



FEROVIARII Moldovei

N 39 (5855) 30 septembrie 2015

Ziarul apare din 1 mai 1941

LUNI – ZIUA CONTROLULUI



Serghei TOMSA, vicedirector general, responsabil de infrastructură și material rulant de tracțiune al IS «Calea Ferată din Moldova», a condus luni, 28 septembrie 2015, tradiționala Zi a controlului.

Serghei Tomșa a informat despre vizita de lucru la București a directorului general al IS «Calea Ferată din Moldova», Iurii TOPALA. Scopul ei a fost semnarea cu directorul general al «CFR» SA Dan Marian Conțescu a Convenției cu privire la reglementarea traficului feroviar de frontieră, în legătură cu deschiderea din 30 septembrie 2015 a unei noi curse feroviare Chișinău—Ungheni—Iași (Socola).

Seful serviciului mișcare, Igor MUNTEANU, a raportat despre operațiunile de încărcare-descărcare a trenurilor de marfă în stațiile de jonctiune interstatale în sectoarele din sudul, centrul și nordul Magistralei moldovenești.

Serghei Tomșa a informat, de asemenea, despre recenta constatare în problema pregătirii gospodăriei CFM pentru activitatea în condițiile iernii. Conducătorilor tuturor serviciilor li s-a dispus ca, în pofida situației financiare și economice dificile, să se facă tot posibilul pentru a pregăti magistrala pentru activitatea în sezonul rece. Toate activitățile planificate și-au găsit reflectare în procesul-verbal al ședinței. În afară de instrucțiuni generale, s-a discutat necesitatea asigurării subdiviziunilor magistralei cu îmbrăcăminte și încălțăminte specială. În acest context vorbitorul a atras atenția asupra necesității unui control mai riguros asupra consumului de echipamente, inventar, piese de schimb și materiale. Pentru ca gerurile de iarnă să nu ne ia prin surprindere, până la venirea frigului urmează să fie verificate schemele rutelor de deplasare pe timp de iarnă a feroviarilor la locurile de muncă și retur, precum și de asigurare cu lomuri, lăpeți, screpere. Până pe 20 octombrie 2015 în toate secțiile linii urmează să fie testate unitățile tehnice de dezapezire.

E necesar de a demara și pregătirile către revizia de toamnă cu comisia, prezidată de directorul general al CFM a gospodăriei magistralei. Este vorba de pregătirea sistemului de încălzire pentru iarnă, salubritatea și curățarea de buruieni a teritoriilor filialelor, transportarea gunoierului etc.

Stefan BUGA, specialist al serviciului securitatea și sănătatea în muncă al IS «Calea Ferată din Moldova», a adus la cunoștința sefului magistralei că săptămâna trecută la CFM nu au fost înregistrate traumatisme de muncă. Există însă unele probleme privind asigurarea filialelor cu îmbrăcăminte și încălțăminte specială.

În finalul ședinței, Serghei TOMȘA a menționat: «Indiferent de dificultățile financiar-economice cu care se confruntă la etapa actuală Magistrala moldovenească, toate subdiviziunile sale structurale trebuie să-și concentreze atenția la asigurarea securității circulației trenurilor și protecția în muncă».

Irina KRAEVSKAIA

DESEMĂRI ÎN FUNCȚIE

Iurii TOPALA – director general al CFM

Printr-un ordin al ministrului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al Republicii Moldova, Iurie CHIRINCIUC, din 23 septembrie 2015 în funcția de director general al IS «Calea Ferată din Moldova» a fost desemnat Iurii TOPALA.

Iurii Topala a câștigat concursul de suplinitură a postului vacant de director general al IS «Calea Ferată din Moldova», în baza Regulamentului «Pentru ocuparea funcției vacante de administrator al Întreprinderii de stat, al cărei Fondator este Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al RM».

Concursul a fost desfășurat în august curent de către Consiliul de Administrație al CFM.

Ordinul cu privire la desemnarea în funcție de director general al CFM a lui Iurii Topala a fost adus la cunoștința conducerii Căii Ferate a Moldovei pe 23 septembrie 2015 de către ministrul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al Republicii Moldova, Iurie CHIRINCIUC.



OFICIAL

În ultimele două ediții ale ziarului «Feroviarul Moldovei» am relatat despre activitatea Comisiei de conciliere, în componența căreia, pe bază de paritate, au intrat reprezentanți ai Federației sindicatului feroviarilor din Moldova și ai Administrației IS «Calea Ferată din Moldova».

Comisia de conciliere a semnat documentul final

Pe 17 septembrie 2015 a avut loc ultima ședință a comisiei, în cadrul căreia a fost adoptat documentul final, semnat de către toți membrii Comisiei de conciliere și aprobat pe 29 septembrie 2015 de către

directorul general al CFM Iurii Topala și președintele Federației sindicatului de profil Ion Zaporozjan.

Îi familiarizăm pe cititorii noștri cu textul integral al acestui document.

DECIZIA COMISIEI DE CONCILIERE

Conform rezultatelor examinării cerințelor, înaintate de către Federația Sindicală a Feroviarilor CFM în cadrul comisiei de conciliere au fost aprobate următoarele decizii:

1). Administrația își asumă responsabilitatea să achite lunar salariul pentru luna de muncă precedentă conform graficului. Suplimentar în fiecare lună să aloce mijloace financiare în sumă de la 2,5 mln. lei până la 3,0 mln. lei pentru achitarea restanțelor la salariu. A stabili perioada iunie-iulie 2016 pentru finalizarea achitării restanțelor la salariu.

Revendicarea Federației Sindicale CFM referitoare la achitarea compensărilor la salariu a fost acceptată de către administrație și se va efectua în conformitate cu art.145 p.2 Codul Muncii al RM și p.2.19 al Contractului colectiv de muncă.

2). În rezultatul negocierilor între reprezentanții administrației CFM și Federația sindicală în cadrul desfășurării ședinței Comisiei de conciliere, conducerea Căii Ferate a decis să anuleze șomajul tehnic. Prin ordinul nr.401/N din 10.09.2015 «Cu privire la introducerea modificărilor la ordinul nr.342/N din 04.08.2015» se anulează șomajul tehnic începând cu 15.09.2015.

3). Problema privind majorarea salariului angajaților va fi abordată după achitarea restanțelor salariale.

4). Propunerile înaintate de Federația Sindicală CFM (Anexa nr.4 la Procesul verbal din 03.09.2015):

Administrația a luat act de cunoștință

și informează despre cele expuse mai jos:

— actualmente se elaborează organigrama CFM și după finalizare Federația Sindicală CFM va fi familiarizată cu proiectul noii organigrame;

— conform indicației Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al RM, în prezent la CFM se efectuează auditul activității financiare și economice a întreprinderii;

— a recomanda conducerii CFM să selecteze minuțios la angajare specialiștii;

— actualmente problema restructurării întreprinderii se află în stadiul de examinare și inițiere a variantelor de către experți;

— există Planul cu privire la închiderea stațiilor ineficiente, conform căruia a demarat procesul de închidere a stațiilor Verejeni, Chiriutnea, Bahmut, Glodeni etc.;

— administrația consideră oficial neconfirmată problema de conlucrare cu firmele de expediere;

— informația referitoare la realizarea activelor CFM neutilizate în procesul tehnologic, precum și închirierea acestora, este plasată pentru informație pe site-ul CFM;

— conform ordinului nr.399/N din 09.09.2015 achitarea ajutorului material la acordarea concediului anual se sistază temporar exclusiv pentru aparatul de conducere al CFM: directorul general, vicedirectorii generali, conducătorii de direcții, șefii serviciilor, șefii secțiilor inde-

pendente, conducătorii de filiale, inginerii-șefi, precum și pentru adjuncții funcțiilor menționate mai sus;

— ordinul nr.136/N din 21.04.2015 cu privire la limita de consum a combustibilului pentru transportul auto personal a fost abrogat;

— administrația ia în considerare preocupările sindicatului în problema calității echipamentului de protecție și a încălțămintei de protecție. Este necesar de intensificat controlul asupra calității acestor produse;

— în prezent se întreprind toate măsurile întru optimizarea cheltuielilor pentru deplasările în scop de serviciu.

Administrația ia în considerare propunerile și recomandările pentru perioada îndelungată.

5). Administrația ia act de cunoștință despre necesitatea coordonării cu Sindicatul a ordinelor, dispozițiilor, telegramelor etc., ce țin de problemele modificării sau încălcării Contractului colectiv de muncă.

Federația Sindicatului CFM a propus administrației să fie abrogate ordinele, emise cu încălcarea p.9.3 a Contractului colectiv de muncă. Comisia a acceptat propunerile înaintate de sindicat, dar în legătură cu faptul, că n-au fost prezentate ordinele și dispozițiile concrete spre examinare, comisia a recomandat Sindicatului să se adreseze directorului general întru soluționarea problemei abordate.

MEMBRII COMISIEI:

Gagauz M., Cernetchii P., Tomșa S., Vartic T., Manole V., Clipea P., Căldare V., Damian A., Sirbu R., Țibîrnac A., Furtuna V., Doloscan C., Pirlog V., Proca G., Bujor V., Draganova V., Diacenco A., Fișuc D.

De ce pleacă de la CFM
feroviarilor competenți?

CITIȚI ASTĂZI
ÎN EDIȚIE

3



■ ȘTIRI SINDICALE

Au demarat lucrările asupra noului Contract colectiv de muncă

Contractul colectiv de muncă (CCM) este un important act normativ intern, care include obligațiunile angajatorilor și ale angajaților. Prin rezoluția Plenarei a II-a a Consiliului Federației sindicatului feroviarilor din Moldova din 25 iunie 2015 a fost aprobată componenta Comisiei pentru dialog social și planul de acțiuni pentru elaborarea și încheierea unui nou CCM, care prevede trei etape de bază.

La prima etapă în organizațiile sindicale primare au fost organizate adunări, în cadrul cărora au fost examinate propunerile care urmează să fie incluse în noul proiect al CCM, care, la rândul lor, au fost aprobate în cadrul adunărilor Consiliilor președinților comitetelor sindicale ale nodurilor feroviare.

Etapa a doua, la care ne aflăm acum,

prevede examinarea propunerilor adoptate în cadrul Comisiei pentru dialog social. Până în momentul de față au fost colectate peste 35 de propuneri parvenite de la președinții Consiliilor comitetelor sindicale ale nodurilor feroviare Basarabeasca, Chișinău și Bălți.

A treia etapă prevede activitatea în cadrul Comisiei constituite în baza principiului parității din reprezentanți ai angajatorului

și organului sindical al întreprinderii, în conformitate cu legislația în vigoare a Republicii Moldova.

De menționat că CCM permite conducerii organizației nu doar să contribuie la îmbunătățirea unor anumite condiții de angajare, dar și reducerea circulației documentelor de personal, așa cum se procedează în organizațiile mari, unde șeful nu contactează direct cu fiecare angajat și nu are posibilitate să examineze toate aspectele relațiilor de muncă din CCM. Căci dacă se vor include toate în CCM, acesta se va extinde considerabil. Prin urmare, este indicat ca interacțiunea cu angajații să se efectueze prin intermediul Contractului colectiv, în care să se facă trimitere la dispozițiile generale.

În document pot fi prevăzute facilități pentru masă, călătoria până la locul de muncă și retur cu transportul public sau



autobuzul de serviciu, sporuri de salarii, suplimente majorate pentru munca în cazul, suplینire de funcții, pentru ore suplimentare și în zilele de odihnă, indemnizații de concediere. Altfel zis, contractul colectiv reprezintă o dovadă a cheltuielilor întreprinderii la formarea impozitului pe venit, iar aceasta ar trebui să încurajeze angajatorul să încheie o convenție colectivă.

Federația sindicatului feroviarilor din Moldova

DDC garantează confortul călătorilor

Iată că prima lună de toamnă s-a călătorit deja. Pe neobservate ne vom pomeni și cu iarna în prag, iar odată cu ea — cu nămeți și ger aspru. Deși cîntecul spune că «nu există vreme rea...», condițiile climatice nefavorabile complică călătoriile pe timp de iarnă. Tocmai de aceea angajații Direcției deservire a călătorilor a IS «Calea Ferată din Moldova» își propun să facă călătoria cu trenul cit mai atrăgătoare și mai confortabilă. În acest scop ei intenționează să pregătească gospodăria pasageri pentru o bună activitate în perioada rece a anului.

In toiu verii, de altfel ca și în anii precedenți, în cadrul DDC a fost creată o comisie specială constituită din principalii specialiști ai întreprinderii, care a elaborat «Planul de acțiuni pentru pregătirea gospodăriei Direcției deservire a călătorilor către activitatea în perioada iernii 2015-2016», aprobat de șeful DDC Veaceslav Pașcan, în care sînt stipulate clar termenele și specialiștii gospodăriei călători responsabili de executarea acestora. În «Planul general de acțiuni», au fost incluse acțiunile fiecărei gospodării a DDC. Responsabilitatea pentru îndeplinirea la timp a planurilor schițate, precum și semnarea acestora, și-au asumat-o: inginerul-șef al DDC Aurel Capațina, șeful rezervei însoțitorilor de vagon Ion Popescu, șeful secției revizie tehnică Igor Sanin, maistrul la cazangeria DDC Oleg Procupa, șeful secției transport auto Simeon Țarnă.

Astfel, de exemplu, maistrul cazangeriei urma să repare centrala STV-500/32, iar apoi — să efectueze revizia internă și externă a cazanului cu numărul de înregistrare 7874. Pînă pe 1 august a fost curățat degazorul, iar pînă la jumătatea lunii septembrie a fost schimbată o țevă pentru abur. Către mijlocul lunii octombrie urmează să finalizeze reparația acoperișului cazangeriei, responsabil fiind maistrul secției managerie a DDC. Pînă pe 29 noiembrie se va efectua testarea hidraulică a cazanului nr.7475.

Pînă pe 1 octombrie curent statele de personal ale echipajelor de tren au fost aduse în conformitate cu planul și volumul de încărcături, normele de serviciu.

Iar pînă la mijlocul lunii octombrie curent în cadrul DDC se preconizează crearea rezervei necesare de osii montate pentru asigurarea constantă a genului respectiv de reparații planificate; crearea rezervei necesare de reductoare, axe cardanice, ambreiaje; transferul plăcuței de frînă compozite pe cele de fontă; depozitarea cantității necesare de unguenți pentru frîne,



■ SOS-VA IARNA ÎN CURÎND

Feroviarii le promit călătorilor o iarnă «caldă»

confecții din cauciuc; crearea în cadrul secției revizie tehnică a rezervelor minime obligatorii de amortizoare, fittinguri de frînă etc. De asemenea, pînă pe 15 octombrie urmează să fie completate statele de personal cu: revizori de vagoane, lăcătuși pentru reparația materialului rulant, lăcătuși electricieni, responsabili pentru echiparea cu cărbune și apă, spălătorese; va fi pregătită și menținută în stare tehnologică bună rezerva de vagoane; va fi asigurat necesarul de cărbune pentru încălzirea vagoanelor; de veselă, saltele, perne, pături, lenjerie de pat; toate secțiile, atelierele de întreținere și reparații, stațiile, trenurile vor fi asigurate cu mijloace primare de stingere a incendiilor în conformitate cu normele în vigoare; de asemenea posturile de pompieri vor fi echipate cu nisip, apă și inventarul necesar.

Conducerea rezervei însoțitorilor de vagon a DDC preconizează ca pînă pe 15 octombrie curent în vagoane să fie repartizate materiale ilustrative, în conformitate cu cerințele serviciilor de frontieră, precum și informații din Regulamentul privind traficul de călători; să fie efectuată instrui-

rea permanentă a însoțitorilor de vagon, care sînt obligați să efectueze reparații simple în vagoane, fiind echipați cu setul de instrumente necesare (clește, ciocan, șurubelniță). În perioada 25 septembrie — 15 noiembrie curent cu susținerea angajaților secției revizie tehnică și a echi-

rea permanentă a însoțitorilor de vagon, care sînt obligați să efectueze reparații simple în vagoane, fiind echipați cu setul de instrumente necesare (clește, ciocan, șurubelniță). În perioada 25 septembrie — 15 noiembrie curent cu susținerea angajaților secției revizie tehnică și a echi-

pajelor de tren se va efectua pregătirea garniturilor de tren pentru traficul de călători pe timp de iarnă (revizia tehnică-2).

Pînă pe 20 octombrie curent în cadrul DDC urmează să fie finalizată pregătirea vagoanelor de călători pentru activitatea în perioada iernii conform orarului de circulație a trenurilor în perioada respectivă; desfășurarea reviziei tehnice a încălzirii pe baza instalațiilor electrice a vagoanelor, pregătirea pentru iarnă a sistemelor de încălzire combinată; reparația și vopsirea sondelor de admisie a apei din dotarea parcului de echipamente, achiziționarea volumului necesar de furtunuri de apă.

În ultima zi a lunii octombrie în cadrul DDC se preconizează a finaliza instruirea angajaților implicați în asigurarea circulației trenurilor și deservirea călătorilor. Personalul DDC urmează a fi asigurat cu încălțăminte specială și îmbrăcăminte groasă conform normativelor.

De asemenea, pînă pe 30 octombrie curent se va efectua revizia instalațiilor cu compresiune, conductelor de aer; verificarea osiilor montate cu efectuarea in-

scripțiilor necesare în condica de evidență; osiile care nu corespund normativelor și instrucțiunilor în domeniu vor fi scoase din uz; revizia tehnică de toamnă a echipamentelor din vagoane, în acest scop fiind create echipe speciale pentru revizia bușelor, frînelor; reparația, spălarea și desalinizarea traseelor termice, caloriferele, sistemelor de încălzire; revizia instalațiilor electrice din vagoane, reparația utilajelor de uz intern din vagoane; echipele secției revizie tehnică vor evalua nivelul de pregătire a garniturilor de tren care vor circula în perioada rece a anului.

La fel pînă pe 30 octombrie curent va fi finalizată revizia tehnică a centralelor termice și de întreținere a mașinilor de spălare a vagoanelor, a echipamentelor de pompare, sistemelor de alimentare cu apă și de drenaj, va fi finalizată instruirea echipajelor de tren pe tema «Regulamentul cu privire la curățarea de gheață și zăpadă a mecanismelor de rulare și a echipamentelor amplasate sub vagoanele de călători în traficul internațional».

Maistrul superior al secției nr.35, brigadierul și maistrii de tură ai SRT, vor efectua acțiunile prevăzute în plan privind cuplarea vagoanelor în garniturile de tren, măsurarea osiilor montate aflate în uz, profilaxia panourilor și echipamentelor electrice, inclusiv de înaltă tensiune, revizia acumulatorilor, sistemelor de încălzire și aplicarea în final a ștampilei «Verificat».

De asemenea, se va efectua pregătirea secției transport auto pentru funcționarea în condiții de iarnă; iermetizarea porților halelor pentru îngrijiri tehnice tip 3, verificarea dispozitivelor de scurgere, a echipamentelor de distribuție a cărbunelui în vagoane și a tehnicii de deszăpezire.

În conformitate cu graficul stabilit, fiecare garnitură de tren va opri în parc pentru îngrijiri tehnice tip 2, renovarea sau schimbarea pieselor uzate și a echipamentului intern, desfășurarea acțiunilor de dezinfectie și dezinfecție de către specialiștii serviciului sanitar-epidemiologic. Abia după desfășurarea tuturor acestor lucrări echipajele se pot prezenta în comisia de primire a vagoanelor de călători, desemnată de șeful IS «Calea Ferată din Moldova».

La fel ca și în anii precedenți, angajații subdiviziunilor auxiliare ale DDC vor efectua operativ, calitativ și în termenele stabilite pregătirea întreprinderii pentru activitatea în perioada de toamnă-iarnă, garantînd siguranța circulației trenurilor în orice condiții climatice.

Liliana NICHIFOROV

Imagine: Iurie KOZLOV



■ PROBLEMĂ: SITUAȚIE PRIVITĂ DIN INTERIOR

De ce pleacă de la CFM feroviarilor competenți?

În subdiviziunile CFM s-a copt necesitatea revizuirii modalității de motivare a specialiștilor calificați

Pe parcursul mai multor decenii secția semnalizare și comunicații Bălți reprezintă o veritabilă forjerie de cadre pentru gospodăria semnalizare și comunicații nu doar a sectorului de nord, ci și a întregii Magistrale moldovenești. Specialiștii calificați de aici au implementat în proporții centralizarea electrică. Grație profesionalismului și dăruirii lor au fost lansate și alte inițiative frumoase menite să contribuie la funcționarea neîntreruptă a echipamentului complex de profil și asigurarea securității circulației. Prestigiul acestei profesii devenise atât de înalt, încât în perioada anilor 2004-2005 era destul de greu să ocupi o funcție în domeniul dat. La angajare noștrilor li se impuneau cerințe sporite, ceea ce influența selectarea specialiștilor cu cea mai bună pregătire. Acum însă, cu regret, situația e cu totul alta. Precum am aflat de curând, la ora actuală aici se resimte un mare deficit de cadre — tocmai 54, aproape un sfert din statele de personal. În special, pleacă specialiștii de bază — electromecanicii SCB și electromontorii. Indiferent de vîrstă și stagiul de muncă.

De exemplu, pe sectorul Ocnița al întreprinderii din 10 electromecanici au rămas doar 6. Apare problema recalificării de urgență a electromontorilor, a căror deficit deocamdată nu se resimte. Pe sectorul autoblocării Bălți-Oras—Fălești—Petrești lipsesc 16 specialiști conform statelor de personal, dar de facto aici muncesc doar doi electromecanici SCB. Sint specialiști buni, băieți de treabă: în cadrul reviziilor cu comisia au fost premiați în repetate rânduri pentru devotament în muncă. Însă suplimentele la salarii, deși foarte binevenite, nu le pot extinde condiția fizică de a întreține tot echipamentul în strictă conformitate cu graficul reparațiilor preventive și celor planificate. Lipsa acută a specialiștilor-electromontori se resimte în special în «atelierul» mobil comunicații.

O situație gravă în ceea ce privește asigurarea cu specialiști s-a creat și în cadrul altor două secții semnalizare și comunicații — Chișinău și Basarabeasca, unde, de exemplu, posturile centralizare electrică din rețeaua Zloti—Căușeni—Hagimus se află în grija unui electromecanic superior SCB și a unui tânăr electromontor. Există mari curenți în asigurarea cu cadre și în echipele de energeticieni, de picieri. Cu unele excepții, nu sint prea mult agreate de tineri nici depourile de locomotive.

Veteranii nodului feroviar Bălți își amintesc cu cit interes veneau pe timpuri în excursii prin atelierele depoului de locomotive nr.4 discipolii școlii medii de cultură generală, pe care o patronau. Copiii admirau cu venerație tehnica somptuoasă de aici, iar apoi, absolvind școala, mulți dintre ei completau rîndurile mecanicilor, lăcătușilor, inginerilor-tehnicieni. De altfel, o bună parte a contingentului format atunci își continuă munca în depou, în pofida vîrstei înaintate. Actualmente depoul își pregătește specialiștii în cadrul Colegiului tehnic feroviar. Constatăm însă cu regret că după absolvire foarte puțini tineri vin să se angajeze la CFM, astfel încît ponderea procesului tehnologic se ține pe umerii specialiștilor cu stagiul mare în muncă. Mai devreme sau mai tîrziu ei vor fi nevoiți să plece la odihna binemeritată și nu vor avea cui transmite ștafeta, cui împărtăși experiența acumulată de-o viață.

Ce se întîmplă? Răspunsul la această întrebare trebuie căutat, în primul rînd, în situația social-economică precară care s-a aprofundat în ultimii ani în țară. Acum circa zece ani, minimumul de existență al feroviarilor, la fel ca și al majorității populației era de așa natură încît salariul pentru munca depusă era suficient nu doar pentru refacerea forțelor, dar și pentru acu-



mularea unor economii sau satisfacerea altor necesități. Consecințele negative ale crizei financiar-economice au dus ulterior la pierderea capacității de cumpărare a consumatorilor pe fondul sporirii fulgerătoare a prețurilor la bunurile de necesitate vitală. O altă lovitură dură a fost provocată de devalorizarea bruscă a leului, care a adus o multime de feroviar, cu salariile rămase la același nivel, la limita disperării.

Precum am aflat, la Bălți, un electromecanic cu experiență are un salariu de 3000 lei, pe cînd, să zicem, un hamal care muncește într-un depozit comercial, amplasat în apropierea căii ferate, primește 3200-3500 lei. În plus, are și suplimente la salariu pentru munca exercitată peste program. Munca unui specialist de înaltă calificare, responsabil zi și noapte de securitatea circulației feroviare, nu doar că este egalată, ci chiar estimată sub nivelul unei persoane fără studii. Sectorului amintit mai sus, Bălți-oras—Fălești—Petrești, i-a fost acordat un automobil de serviciu și acum problema constă în găsirea unui șofer care ar accepta un salariu de 1800 de lei pe lună.

— Îi implor și pe vecinii mei, foști șoferi, iar ei îmi zimbesc ironic drept răspuns, spunind că mai bine stau acasă, decît să accepte un asemenea salariu care presupune ieșiri operative pe linie la orice oră de zi sau noapte, — se plînge electromecanicul superior al sectorului. — În caz de necesitate urc personal la volan. Or, există și o altă problemă — mă poate opri inspectorul de la poliția rutieră și-mi poate cere foaia de parcurs. Dar de unde să o iau, dacă am fost somat noaptea și mă grăbesc să elimin deficiențele care au survenit pe linie! Pînă fac explicațiile de rigoare, timpul trece, îmi consum și nervii...

Specialiștii din sectorul Florești—Mateuți ai secției semnalizare și comunicații nr.3 ajung cu greu la serviciu după scurta cursă interurbane a trenului diesel din Bălți pînă la stația Rogojeni. În cazul în

care apar deficiențe pe linie, electromecanicul superior, care locuiește în Ghindești, nu are decît să-și exploateze propriul automobil.

Pe specialiștii în etate îi mai «ține» în serviciu suplimentul la salariul de bază pentru vechimea în muncă, prevăzut în Contractul colectiv de muncă. Însă tinerii specialiști nu se pot bucura pe deplin de un asemenea avantaj, ceea ce reduce semnificativ interesul lor material. În zona de macazuri a stației Bălți-Slobozia l-am întîlnit pe un tânăr electromontor, recent absolvent al Colegiului tehnic feroviar, care examina împreună cu un electromecanic cu experiență al SCB echipamentul de teren. Pornind de la interesul pe care îl manifesta acest tânăr față de muncă și aspectul său foarte îngrijit, se putea spune că și-a ales profesia cu inima.

— Pe măsură ce va acumula experiență, sper să devină un bun specialist, — a declarat îndrumătorul despre discipolul său. — Doar că la două luni de muncă în cadrul secției îl frămîntă îndoielile: să rămînă sau să plece?

— Dar ce s-a întîmplat, totuși? — l-am întrebant pe tînărul respectiv.

— Munca SCB-istilor îmi place, — mi-a răspuns cu o anumită doză de emoție. — Problema e în salariu. Cum să-l impart ca să-mi ajungă? Nici nu pot invita o fată la cafea, barem, nuntă, o locuință etc.

La sate oamenii mai au cite o gospodărie în jurul casei, pe care trebuie s-o întrețină, așa că își vîd de treburi, n-au încotro, cu excepția celor care se aventurează să prindă norocul prin țări străine. De aceea la sate numărul concedierilor nu e prea mare. Însă la Bălți, unde, potrivit statisticilor, salariul mediu real în oraș este de 4,5-5 mii lei și există posibilitatea angajării undeva prin cumul, fluctuația cadrelor în mediul feroviarilor a sporit vertiginos în ultimul timp.

După cum arată sondajele de opinie, o bună parte a absolvenților Colegiului tehnic

feroviar își pierd interesul pentru profesia de feroviar din lipsă de spațiu locativ. Cămine muncitorești nu mai există, iar chiria unui apartament se ridică la cel puțin 100 de dolari pe lună. Altfel zis, trebuie să muncești doar pentru a achita locuința...

Grație acțiunilor ferme pe care le întreprinde actuala conducere a CFM și sindicatul de profil, a fost soluționată problema achitării lunare a salariilor. Aceasta va stopa intrucitva fluctuația cadrelor. Deocamdată însă nu putem vorbi și despre o majorare a salariilor la nivelul cerințelor vieții, deoarece în condițiile actuale de reducere a traficului și a necesității de a devia fonduri substanțiale pentru modernizare tehnică, atunci rezervele pentru majorarea salariilor sint minime.

E timpul să căutăm alte oportunități, care odată cu optimizarea de personal și reducerea cheltuielilor auxiliare, să prevadă implementarea unor noi forme motivaționale.

În transportul feroviar se implementează de multă vreme condiții unice de retribuire a muncii, condionate de procesul tehnologic unic, în cadrul căruia fiecare angajat își aduce contribuția la rezultatul general al ramurii — asigurarea procesului de trafic. În consecință, remunerarea muncii majorității angajaților se constituie în mare parte pe baza unui sistem de tarifar unic, care, din păcate, nu permite luarea în considerație a subtilităților unui anumit tip sau volum de muncă. Tocmai de aceea în cadrul mai multor magistrale din spațiul CSI se constientizează necesitatea unei abordări diferențiate față de retribuirea muncii. Menținerea unei modalități unice de calculare, de exemplu, a retribuiri muncii în condiții nocive sau pe timp de noapte, nu se discută. Se propune însă reglementarea raportului în retribuirea muncii feroviarilor de diferite specialități și diferite categorii profesionale, în funcție de intensitatea, calitatea și complexitatea volumului de muncă îndeplinit în limitele obligațiilor de serviciu. Aceasta presupune, în scopul consolidării motivației și păstrării personalului, înainte de toate, specialitățile-cheie, decalajul tot mai mare între coeficientii tarifari pentru diverse categorii de feroviar. Se acordă prioritate celor care au legătură directă cu circulația, tracțiunea, reparația locomotivelor, vagoanelor, liniei etc.

O modalitate bine gîndită de retribuire a muncii este importantă și pentru atragerea la magistrală a tinerilor specialiști. Ar fi binevenit, de exemplu, ca managerii întreprinderilor să aibă la dispoziție un fond special de încurajare materială a celor mai buni feroviar. Pe timpuri, în cadrul districtelor de picieri funcționa un sistem de distribuire a premiilor cu participarea nemijlocită a reprezentanților colectivelor. În acest sens prezintă interes și experiența implementării în anii '80-'90 ai secolului trecut la depoul de locomotive Bălți a unui sistem complex de gestionare a calității muncii cu evidențierea coeficienților respectivi, despre care se vorbește în cartea doctorului în științe tehnice, fost inginer-șef al întreprinderii P.Palamarciuc «Noile experiențe sint ecoul celor vechi, deja uitate».

Cadrele constituie astăzi o problemă de maximă rezonanță. Ea necesită o atenție sporită, în caz contrar miine am putea rămîne fără specialiști competenți. Aceasta e o preocupare stringentă la zi, o grijă permanentă.

Vladimir DOBREANSCHI

Pe podul Bucovăț munca e în toi

După vopsirea podului de cale ferată peste riul Răut, colectivul condus de Vasile Corcodel de la TP-1 și-a schimbat locația, stabilindu-se în apropierea stației Bucovăț.

Acolo, la kilometrul 1590 (pichet nr.8), există un alt pod — cu patru deschideri, 82,9 metri lungime, construit în anul 1957. Beneficiind de susținerea acordată de echi-

pa condusă de maistrul Valeriu Roman, la finele lunii august specialiștii au purces și aici la îndeplinirea acestei operațiuni tehnologice foarte responsabile.

La ora actuală se află în plină desfășurare lucrările de curățare prin sablare a depunerilor de rugină și resturile de vopsea veche de pe suprafața metalică a structurii. După care va urma procesul de grunduire și vopsire.

În curînd ștafeta lucrărilor pe pod va fi preluată de echipa Svetlanei Berdețkaia (secția linii nr.1, Chișinău), care deserveste instalațiile artificiale pe sectorul dat. Urmează schimbarea a 200 de grinzi, prevăzute pentru podurile de cale ferată Bucovăț și Ungheni peste riul Prut. Grinzile sint mai late și mai lungi decît traversele de lemn, ceea ce oferă o mai multă rezistență șinelor. În prezent, echipa efectuează vopsirea balustradei pe podul pietonal de la stația Ungheni.

Vladimir DOBREANSCHI

Imagine: Iurie KOZLOV



FELICITĂRI!



Administrația și comitetul sindical ale stației Bălți-Slobozia o felicită din tot sufletul cu ocazia zilei de naștere pe **Zinaida DIMOVA**, inginer-coordonator al serviciului mișcare al ÎS «Calea Ferată din Moldova» și îi dedică următoarele versuri:

*La buchetul vieții tale
Astăzi ai mai pus o floare.
Uite-o cit e de frumoasă —
Să-ți aducă soare-n casă,
Sufletul să-ți lîmgingie,
Viața dulce să-ți fie!*

Administrația, comitetul sindical și colectivul secției alimentare cu energie electrică Chișinău îl felicită cordial cu ocazia venerabilului JUBILEU pe **Aurel ȘOBRA-NEȚII**, electromontor la sectorul energetic Ungheni.

*S-ai gîndul plin de soare,
Viața — plină de culoare,
Inima — de bucurie,
Casa — de ce te mîngîie.
Să te știm zîmbind mereu
Și la bine și la greu,
Să trăiești cum îți dorești
Viața lungă ca-n povești!*

Administrația, comitetul sindical și colectivul secției alimentare cu energie electrică Chișinău îl felicită călduros cu prilejul zilei de naștere pe **Veaceslav DELIGUL**, șofer la sectorul energetic Bender:


*Un motiv de bucurie
Viața toată să-ți fie,
Să-ți treacă anii lin,
Fără ghinion și chin,
Cu porții de fericire,
Mult noroc, multă iubire!*

Administrația, comitetul sindical și colectivul secției alimentare cu energie electrică Chișinău adresează cordiale felicitări **Ludmillei ZOLOTARIOVA**, contabilă la sectorul energetic nr.1.

*Pe chip să porți doar fericire
Și-n suflet să fii împăcată,
Să nu cerșești nicicînd iubire,
S-o știi în preajmă-adevărată!*

Conducerea serviciului audit al ÎS «Calea Ferată din Moldova» o felicită cordial cu ocazia zilei de naștere pe **Silvia BUJOREANU**, auditor în serviciul audit intern.
— Vă dorim ca această zi să fie plină de lumină, zîmbete și dragoste. De ziua de naștere și în fiecare zi.

Colectivul stației Prut îl felicită cordial cu ocazia frumoasei aniversări pe sexagenarul **Valeriu VALICO**, impiegat de mișcare.
— Îi dorim sărbătoritului sănătate trairnică, mulți ani alături de cei dragi și apropiați și succese mari în continuare pe făgașul vieții!



În clipele de răgaz

| | | | | |
|-----------------------------|-----------------------|----------------------|-------------------|------------------|
| | DOTOI (PL.) | A OBLIGA | MARGINEA PĂLĂRIEI | INLA-TURATA |
| | HOL | VIATA DE ACTOR (PL.) | MARI SENIORI | |
| | PREȘURI | | | |
| | SĂRAC | | | RĂNIȚI |
| | BA | AAPĂREA BRUSC | | |
| | TURNUL MOSCHEII (PL.) | ARE MULȚI ANI | FRUNZA DE BRAD | |
| MĂRIME STELĂRI | OBIECTIV MAJOR | LĂNGA MIREASA | | |
| GRAN-DIOȘI | CARE FAC | BĂȚ LA BILIARD | A ENERVA | ABSURDĂ |
| | | | CURELUȘĂ | |
| VAGA-BONZI | | | BRĂZDAT | |
| INTINS PE PAINĒ | | | FIR DE URZEALĂ | ZĂU(I) |
| | ATACĂ LEMNUL | | | AGRICOL |
| | DE ACORD | EȘUATĂ | | |
| INFERN | | | | ADE-MENITA |
| SCAUNE ÎN BISERICA | | INNĂSCUT | | |
| | | | A SE FRĂMĂNTA | |
| ÎN CUIBI | | FIR | | NUNȚA AL BINELOR |
| CALDI | | DESPICĂ LEMNE | | CENUȘIE (FEM.) |
| | FIRE DE URZEALĂ | | CALAPOD | |
| | AFARĂ DIN JOC | | ESTRADA STELELOR | PESTE SLAB |
| MAMIFERE TIBETANE | | | PURĂ | |
| PRIMUL NUMĂR | | | CUIBI | |
| | | PORC | | FUGE LA GREU |
| ÎNCHIEIE ENUME-RAREA (ABR.) | | PODOABA PE MÂNĂ | | |

Din revista «Integrame pentru toți»

ATENȚIE!

Vă aducem la cunoștință

Din 1 octombrie 2015 Centrala telefonică manuală interurbană Ungheni își sistează activitatea.
Abonații direcți ai CTMI Ungheni vor utiliza în continuare serviciile telefonice automate de lungă distanță. În caz de necesitate, abonații operativi ai centralei Ungheni îi vor putea apela pe abonații operativi ai CFM și CFR prin intermediul CTMI a stației Chișinău la telefon: 0-944-21-21.
CTMI Chișinău stabilește legătura între conducerea, serviciile operative ale Administrației CFM cu angajații operativi ai nodului feroviar Ungheni din cadrul CTA Ungheni prin rețeaua de telefonie automată de lungă distanță.

SERVICIUL SEMNALIZARE ȘI COMUNICAȚII AL CFM

ÎN LUMEA CĂILOR FERATE

- Acum cîțiva ani, între Paris și Veneția a fost pus în circulație așa-numitul «Tren al îndrăgostiților». În compartimentele acestui tren călătorii beneficiază de servicii de lux: televizor, cabină de duș, banchete de dormit cu două locuri.
- Cu ceva vreme în urmă, într-o călătorie prin Elveția plecase un tren care avea la bord persoane de rang înalt: miniștri, deputați, cetățeni de onoare etc. Era un tren deosebit, constituit doar din vagoane-restaurant. Or, organizatorii nu au ținut cont de un detaliu important: vagoanele-restaurant elvețiene nu au WC-ie. Atunci, cînd trenul oprise în stație, oamenii care se aflau în gară au fost foarte surprinși: onorații oaspeți săreau din vagoane aidoma boabelor de mazăre puse pe jar.
- În Australia, într-un cîmp pustiu a fost construită calea ferată inclusă ulterior în Cartea Recordurilor Guinness. Ea a devenit renumită prin aceea, că pe parcursul a 500 km nu are nici o cotitură.
- În Monte Carlo pot fi văzuți oameni care întilnesc trenurile, în așteptarea celor care vin pentru prima dată în Principat. Ei le oferă acestora bani pentru jocurile de noroc și le promit să împartă cîștigul, în speranța că începătorii ar putea avea noroc la joc.
- În gara Shibuya din Japonia există un monument al ciinelui cu «șapca șefului stației» pe cap — în cinstea patrupedului care timp de 10 ani și-a așteptat în gară stăpînul plecat cu trenul.
- Viteza maximă pe linia de cale ferată — 9851 kilometri pe oră (!) a fost înregistrată în cadrul experimentării unei platforme cu motor de rachetă în statul New Mexico (SUA).

Descifrarea necunoscutului

Folosindu-ne zi de zi de obiecte care au devenit deja obișnuite pentru noi, nu ne mai întrebăm de proveniența acestora. De unde s-au luat, să zicem, aspiratoarele, camerele video, pixurile? Unde au fost inventate televizoarele? Cine a creat pantalonii? De unde își trag sorginta pantofii? Vă oferim cîteva exemple privind proveniența unor lucruri, pe care le folosim zi de zi.

Periuța de dinți



Examined rămășițele vechilor romani, oamenii de știință au descoperit pe dinții lor prezența de brazde subțiri — urme de curățare a dinților.

Ce se folosea pe atunci în aceste scopuri? Pentru a-și împropăta respirația, anticii mestecau rășină de copac. Grecii anticii și românii încercau să își curețe cavitatea bucală mestecînd un fel de bețigase, confecționate din lemnul unor arbori cu esențe aromatice. Și, în sfîrșit, în secolul al XV-lea, chinezii au inventat periuța de dinți, confecționată din păr de mistreț, fixat pe un mîner din os sau din bambuc. Iar scobitorile au apărut mult mai devreme, fiind mult mai primitive și mai simple în utilizare.

Ochelarii

În secolul al XIII-lea, călugărul englez Roger Bacon a inventat cum să mărească literele, folosind fragmente de globuri de sticlă.



Ulterior, sticlarii au observat că persoanele în etate vedeau mai clar obiectele dacă priveau prin sticle cu suprafața convexă, iar persoanele cu miopie — prin sticle cu suprafața concavă. Un alt călugăr, dominican, Alessandro da Spina, a avut ideea de a fixa lentilele pe rama de lemn ce stătea pe nas (ochelari fără brațe), el fiind considerat inventatorul ochelarilor.

Scotch-ul

Deși denumirea benzii adezive — scotch — are ori-

gini scoțiene, acesta a fost inventat de fapt în Germania, de un farmacist, pentru a proteja rănile de infecții.

Ideea a evoluat mai departe și astfel a apărut scotch-ul pentru fixarea diferitelor materiale.

Săpunul

Cea mai veche atestare a fabricării săpunului provine din vechiul Babilon. Acesta reprezenta un ghemuleț aromatizat, fără formă.

Producerea săpunului a fost organizată de James Gamble, fondatorul companiei «Procter & Gamble». Tot el a inventat compoziția și forma acestui mijloc de igienă. Primul săpun solid la bucată datează din secolul al XIX-lea.





În atenția amatorilor de alergări!

Clubul feroviar al amatorilor de alergări «Express-K» desfășoară campionatul deschis al CFM la cros pentru angajații Căii Ferate a Moldovei, rudele și copiii acestora.

EVENIMENTUL VA AVEA LOC PE 3 OCTOMBRIE 2015 ÎN PARCUL VALEA TRANDAFIRILOR

Începutul — la ora 10.30