeri prealabile, SA "Ukrzaliznița" propune examinarea chestiunii privind reluarea cursei nr. 842/841 Chișinău—Odesa cu trenul diesel D1M, format de CFM, în locul trenului nr. 642/641 Odesa—Chișinău, format de SA "Ukrzaliznița", urmând să comunice data cea mai apropiată posibilă.

Cât privește organizarea tran-

șportării containerelor pe ruta Odesa-port — Chișinău, s-a decis crearea unui grup de lucru comun în vederea organizării traficului feroviar de containere pe ruta Odesa—Chișinău—Odesa și desfășurarea în primul trimestru al anului 2022 a unei consfățiri cu participarea părților cointeresate (a reprezentanților portului, expeditorilor, furnizorilor de încărcături).

La capitolul organizarea circulației trenurilor de tranzit pe sectorul Etulia (CFM)—Reni (UZ)—Giurgiulești (CFM) s-a decis, că SA "Ukrzaliznița" va examina

Ședința ordinară a Comisiei frontaliere moldo-ucrainene, a reprezentanților Societății pe acțiuni "Calea ferată din Ucraina" (UZ) și Întreprinderii de Stat "Calea Ferată din Moldova" (CFM) s-a desfășurat în perioada 23-25 noiembrie 2021 la Odesa, Ucraina. La ea au participat reprezentanții Societății pe acțiuni "Calea ferată din Ucraina" sub conducerea lui Vladimir RUȘ-CEAC, director al Departamentului dirijare a circulației, și reprezentanții Întreprinderii de Stat "Calea Ferată din Moldova" sub conducerea lui Miron GAGAUZ, prim vicedirector general — inginer-șef al CFM.

Din componența delegației CFM au făcut parte Victor GUTOVSKI, șef al serviciului vagoane; Igor PLESACOV, șef al serviciului trafic de marfă; Constantin CERNELEV, șef al serviciului locomotive; Constantin PAVLOV, șef al serviciului trafic de pasageri; Alexei CHITOROAGA, șef al serviciului inginerie și eficiență energetică; Victor POPOVSCHI, șef adjunct al serviciului mișcare; Nicolae BARBĂSCUMPA, șef adjunct al serviciului relații internaționale și protocol; Tatiana VASILACHI, șefă a secției achitări internaționale a serviciului financiar; Alexei BOJENCO, șef al serviciului semnalizare și comunicații.

la încheierea unui Acord bilateral privind circulația pe teritoriile Ucrainei și Republicii Moldova a vagoanelor de pasageri cu termenul de exploatare prelungit, care au fost supuse testării tehnice și tipurilor respective de reparații în baza concluziilor tehnice.

Pentru realizarea înțelegerilor, la care s-a ajuns în timpul vizitei de lucru a prim-ministrului Ucrainei în Republica Moldova la data de 27-28 august 2021 privind reluarea traficului feroviar între capitalele celor două țări, colegii ucraineni au venit cu inițiativa de a include în noul orar al circulației trenurilor pe anii 2021/2022 cursele a două grupuri de tren nr. 145/61-62/146 Kiev—Ismail—Chișinău cu detașarea și atașarea la stația Razdelnaia-Sort. Se preconizează ca trenul nr. 61/62 Kiev—Chișinău să fie alcătuit din 5 vagoane (2 cu compartimente și 3 — cu tichet) și să aparțină SA "Ukrzaliznița".

Conform unei înțelegeri prealabile, SA "Ukrzaliznița" propune examinarea chestiunii privind reluarea cursei nr. 842/841 Chișinău—Odesa cu trenul diesel D1M, format de CFM, în locul trenului nr. 642/641 Odesa—Chișinău, format de SA "Ukrzaliznița", urmând să comunice data cea mai apropiată posibilă.

Informația a fost oferită de către Direcția strategii și relații internaționale a CFM



INTERVIU ACTUAL

Scopul este unul comun: asigurarea traficului de marfă și călători al CFM cu vagoane funcționale



Victor GUTOVSKI,
șef al serviciului vagoane
al CFM

De Gutovski, dispune gospodăria vagoane a magistralei de baza tehnică necesară pentru a executa reparația vagoanelor de marfă în volum deplin?

— În scopul exploatării în regim continuu a stocului de vagoane și menținerea acestuia în stare funcțională la Calea Ferată a Moldovei există un sistem stabil de îngrijire tehnică și reparație a vagoanelor. Condiția principală a asigurării stării funcționale a stocului de vagoane exploatare este efectuarea calitativă a reparației acestora la remizele vagoane ale CFM. În plus, este necesar un control permanent al stării tehnice și calității reparațiilor la secțiile de îngrijire tehnică și pregătire pentru operațiunile de transportare, deoarece defectele vagoanelor trebuie depistate și înlăturate în timpul staționării trenului conform orului circulației.

Serviciul vagoane al ÎS "Calea Ferată din Moldova" include următoarele filiale: remiza vagoane de pasageri Chișinău nr.1, remiza vagoane frigorifere Basarabasca nr.2, remiza vagoane Bălți nr.3 și remiza vagoane Basarabasca nr.4. Toate remizele dispun de suprafețe de producere și bază tehnico-materială pentru executarea în volum deplin a reparațiilor curente, de remiză, capitale a tuturor tipurilor de vagoane de marfă și călători.

Relatați-ne, vă rog, care este situația reală privind reparația stocului de vagoane în cadrul serviciului, pe care-l gestionați?

— Pentru a răspunde la această întrebare voi prezenta unele date statistice. Conform situației la 01.11.2021, stocul total al vagoanelor de marfă al CFM numără 4586 unități, sto-

Principala menire a serviciului vagoane al Căii Ferate din Moldova este asigurarea traficului de marfă și călători cu vagoane funcționale, care să îndeplinească condițiile de securitate a circulației, să ofere confortul necesar călătorilor și să asigure integritatea mărfurilor transportate. De aici și principalele sarcini ale acestuia: menținerea în stare funcțională bună a vagoanelor de marfă și pasageri, pregătirea lor pentru procesul de transportare și îngrijirea lor.

Recent directorul general al CFM Oleg TOFILAT a oferit un interviu ziarului "Feroviarul Moldovei", în care a declarat, referindu-se la situația curentă de la întreprindere: "Dacă am dispune de mai multe vagoane bune, am putea transporta o cantitate și mai mare de încărcături". Cum este soluționată în prezent această problemă la remizele vagoane ale Căii Ferate din Moldova? Redacția a adresat întrebarea șefului serviciului vagoane al CFM Victor GUTOVSKI.



cul vagoanelor exploatare — 2068 unități. În prezent la remize sunt reparate tipurile de vagoane extrem de solicitate. E vorba de vagoanele descoperite pentru transportarea încărcăturilor inerte, vagoanele pentru cereale, vagoanele-cisterne, vagoanele-pâlnie și alte tipuri de vagoane pentru satisfacerea necesităților agenților economici din Republica Moldova și ale administrațiilor feroviare din țările CSI.

Cum sunt separate remizele vagoane după principiul funcțional?

— În prezent filialele noastre nu mai sunt divizate după principiul funcțional. În halele de reparație ale acestora sunt executate reparații multifuncționale ale diferitor tipuri de vagoane de marfă, cu excepția remizei vagoane de pasageri Chișinău, care se ocupă în special de reparația vagoanelor de călători și a trenurilor diesel D-1, D-1M.

S-a schimbat cumva cererea privind traficul de marfă în condițiile pandemiei?

— Desigur, pandemia de COVID-19 a schimbat situația în domeniul traficului de mărfuri, însă, după cum am spus, grație recoltei înalte de cereale din acest an în Republica Moldova și statele

vecine, sunt foarte solicitate vagoanele pentru transportarea lor, dar și cele pentru transportarea metalului uzat, a nisipului, pietrișului, vagoanele descoperite. Serviciul vagoane și remizele din componența sa depun toate eforturile pentru majorarea stocului vagoanelor de marfă solicitate. Colectivele noastre de muncă manifestă toată responsabilitatea față de calitatea reparației și majorarea numărului vagoanelor de marfă funcționale, deoarece traficul de marfă aduce venituri substanțiale ÎS "Calea Ferată din Moldova" și venituri suplimentare din utilizarea vagoanelor noastre de către alte administrații feroviare.

În opinia dumneavoastră, ce împiedică remizelor vagoane să obțină un randament al muncii mai mare?

— Anterior, creșterea randamentului muncii era periclitată de instabilitatea aprovizionării cu piese de schimb și materiale pentru reparația vagoanelor de marfă, dar odată cu preluarea conducerii CFM de către directorul general Oleg Tofilat și echipa sa, cu ajutorul primului vicedirector general Miron Gagauz, situația s-a ameliorat. Firește, ea nu e tocmai ideală, precum ne-am dori, dar există un factor princi-

pal: conștientizarea de către administrația CFM a importanței efectuării lucrărilor de reparație a vagoanelor de marfă, aprovizionării cu piese de schimb. Aceste chestiuni sunt soluționate, reparația vagoanelor se desfășoară calitativ și operativ. În plus, sunt menținute aceleași priorități: e necesar și de acum încolo a întreprinde acțiuni de sporire a calității deservirii tehnice și îmbunătățire a muncii de exploatare. Principalul e să nu cedăm pozițiile ocupate.

Continuând subiectul calității reparației vagoanelor la remizele noastre, voi menționa, că în primele zece luni ale anului 2021 în punctele de intersecție cu "Ukrzaliznitatea" a fost interzisă din motive tehnice intrarea pe teritoriul CFM a 296 vagoane de marfă, iar de pe teritoriul CFM spre Ucraina — 0 vagoane. E o dovadă a calității înalte și siguranței vagoanelor de marfă din proprietatea CFM.

Care e situația la capitolul cadrelor?

— Activitatea stabilă a serviciului vagoane este meritul întregului colectiv, în care muncesc în prezent 812 oameni. E vorba de profesioniști cu experiență

bogată, dar și de tineri specialiști. De eforturile lor depinde securitatea circulației, continuitatea și intensitatea traficului de marfă și călători, siguranța transportării încărcăturilor. Spre regret, problema cadrelor la remizele vagoane, la fel ca la toată magistrala în ansamblu, constituie aspectul cel mai vulnerabil. Plecarea specialiștilor calificați are, desigur, un impact negativ asupra randamentului și graficului reparației vagoanelor de marfă și pasageri, dar odată cu realizarea concepției planurilor Guvernului Republicii Moldova și administrației Căii Ferate din Moldova cred că situația se va schimba radical și domeniul feroviar va deveni atractiv pentru cadrele de conducere și muncitori. Vreau să-i menționez pe câțiva din adevărații profesioniști ai domeniului nostru: șeful remizei vagoane nr.1 S.Cotelnic, șeful remizei vagoane nr.2 A.Dimitrov, lăcătușul sectorului roți A.Ojog, șeful remizei vagoane nr.3 V.Vetreniuc, inginerul-șef V.Albinianu, lăcătușul F.Guivan, strungarul V.Botnari, șeful remizei vagoane nr.4 R.Costiuc, revizorul de vagoane V.Babin.

Care sunt planurile pentru perspectiva imediat următoare?

— Cea mai importantă condiție a dezvoltării cu succes a gospodăriei vagoane este dezvoltarea tehnică a acesteia, implementarea tehnologiilor inovative și a utilajelor moderne. Vizavi de planurile de viitor, sunt sigur de succesul realizării planului investițional al ÎS "Calea Ferată din Moldova" pe anii 2017-2024 privind achiziționarea vagoanelor de marfă noi, asigurarea reparației și îngrijirii curente calitative a stocului de vagoane, respectarea cu strictețe a cerințelor securității circulației în timpul deplasării vagoanelor de marfă ale CFM pe teritoriile Republicii Moldova, statelor CSI și UE.

Irina KRAEVSKAIA

Imagini: Iurii KOZLOV

DESEMNAȚII ÎN FUNCȚII

Printr-un ordin al directorului general al CFM în următoarele funcții de conducere au fost desemnați:

Evgheii PETRENCO, șef al serviciului linii al CFM;

Anatolii BABAIANU, șef al serviciului securitate internă al CFM;

Vasile RĂILEANU, șef al serviciului juridic al CFM;

Vasile CODREANU, șef adjunct al serviciului linii al CFM;

Anatolii IVANOV, șef al serviciului aprovizionare tehnico-materială al CFM.



► **Continuare din pag. 1**

de profil și filialele lor din cadrul Căii Ferate a Moldovei. Paralel se desfășoară activ pregătirile pentru activitatea în perioada de iarnă 2021-2022. În cadrul filialelor este verificată starea de lucruri, respectarea disciplinei de muncă și tehnologice, realizarea acțiunilor, care să asigure menținerea în stare bună a tuturor construcțiilor și dispozitivelor.

În centrul atenției se află și alte chestiuni, inclusiv gradul de satisfacere a așteptărilor consumatorilor vizavi de transportarea mărfurilor și pasagerilor, securitatea circulației trenurilor și integritatea producției transportate. În plus, este analizat modul de respectare a cerințelor protecției muncii, tehnicii securității, asigurarea securității publice în condițiile pandemiei, eficiența utilizării mijloacelor tehnice și a edificiilor magistralei.

Conform informației serviciului de siguranță a circulației și lichidare avarie al CFM, în luna octombrie 2021 la ÎS "Calea

Ferată din Moldova" au fost admise 3 cazuri de incidente în transport comparativ cu 6 în perioada similară a anului 2020. Statistica confirmă, că poziția de "li-

der" la acest capitol aparține serviciului locomotive.

Conform bilanțurilor pe 9 luni ale anului curent gospodăria locomotive are la activ 32 cazuri

de incidente în transport față de 57 în perioada similară a anului trecut. Existența și exploatarea noilor locomotive influențează pozitiv asupra indicatorilor. Sta-

tistica este afectată negativ de exploatarea mijloacelor tehnice vechi, fără de care e imposibil a activa deocamdată.

În conformitate cu Legea RM nr. 186 din 10.07.2008 "Cu privire la protecția sănătății și securitatea muncii", serviciul securitatea și sănătatea în muncă, executând dispoziția nr. 24 a directorului general al CFM, organizează instruirea la protecția sănătății și securitatea muncii a conducătorilor locurilor de muncă, specialiștilor și reprezentanților angajaților. Asemenea instruirii au avut loc recent, bunăoară, la nodul feroviar Bender, unde au fost instruite 34 persoane cu testarea ulterioară a cunoștințelor.

Cum va fi iarna curentă, vom vedea. Dar deja astăzi poate fi confirmată pregătirea magistralei pentru perioada rece. Feroviarul Moldovei au avut grijă de toate.

Irina KRAEVSKAIA

Imagine: Igor LUGOVOI



■ **PREGĂTIREA DE IARNĂ — PE AGENDA ZILEI**

Secția linii nr.1 garantează securitatea circulației în perioada rece a anului

Ultima lună de toamnă, zăgărită atât de liric de către renumitul nostru scriitor Ion Druță în romanul său cu același nume, nu e nici pe departe la fel de prietenoasă și cu specialiștii secției linii din capitală, oferindu-le posibilitatea să se lase pradă atmosferei romantice și să admire frumusețea naturii în această perioadă a anului. Ba din contra: luna noiembrie nu face decât să intensifice ritmul lucrărilor de pregătire a gospodăriei pentru iarnă. Nu constituie o excepție nici ultima lună a minunatei toamne din acest an.

Imediat ce directorul general al ÎS "Calea Ferată din Moldova" Oleg TOFILAT a emis dispoziția "Cu privire la pregătirea gospodăriei și cadrelor ÎS "Calea Ferată din Moldova" către activitatea în perioada de iarnă 2021-2022", în cadrul secției linii Chișinău au fost elaborate și aprobate acțiuni proprii de pregătire, au fost stabilite termenele și persoanele responsabile de executarea lor. Tot atunci a început și realizarea în practică a acestora.

Colectivul de muncă al secției linii Chișinău, condus de Veaceslav SPINU, specialist calificat, feroviar tânăr, energetic, înfăptuiește activ, de rând cu lucrările de îngrijire curentă a liniilor, pregătirea gospodăriei linii și a cadrelor pentru munca în perioada rece. Picherii din capitală sunt gata să întâmpine iarna bine pregătiți. În acest scop specialiștii de aici îndeplinesc sarcinile trasate de administrația CFM, cea mai importantă fiind, indiscutabil, asigurarea securității circulației trenurilor. La filială a fost elaborat și realizat un complex de acțiuni, menite să asaneze și să consolideze suprastructura liniilor, construcțiilor ingineresti, terasamentului, să continue pregătirea activă, calitativă a cadrelor, a încăperilor de serviciu și de producție, a mijloacelor de luptă cu ninsorile.

Specialiștii secției linii nr.1 îndeplinesc calitativ Programul de sporire a securității circulației trenurilor și acțiuni tehnico-organizatorice pe anul 2021. Cu eforturi comune ei îmbunătățesc starea tehnică a liniilor, contribuie la creșterea vitezei medii de circulație a trenurilor, reduc numărul traverselor de lemn uzate.

Picherii din capitală au în subordine o gospodărie impunătoare ca volum, cedând întâietatea la lungimea liniilor doar secției linii Basarabeasca. Astfel, ei îngrijesc 154,7 kilometri de traseu principal cu ecartamentul de 1520 mm, 3,342 kilometri de traseu principal cu ecartament de 1435 mm, 214,1 kilometri de linii de stație. Deși pe unele sectoare de linie

focarele de putregai al traverselor depășesc cifra de 60 la sută, indicatorul principal al activității de muncă — punctajul — a fost îndeplinit. Astfel, bunăoară, colectivul districtului nr. 8, condus deja 40 de ani de maestrul picher Vladimir Pascal, a obținut calificativul "foarte bine" pentru îngrijirea sectorului din subordine: planul la punctaj fiind 130 unități, el a înregistrat în realitate 120 puncte. Este un indicator tehnico-economic foarte bun, care demonstrează că specialiștii calificați ai districtului îngrijesc linia cum se cuvine.

În scopul răririi focarelor de putregai al traverselor picherii secției linii Chișinău au sustras de pe liniile neexploatate 115 traverse și le-au montat în locurile cele mai vulnerabile. La stația feroviară Visterniceni au fost înlocuiți 225 metri liniari de șină marca R-50 pe traseul principal. Această lucrare va permite, după

testarea liniei, anularea limitei de viteză a circulației trenurilor. Deoarece la districtul nr. 4 au rămas angajate în prezent doar patru persoane, la efectuarea lucrărilor de schimbare a șinelor au fost mobilizați montatorii de linii din districtele nr. 9, 10, 11. O atare modalitate de organizare a muncii a devenit posibilă grație situației, că secția linii din capitală a beneficiat de un vagon cu toate comoditățile, dislocat la stația feroviară Ungheni. Astfel muncitorii secției linii nr. 1 cu instrumentele necesare pot fi transportați la locul efectuării lucrărilor în condiții confortabile.

— Merită pe bună dreptate o apreciere înaltă, — a specificat, printre altele, șeful secției linii nr. 1 Veaceslav Spinu, — pentru munca conștiincioasă, calitativă depusă colectivele districtului nr. 2 în frunte cu maestrul picher Ștefan Roșca; nr. 9, condus de maestrul picher Petru Popovici; nr. 10 sub conducerea maestrului interimar Vitalie Ursu; nr. 11, sub îndrumarea maestrului picher Mihail Gilca.

În cadrul procesului de consolidare a disciplinei muncii picherilor din capitală și de asigurare a securității circulației trenurilor un rol important îl are munca individuală cu oamenii. Cam de două ori pe lună, pe parcursul întregului an administrația secției linii nr. 1 în comun cu comitetul sindical discută cu fiecare paznic de barieră și cantonier, semnalizator și montator de linii, cu fiecare operator al căruciorului defectoscopic, cu toți brigadierii de linii, terasament și construcții ingineresti.

De rând cu celelalte subdivi-

ziuni de producție ale secției linii nr. 1 Chișinău, muncitorii sectorului forestier, condus de maestrul Anatolie Fricatel, finisează pregătirile active de iarnă: ei efectuează tăieri sanitare pe fâșiile de protecție. În urma acestor lucrări a devenit posibilă depozitarea lemnului defoc, necesare iarna la încălzirea stațiilor și barierelor de nivel cu paznic.

De la începutul anului curent, lună de lună echipa de picheri condusă de Svetlana Berdețkaia, maestrul al sectorului construcții ingineresti din cadrul secției linii nr. 1 cu un stagiu de muncă la CFM de 37 de ani, feroviar cu experiență, a curățat albiile podurilor și țevile, a cosit iarba de-a lungul terasamentului. Lucrări similare au executat și muncitorii sectorului terasament, condus de maestrul Ion Drapac. Dânsul muncește la Calea Ferată a Moldovei 34 de ani.

Printre acțiunile de pregătire a secției linii din capitală și a cadrelor pentru activitatea în condiții de iarnă s-au înscris în vara curentă și verificarea, pregătirea tehnologică a sobelor către sezonul de încălzire.

...Vagoane și trenuri, stații și gări. Firește, importanța lor este indiscutabilă. Dar rolul primordial aparține, totuși, liniei de cale ferată. De rând cu alți feroviar, acest adevăr îl conștientizează cât se poate de bine și specialiștii gospodăriei linii a CFM, în particular, ai secției linii Chișinău. De aceea picherii din capitală se străduie să îndeplinească la timp și calitativ complexul de acțiuni de pregătire a gospodăriei și cadrelor către activitatea în condi-



țiile iernii curente. Aceasta le va permite, desigur, să asigure securitatea circulației trenurilor pe sectorul din subordine în orice condiții climatice.

Liliana NICHIFOROV

ÎN IMAGINI:

1. Montatorul de linii de la districtul nr. 11 Anatolie Arhirii, stagiul de muncă al căruia la Magistrala Moldovenească constituie 22 de ani, execută măsurări ale liniei la stația Berești;

2. Montatorii de linii ai aceleiași district Veaceslav Zagozdnii, care muncește la CFM 14 ani, și Valeriu Lescov execută tragerea la tipar a liniei la aceași stație feroviară.

Imagini: Veaceslav SPINU, șef al secției linii Chișinău





FELICITĂRI!

Colectivul serviciului vagoane al CFM o felicită cu ocazia zilei de naștere pe **Victoria GUTOVSKI**, inginer în cadrul serviciului vagoane.

Soarele să îți zâmbească
Azi, în dar de ziua ta,
Dragostea să te-nvelească
Cu îmbrățișarea sa.
Să ai cântec în privire
Și-n obraji – maci înfloriți,
Mult noroc și împlinire,
La mulți, mulți ani fericiți!

* * *

Administrația, comitetul sindical și colectivul secției Chișinău alimentare cu energie electrică adresează cordiale felicitări cu ocazia zilelor de naștere lui **Sava LIPCAN**, electromontor, și **Ivan GOLOVETKI**, lăcătuș-reparator la sectorul energetic Chișinău.

Să fiți norocoși, puternici,
iubiți,
Cu multe-mpiniri și noroc
în toate,
S-aveți viitor luminos, fericit,
Cu dragoste, pace, succes,
sănătate!

COGNITIV

În Japonia a fost prezentat un tren automatizat de mare viteză

Calea ferată JR East a organizat cu participarea reprezentanților mass-media o călătorie demonstrativă cu trenul de mare viteză din seria E7 cu 12 vagoane, în timpul căreia a fost prezentat modul de funcționare a sistemului, ce asigură conducerea automată în corespundere cu datele orarului, transmise de către centrul de dirijare.



Pe parcursul deplasării trenul a dezvoltat o viteză de 110 km/oră și apoi s-a oprit automat în locul stabilit cu precizia de 8 centimetri, eroarea admisibilă fiind de 50 centimetri. Mecanicul de locomotivă nu a condus trenul, dar s-a aflat în cabină în eventualitatea apariției unei situații extraordinare.

Testările au loc pe un sector de 5 kilometri între stația Niigata și depoul, unde sunt deservite trenurile, ce se deplasează pe liniile Sincansen. Concomitent este testat și sistemul de transmitere a informației (inclusiv a imaginilor video de calitate înaltă) prin canal radio cu utilizarea rețelei standardului 5G. În continuare este preconizată testarea la viteza de până la 200 km/oră.

■ ÎN COLECTIVELE DE MUNCĂ ALE CFM

Secția nr. 2 SC Basarabeasca: instalațiile SCB și de comunicații funcționează în același ritm cu Magistrala Moldovei

Specialiștii secției Basarabeasca semnalizare și comunicații, condusă deja al 25-lea an de Stepan TÎRSÎNU, profesionist de cea mai înaltă calificare, absolvent al Institutului de comunicații din Odesa, decorat recent cu Insigna "Meritul Feroviar", deținător al titlului onorific "Feroviar Emerit", asigură prin activitatea lor cotidiană îndeplinirea graficului procesului tehnologic de îngrijire a instalațiilor SCB, comunicație și radio, a acțiunilor menite să sporească siguranța funcționării acestor instalații.

Gospodăria secției nr.2 semnalizare și comunicații este una voluminoasă și complicată. Specialiștii ei îngrijesc sistemele de semnalizare și comunicație pe o lungime de 425 kilometri; la 21 stații feroviare sunt incluse în sistemul centralizării electrice 356 macazuri; sunt exploatate 60 pasaje de nivel, 8 dintre care – păzite. Specialiștii cu experiență de aici îngrijesc operativ și calitativ 559 kilometri de cablu SCB, 666 kilometri de linie de comunicație prin cablu, 103 kilometri de linie de comunicație aeriană, 135 kilometri de cablu de comunicație locală pe trei direcții ale sectorului de sud al CFM: Hagimus—Basarabeasca, Basarabeasca—Etulia, Basarabeasca—Giurgiulești.

Specialiștii secției acordă atenție primordială îngrijirii instalațiilor din subordine conform cerințelor și normelor, în baza mai multor instrucțiuni, precum, bunăoară, "Instrucțiunea privind îngrijirea tehnică a instalațiilor SCB", "Instrucțiunea privind asigurarea securității circulației trenurilor în timpul efectuării lucrărilor de îngrijire tehnică și reparație a instalațiilor SCB", "Instrucțiunea privind organizarea sistemului de îngrijire tehnică a instalațiilor de comunicație prin cablu în transportul feroviar" etc.

Pandemia de COVID-19, ce a cuprins întreaga lume, a provocat multe probleme și feroviarilor din Republica Moldova, inclusiv comunicaționiștilor de la Basarabeasca. Bunăoară, în timpul concediului tehnic specialiștii SCB de aici, în scopul menținerii instalațiilor în stare funcțională, efectuau în baza unui grafic de 4 săptămâni de îngrijire tehnică verificarea minuțioasă a macazurilor, indicatoarelor, parametrilor aparatului, cablurilor și acumulatorilor. Au fost inspectate de



asemenea traseele cablurilor magistrale, s-au făcut măsurări ai parametrilor de bază ai întreținerii cablurilor. În comun cu angajații gospodăriei mișcare stației nodului feroviar Basarabeasca și picherii secției liniei nr.3, specialiștii secției nr.2 semnalizare și comunicații organizau în fiecare lună revizii cu comisia ale stării instalațiilor la toate stațiile liniare. Lacunele depistate la îngrijirea instalațiilor SCB și de comunicații, radio au fost înlăturate imediat. În scopul asigurării integrității cablurilor magistrale și locale de comunicații specialiștii secției Basarabeasca semnalizare și comunicații au prezentat avertizări primărilor, organizațiilor de construcții, precum și instituțiilor posesoare de mijloace tehnice de săpat, proprietarilor de terenuri. Recent a fost efectuat în mod organizat și calitativ reparația cablului magistral pe tronsonul de cale ferată Basarabeasca—Abaclia pe liniile intrare și ieșire.

De rând cu activitatea cotidiană de îngrijire tehnică și reparație a instalațiilor SCB și comunicație, precum și a altor mijloace din subordinea secției nr.2 semnalizare și comunicații, specialiștii secției acordă mare atenție reducerii consumurilor de exploatare. Fiecare angajat se străduie să economisească cum poate. O confirmă cifrele. Astfel, în primele 9 luni ale anului curent specialiștii secției au reușit să economisească energie electrică în sumă de 75 604 lei, 65 metri cubi de apă în valoare de 2340 lei, 5854 metri cubi de gaze naturale în sumă de 30 268 lei. Au fost reduse și alte cheltuieli, s-a economisit din contul amortizării etc.

— Îndeplinirea strictă a gra-

ficului procesului tehnologic, a specificat, printre altele, șeful secției nr.2 semnalizare și comunicații Stepan Tirsinu, — constituie principiul de bază în activitatea fiecărui specialist al secției noastre. Toți îngrijesc conștiincios instalațiile SCB și de comunicații, îndeplinesc cu responsabilitate sarcinile de producție trasate de administrația CFM.

Printre cei mai calificați spe-



cialiști ai secției, care asigură cu succes securitatea circulației trenurilor și pe care șeful secției a ținut să-i nominalizeze, sunt electromecanicii în comunicații Iurie Ozarenski, în grija căruia se află instalațiile de comunicații de pe sectorul dintre stațiile Hagimus și Căusenii și tronsoanele adiacente; Alexandru Constandoglu, responsabil de instalațiile de comunicații de pe sectorul de cale ferată dintre stațiile Etulia și Giurgiulești; electromecanicii SCB Ghenadie Bagrov, care deservește instalațiile de semnalizare, centralizare și blocare pe sectorul dintre stația Cimișlia și

halta Km 111, și tronsoanele adiacente; Petru Dragomir, responsabil de instalațiile semnalizare, centralizare și blocare de la stația Culma și sectoarele adiacente; Iurie Deli, în grija căruia se află instalațiile de semnalizare, centralizare și blocare de la stația Cahul și tronsoanele adiacente.



Printre cele 10 filiale ale nodului feroviar Basarabeasca, care este cel mai mare pe sectorul de sud al Magistralei Moldovenesti, secția semnalizare și comunicații ocupă un loc important, specialiștii ei îngrijesc cu toată competența instalațiile SCB și de comunicații, asigurând astfel securitatea circulației trenurilor pe sectorul de cale ferată din subordine.

Liliana NICHIFOROV

ÎN IMAGINI:

1. Electromontorul SCB Vladimir Arnaut;
2. Electromecanicul SCB Ruslan Pașnic și electromontorul Vladimir Arnaut;
3. Astfel muncesc la cablul magistral specialiștii sectorului de electromecanic superior în comunicații Ivan Carman;
4. Victor Siarov, electromecanic superior în comunicații.

Imagini: Galina MOTROI, inginer superior, președinte al comitetului sindical al secției nr.2 semnalizare și comunicații; Valerii PIVOVAROV, electromecanic superior în comunicații; Marius ȚĂRANU, electromecanic SCB în secția nr.2 semnalizare și comunicații.