

Премія – винагорода за якісну роботу,

А НЕ ДОДАТОК ДО ЗАРПЛАТИ...



(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

Показник середнього пробігу локомотива по Тернопільській дирекції теж не виконано ні до минулого року, ні до плану. В тому числі й пробіг тепловоза. Я дав завдання проаналізувати використання локомотивів, коли вони на 12 годин їздять за 30-40 кілометрів до Скалата. Хай мені з'ясується, що робить там локомотив цілий день? Показник дільничної швидкості теж не виконаний ні до минулого року, ні до плану. Показники середньої ваги вантажного поїзда – аналогічні. Графік руху пасажирських поїздів до минулого року погіршився на 0,4 відсотка по всіх дирекціях, зокрема по Львівській – 3,1 відсотка, Тернопільській – 2,2, Рівненській – 1,5, Івано-Франківській – 1,1, Ужгородській – 0,7 відсотка. Хіба у нас зараз багато «вікон»? А премію всі одержують справно. В результаті маємо перевитрати фонду оплати праці. Всі названі недоліки по Тернопільській дирекції залізничних перевезень розслідувати, провести у Львові оперативну нараду і роздати «подарунки» усім, хто їх заслуговує. Прошу всіх зрозуміти, що ціна питання дуже дорога. За 11 місяців цього року ціна на дизпаливо підвищилась на 34 відсотки. Електроенергія подорожчала на 9 відсотків, різноманітні метали, запчастини, які ми отримуємо – від 16 до 50 відсотків. Та ще й купити їх ми не можемо. За дизпаливо на місяць платимо 40 млн грн, за електроенергію – 25 млн грн.

Премія дається за роботу, а не за вчасний прихід на робоче місце...

– Головна тема сьогоднішньої розмови – фонд оплати праці. Замість того, щоб займатися цим питанням протягом року, ніхто про гроші не думав і не хотів думати. Коли я був на наших підприємствах, то, насамперед, чув від кожного керівника прохання збільшити йому штат, бо не вистачає людей. Але жоден з них навіть кілька слів не сказав про те, як використовуються працівники, яка продуктивність їхньої праці. Усіх керівників прошу усвідомити, що надалі не буде регулюватися чисельність людей. Регулюватиметься лише фонд оплати праці.

Вчора профспілки мені повідомляють, що на підприємствах почався нездоровий рух через прийняте рішення не виплачувати премії трудовим колективам підприємств, які перевитратили фонд оплати праці. За підсумками листопада я пішов на поступки і вчора підписав телеграму, щоб підприємствам, які перевитратили фонд заробітної плати, теж виплатили 10 відсотків премії, а тим, хто задіяний на ремонтних роботах, – 15 відсотків.

Але надалі такого не буде. Я переконався, що переважна більшість працівників відокремлених підрозділів просто не знають, за що вони отримують премію. Побуває така думка: якщо прийшов на роботу, то вже повинен отримати премію. Вважають, що премія

– це додаткова зарплата. Тому потрібна роз'яснювальна робота, що премія – це заохочення, яке можна заробити, а можна й не заробити. Через тиждень я чекаю від причетних служб розрахунків та пропозицій щодо нової методики преміювання. Надалі ми будемо регулювати обсяг премії не «зверху вниз», віднімаючи якусь частину від 100 відсотків за порушення чи недопрацювання, а «знизу вгору». Виглядатиме це так: усі починають місяць із нулем відсотків премії. Виконав якісно завдання – одержав, наприклад, 10 відсотків премії, зробив кваліфіковано якусь роботу – одержав ще 15 відсотків. Скільки відсотків премії набрав за місяць, стільки й одержав. По кожній спеціальності, по кожному робочому місцю будуть виконані розрахунки і внесені пропозиції про те, за що працівник може отримати премію і в якому обсязі. Премія – це важливе соціальне питання, тому ми зберемо техніко-економічну раду і приймемо остаточне рішення про методику нарахування премії. Підійдемо до цього питання виважено, погодимо усе з профспілками.

Здоровий глузд, а не показний «патріотизм»

Наші ревізори виявили на станції Рівне такі порушення. Зараз багато приватних структур займаються заготівлею і навантаженням металобрухту. Уклали договори з власниками під'їзних колій і працюють собі. Але начальник станції дає команду своїм підлеглим прийомоздавачам оформляти перевезення так, щоб клієнтура не платила за подачу і забирання вагонів. В результаті вибірково ревізія виявила 25 тисяч гривень недобору. Крім цього, на станції спеціально підбирають високобортні піввагони, щоб більше завантажити у них брухту і щоб була менша вартість тонни перевезень. Маршрутами порожняк іде на Томашгород, Клесів, Рокитно для навантаження, там знаходять такі вагони, знову женуть їх назад до Рівного окремим локомотивом. Тут вони на станції стоять по 120-150 годин, чекаючи на завантаження. А деякі знову відправляють назад порожняком. І нікого не хвилюють витрати дизпалива, ціни на запчастини, я вже не кажу про імідж залізниці.

За підсумками виявлених порушень прийнято рішення звільнити з займаної посади першого заступника начальника дирекції Василя Бурдюка, начальника станції Рівне Андрія Безуглого, оголосити догану начальнику комерційного відділу Рівненської дирекції залізничних перевезень Івану Якименку, притягти до дисциплінарної відповідальності після виходу з відпустки начальника Рівненського відділу статистики Б. Білецького. На жаль, у Рівненській дирекції залізничних перевезень окремі працівники втрачають відчуття здорового глузду. Вчора розписую пошту і бачу лист від директора одного з підприємств-клієнтів залізниці. Крім нього, під листом підписалися ще кілька осіб: просять залишити В. Бурдюка на посаді. До якого рівня лицемірства треба дійти, щоб втягувати клієнтуру в наші внутрішні кадрові питання? Ще вчора я «дав би добро» на влаштування Бурдюка начальником станції Здолбунів, але тепер уже буду довго думати, де йому дали працювати.

Я прошу профспілки підходити до вирішення питань про притягнення порушників до відповідальності зі здоровим глуздом, а не з показним «патріотизмом». Свіжий приклад. Ревізори упіймали провідника локомотивного депо Коломия на тому, що він привласнив 55 грн виручки. Прийняте рішення – звільнити. І тут починається... Перший, хто просить не звільняти, – голова профкому, бо на профкомі розглянули і, виявляється, у нього ці 55 грн були зайві, бо він сумку забув удома, і гроші не в ту кишеню поклав. А було ще темно, і він добре не бачив, які купюри куди кладе. А, крім цього,

він ще узяв кредит в банку і не має чим його сплачувати. Комедія... Ситуація нагадує відомий ДАШний анекдот: «Прошу видати мені радар, бо син одружується»... Це – не турбота про людину, це – дешевий популізм, якого довкола нас усюди вистачає.

Ще один негативний приклад. Зараз у нас по локомотивних кадрах перевитрати на 2 млн грн через те, що так спланували роботу колійники. У цьому році перед початком великих колійних робіт ніхто не дав локомотивній службі розрахунку обсягів робіт та потреби у локомотивних бригадах. В результаті набирати людей почали в останній момент. І тепер маємо те, що маємо. Наступного року нас знову чекає великий обсяг робіт у колійному господарстві. Я попередив службу колії, щоб до кінця року були всі розрахунки.

За що у нас отримують премії квиткові касири, за які показники? Тільки за місцеві доходи, так? А за роботу станції в цілому – ні. На проміжних станціях на приміські поїзди за зміну продають квитків на 10 грн, подекуди на 15. Прийшла касир на станцію, відсиділа зміну, кілька квитків продала і отримала премію. А за що ця премія? Чому ніхто раніше цього не регулював? Аналогічно у локомотивників. Прийшов, сів за праве крило, перекотився через кордон, якщо пощастило – перевіз контрабанду, повернувся назад, пішов додому, залишивши недопалки на пультах управління, та ще й премію отримав. А, власне, за що премія? Тому й маємо перевитрати фонду оплати праці.

Зараз дуже гостро стоїть питання землі. Є чимало фактів самозахоплення нашої землі. Крім цього, є підприємства, які будують під'їзні колії, хочуть примкнути до наших колій на станціях. Швиденько погоджують якісь первинні документи і починають будувати, а про право на землю – ані слова. Є законний порядок: перед тим, як надати дозвіл на будівництво, на примикання, нам повинні дати готовий проект. А для того, щоб розробити проект, треба мати право на землю. Це стосується усіх: якщо питання землі не вирішене, ми не надаємо ніяких дозволів на примикання і на будівництво в нашій смузі відчуження. Маємо вже таке на станції Здолбунів, де без проекту «врізалися» в тупик станції з глибокими порушеннями вимог безпеки руху.

Ще один приклад щодо землі. Є в нас «популярна» Стрийська дистанція електропостачання. Недавно призначений начальник дистанції не встиг сісти в крісло, а вже «додумався» тихенько дати дозвіл на спорудження гаражів на земляному полотні, де періодично монтується під'їзна колія до тягової підстанції. І зараз там вже стоять гаражі, а територія огорожена. Прийде час ремонту підстанції – як туди заїхати? Не встиг я підписати наказ про його звільнення, як почалися дзвінки. Хто тільки до мене не дзвонив! Я прошу усіх згадати, що ніякі дзвінки на мене не впливають. Якщо рішення прийняте, воно буде виконане, незважаючи ні на що.

І на завершення про контрабанду. Наші західні сусіди активізували роботу із виявлення контрабанди. Президент України критично висловився на адресу митної та прикордонної служб. Посилена робота цими службами призвело до того, що наші поїзди стали довше затримуватися на роз'їздах, але на нашій території дуже рідко в них щось знаходять. Проте, як тільки поїзд перетинає кордон, по той бік одразу знаходять блоки сигарет на візках. Вчора на нашій території на тепловозі з Ковельського локомотивного депо було виявлено 100 блоків сигарет.

Доводжу до загального відома, що кожен такий випадок буде супроводжуватися звільненням з транспорту. Насамперед машиніста. Керівництво депо теж буде притягуватися до відповідальності. Жодне таке порушення не мине безкарно.

Записав Ігор ПАРАЦАК

А почалося все із зубного болю...

Помічник машиніста локомотивного депо Львів-Захід Орест К. повернувся з рейсу із гострим зубним болем. Звернувся у Львівську міську лікарню швидкої допомоги, там його переадресували до фахівців іншого медичного закладу...

Дев'ятого листопада Ореста К. терміново госпіталізували у реанімаційне відділення Львівської обласної клінічної лікарні у край тяжкому стані з діагнозом одонтогенний медіастеніт, перикардит, сепсис. На жаль, необхідних ліків на той час в лікарні не було, і завідувач реанімаційного відділення Львівської обласної клінічної лікарні попросив адміністрацію клінічної лікарні Львівської залізниці терміново забезпечити пацієнта-залізничника медикаментами. Загалом на лікування помічника машиніста локомотивного депо Львів-Захід Ореста К. витрачено 22 тисячі грн.

Коментар начальника медичної служби залізниці Михайла ЯВОРСЬКОГО:

– Свого часу помічник машиніста Орест К. без належної уваги поставився до стану своєї ротової порожнини, не прислухався до рекомендацій стоматолога. Виникнення флюсу стало причиною утворення гною і швидкого поши-

рення інфекції, яка потрапила у середостіння, де знаходяться життєво важливі органи: легені і серце. На першому етапі лікування Ореста К. клінічна лікарня Львівської залізниці передала для нього дороговартісні медикаменти на 12 тис. грн. Потім до начальника залізниці звернулася за матеріальною допомогою дружина хворого. Написали листа у страхову компанію «Нафтагазстрах», яка також виділила 10 тис. грн. на медикаменти, незважаючи на те, що помічник машиніста Орест К. не був застрахований. Загалом на його лікування було витрачено 22 тисячі грн.

Я заклинаю усіх залізничників, які сьогодні не мають страхового поліса, «приміряти» цю ситуацію на себе. Хто з вас готовий сьогодні витратити на термінове лікування навіть не 22 тис. гривень, а хоча б третину цієї суми? Треба відверто дивитися правді у вічі і змінювати свій менталітет. А понад 12 тисяч працівників Львівської залізниці, які сьогодні не мають страхового поліса, вирішили зекономити 16 гривень на місяць – вартість страхового захисту.

Тому хай кожен відповідь на просте запитання: у порівнянні із 22 тисячами гривень – щомісячний внесок в розмірі 16 гривень – це багато чи мало?

Якби помічник машиніста Орест К. мав страховий поліс, то його рідним та керівництву залізниці не треба було б вишукувати кошти,

бо страхова компанія «Нафтагазстрах» в повному обсязі покриває потреби на лікування, незалежно від того, в якому медичному закладі воно здійснюється.

Цього разу, незважаючи на відсутність страхового поліса, залізничника не покинули у біді напризволяще, але недбалість конкретної особи оплачена дорогою ціною і коштом трудового колективу.

У відділі кадрів локомотивного депо Львів-Захід нам повідомили, що станом на 1 грудня 2007 року із 2030 працівників страхові поліси має лише 81 відсоток, а понад 380 осіб – без медичного страхового захисту.

На одній з останніх нарад керівного складу начальник залізниці Михайло Мостовий зобов'язав усіх керівників відокремлених підрозділів попередити тих своїх працівників, які на сьогодні не мають страхових полісів про те, що ситуація, в якій опинився незастрахований помічник машиніста локомотивного депо Львів-захід Орест К., була останнім випадком, коли керівництво залізниці пішло на те, щоб надати фінансову допомогу на лікування особи, яка могла б, за наявності поліса, лікуватися за кошти страхової компанії.

Орися ТЕСЛЮК,
Ігор ПАРАЦАК

“ПРОШУ НЕ ВІДМОВИТИ”

Позавчора до начальника залізниці звернувся монтер Мукачівської дистанції колії Володимир Ф. з проханням про матеріальну допомогу для оплати операції ока. У серпні ц.р. Володимир Ф. зазнав побутової травми – прорізавшого поранення лівого ока. Оперований у Рівному, лікувався в офтальмологічному відділенні Ужгородської обласної клінічної лікарні. Стан пошкодженого ока (посттравматична катаракта) у Володимира Ф. вимагає повторної операції. У заяві Володимира Ф. є такі слова: «Прошу не відмовити у моєму проханні, якщо Вам не байдужа подальша доля моєї сім'ї». У Володимира Ф. також нема страхового поліса.

У січні цього року, коли усім працівникам залізниці було запропоновано застрахуватися й таким чином подбати про себе і свою сім'ю, пан Володимир, очевидно, вирішив, що страховий захист йому не потрібен. Із офіційної довідки ми довідалися, що із січня по серпень цього року заробітна плата монтера колії Володимира Ф. коливалася у межах від понад двох до чотирьох з лишком тисяч гривень. А 16 гривень на місяць на страховий захист не знайшлося...

ШАНОВНІ ЗАЛІЗНИЧНИКИ, ЯКІ НЕ МАЮТЬ СТРАХОВИХ ПОЛІСІВ, ХТО З ВАС МОЖЕ СОБІ ГАРАНТУВАТИ, ЩО ЗАВТРА ЧИ ПІСЛЯЗАВТРА З ВАМИ НЕ СТАНЕТЬСЯ ЩОСЬ ПОДІБНЕ?