

Шістнадцять гривень вже замало...

Упродовж останнього місяця почастишали скарги від застрахованих працівників залізниці на перебої у забезпеченні медикаментами під час стаціонарного лікування у медичних закладах залізниці. В чому причина? З таким запитанням ми звернулись до начальника медичної служби Михайла ЯВОРСЬКОГО.



До останнього часу страхова компанія "ІнтерТрансПоліс", з якою співпрацюють медичні заклади залізниці, повністю виконувала свої зобов'язання перед застрахованими залізничниками та медичними закладами. Як відомо, під час конкурсу на визначення страхової компанії для укладання угоди за Програмою добровільного медичного страхування залізничників саме "ІнтерТрансПоліс" запропонувала найкращі умови страхування залізничників, які були вигідними і для застрахованих осіб, і для медичних закладів. Відповідно до нової Програми страхування при місячному страховому внеску 16 грн суттєво збільшилися граничні ліміти відповідальності на випадки госпіталізації за профілями ліжок, що значно розширило можливості медикаментозного лікування. Питання ставилося таким чином, щоб застрахований залізничник, який лягав у лікарню на стаціонарне лікування, не купував лікарські препарати за власні кошти. Лікування проводиться сучасними ефективними лікарськими засобами відповідно до клінічних протоколів надання медичної допомоги, затверджених МОЗ. Навіть пацієнти-залізничники малопотужних вузлових лікарень станцій Королево, Самбір, Мукачево, Чоп отримують високоякісні препарати. В середньому на одного застрахованого при госпіталізації використовувалися кошти у розмірі 571 грн, зокрема, на медикаменти – 302 грн. До жовтня цих грошей при плановому надходженні та авансуванні було достатньо для забезпечення якісного лікувально-діагностичного процесу та харчування. Крім цього, страхова компанія відшкодовує медичним закладам кошти на лабораторні та інші обстеження, ремонт і придбання медичного обладнання.

Проте економічна криза спричинила різке подорожчання фармацевтичних препаратів (25-35%) та продуктів харчування. Крім цього, затримки з виплатами заробітної плати залізничникам стали причиною несвоєчасного переказу страховій компанії необхідних платежів, тому на даний час не здійснюється авансування медичним закладам закупівлі медикаментів. Медичним закладам доводиться закуповувати лікарські засоби у фармацевтичних фірм на умовах відтермінування оплати за них до отримання коштів від страхової компанії. Проте далеко не усі постачальники згодні на такі умови оплати.

Медична служба розробила заходи щодо роботи лікарень у умовах недостатнього і несвоєчасного надходження коштів від застрахованих осіб. Передбачено, передусім, спрямовувати кошти на закупівлю життєво необхідних медикаментів для надання невідкладної допомоги та засобів медичного призначення в ургентних випадках.

Користуючись нагодою, звертаюся до працівників залізниці та пенсіонерів з проханням із розумінням поставитись до ситуації, яка склалася у медичних закладах. Якщо відсутні переконливі покази для госпіталізації у стаціонар, краще погодитися на амбулаторне лікування. До речі, пенсіонерам передбачена матеріальна допомога залізниці на лікування в розмірі 25 грн на один ліжко-день під час дворазової госпіталізації, тож вони намагаються повністю використати своє право на стаціонарне лікування. Тому наприкінці року переважно маємо таку ситуацію, коли у стаціонарних відділеннях лікується багато пенсіонерів, більшість з яких мають хронічні захворювання і могли б отримувати призначене лікування амбулаторно під наглядом дільничного терапевта.

Медична служба щомісяця здійснює контроль за тим, як в лікувальних закладах використовують кошти застрахованих осіб. Проведений аналіз за 10 місяців 2008 року свідчить, що з кожним наступним місяцем суми коштів, які скеровуються на лікування застрахованих осіб на аналогічних профілях ліжок, збільшуються. З огляду на прогресуючу інфляцію, ріст цін на продукти харчування та фармацевтичні препарати, місячний страховий платіж в розмірі 16 грн є недостатнім для забезпечення лікувально-діагностичного процесу в повному обсязі відповідно до клінічних протоколів лікування. За розрахунками, які ми здійснили, для забезпечення лікувально-діагностичного процесу в обсягах, передбачених договором зі страховою компанією, місячний страховий внесок повинен становити від 28 до 32 грн.

Головний лікар Клінічної лікарні залізниці Ольга ПАЛІЙ:

"ЛІКАРЮ НЕ ПОВИННО БУТИ СОРОМНО ЗА ТЕ, ЩО НЕМА ЛІКІВ..."

– Ми лікуємо залізничників, застрахованих страховою компанією "ІнтерТрансПоліс". Вони сплачували щомісяця 16 гривень і, потрапивши в лікарню, отримували харчування та необхідну кількість медикаментів відповідно до профілю ліжок. Але договір укладався на початку року, коли ціни на медикаменти та на продукти харчування були значно нижчі, ніж зараз.



До речі, кризу лікарня відчула вже наприкінці вересня, коли виникли проблеми із страховими платежами через затримки виплати заробітної плати. Різко підвищилися ціни на медикаменти, потім їх, щоправда, повернули до попередніх, але стрибок долара негативно відбився на асортименті медичних препаратів. Зарубіжні ліки практично зникли з ринку, ми змушені були купувати вітчизняні препарати і то не весь їх асортимент.

Нині медикаменти подорожчали від 10 до 35 відсотків і навіть більше. Статистична довідка, яку я одержала, засвідчує, що виробники медичного призначення (вата, марля, рукавички, катетери, спирти) подорожчали на 18,4%. Подорожчали продукти харчування, і хоча ми купуємо їх переважно безпосередньо у виробника, все одно не вкладаємося в ліміт відповідальності і з харчуванням, і з необхідною кількістю медикаментів. Важко забезпечити хворого харчуванням на день за 12 гривень при нинішніх цінах. Тому потрібно збільшувати страховий платіж, цього вимагає нинішня фінансова ситуація. Мова йде про такий обсяг страхового внеску, при якому застрахований повинен бути забезпечений якісними медикаментами та нормальним харчуванням. На мою думку, здоров'я є тим багатством кожної людини, на якому не варто економити, навіть якщо грошей стало менше. Тому треба визначити такий обсяг страхового внеску, який забезпечить хворому достатній фінансовий запас для лікування та харчування і не буде ставити у незручне становище лікаря, який приходить до хворого і розуміє, що лікувати його нема чим, а треба...

Бракує зимового форменого одягу

На календарі вже майже середина грудня, а провідникам моторвагонного депо Львів досі не видали зимовий формений одяг. Таке враження склалося, коли 8 грудня їхав у поїзді №6158 сполученням Стрий-Львів. Четверо молодих провідників були у власному зимовому одязі. Лише завдяки комірцям сорочок, що виглядали з-під чорних курток, а також касовим апаратам можна було здогадатися, що це і є провідники. Чесно кажучи, їхній вигляд нав'яз не зовсім приємне враження про культуру обслуговування пасажирів. То чому залізничники ходять у власному зимовому одязі? На це питання провідники відповіли: "Змушені ходити у власному одязі, бо нам не видавали зимовий формений одяг і невідомо чи взагалі дадуть".

Аби дізнатися в чому справа, зателефонував у моторвагонне депо. Інструктор провідників Віра Лабойко пояснила, що практично всі провідники не мають зимового форменого одягу:

– Нині тільки 14 провідників мають бушлати, але у 12 провідників термін носіння цього одягу практично закінчився, – пояснює Віра Лабойко. – Провідники, які нещодавно влаш-

тувалися на роботу мають проблеми не тільки із зимовим форменим одягом, а й з літнім також. Звичайно, ми подавали заявку десь на 200 комплектів зимового одягу, але так їх і не отримали. А після того, як до нас приєдналися провідники зі Стрия, Самбора, Ходорова, Мукачового, необхідність у зимовому одязі становить понад 300 комплектів.

У службі матеріально-технічного постачання повідомили, що питання щодо забезпечення зимовим форменим одягом у них закрито. Це означає, що служба цей одяг видала, або саме підприємство пошло його для своїх працівників.

Тож в цьому зачарованому колі важко з'ясувати, хто винен і що робити. Тільки голова профкому моторвагонного депо Роман Морда дав зрозуміти, що цієї зими провідники працюватимуть у тому одязі, що самі придбають. За його словами, впродовж року депо самотужки для своїх провідників пошло понад 100 комплектів літніх жіночих костюмів. Цю практику планувалося поширити й на зимовий одяг, але через кризу, яка зараз панує в державі, від цього довелося відмовитися, адже нині важко людям зарплату виплатити, не те, що придбати формений одяг.

Дмитро ПЕЛИХ

Про пенсійні нюанси у розмові з фахівцем

Цього тижня з ініціативи керівництва залізниці відбулася семінар-рада із питань пенсійного забезпечення, у якій взяли участь заступник начальника залізниці з кадрів і соціальних питань Володимир Чернега, кадровики залізничних підрозділів та заступник начальника Головного управління Пенсійного фонду України у Львівській області Зінаїда Берік.

Спеціаліст із Пенсійного фонду докладно розповіла присутнім про особливості нарахування пенсії, посилаючись на відповідні закони, що стосуються пенсійного забезпечення, зокрема Закон СРСР "Про державні пенсії", прийнятий ще 1956 року, Закон України "Про пенсійне забезпечення", який набув чинності з 1992 року і Закон "Про загальнообов'язкове державне пенсійне страхування", дійсний з 1 січня 2004 року.

Зінаїда Берік пояснила вплив величини трудового стажу та розмірів заробітної плати на розрахунок пенсії, зосередившись на термінах коефіцієнту страхового стажу, коефіцієнту заробітної плати, а також розповіла про механізм оптимізації заробітної плати, перерахунок пенсії, надбавку за понаднормативний стаж, обчислення пенсії за інвалідністю та у випадку втрати годувальника, необхідні документи, які підтверджують стаж, зарплату, або ж пільговий характер роботи.

Після виступу заступника начальника Головного управління Пенсійного фонду України у Львівській області Зінаїди Берік кадрові працівники висловили свої запитання щодо проблем, із якими найчастіше стикаються в роботі, зокрема, про особливості призначення пенсії в умовах скороченого режиму роботи.

Докладніше про захід, а також відповіді на ці та інші запитання читайте в наступних номерах газети.

ДО УВАГИ АБОНЕНТІВ ЗАЛІЗНИЧНИХ АТС!

З 1 січня 2009 року вводиться посекундна тарифікація розмов на залізничних АТС станцій Стрий, Тернопіль та Львівського залізничного вузла.

У відповідності з граничними тарифами на загальнодоступні телекомунікаційні послуги, затвердженими Рішенням Національної комісії регулювання зв'язку України №1110 від 12.09.2008 р. і зареєстрованими в Міністерстві юстиції України за №872/15563 від 18.09.2008 р. абонентна плата без урахування податку на додану вартість становить:

для юридичних осіб – 21,52 грн, бюджетних організацій – 13,70 грн, населення – 13,70 грн.

В рахунок абонентної плати надається 12000 нетарифікованих секунд загальної тривалості місцевих розмов для населення і 10500 нетарифікованих секунд для юридичних осіб та бюджетних підприємств.

Вартість кожної секунди розмови для всіх видів включення телефону понад ліміт становить 0,00075 грн.

Телефони для довідок:

Львів – служба сигналізації та зв'язку 6-4108, абонентна група – 6-4288, Тернопіль – 21-11, 21-56, Стрий – 22-36.

Служба сигналізації та зв'язку

Як підготувалися локомотиви до зими?

Нещодавно закінчився огляд-конкурс локомотивної техніки. Як розповів заступник начальника служби локомотивного господарства з ремонту Олександр Мельничук, за результатами осінньо-зимового огляду ухвалили рішення провести огляд-конкурс на місцях. Керівництво залізниці визначило, що в умовах фінансово-економічної кризи не доцільно проводити його на приміському вокзалі станції Львів.

Після того, як спеціальні комісії оглянули всі локомотиви було визначено переможців. Серед електровозів постійного струму перше місце отримало локомотивне депо Львів-Захід, друге – за локомотивним депо Мукачево. Маневрові тепловози ЧМЕ-3 найкраще підготувало локомотивне депо Чернівці, друге місце у локомотивного депо Тернопіль, третє – у депо Стрий. У конкурсі підготовки тепловозів серії М62 перше місце отримала техніка локомотивного депо Ковель, друге – у депо Львів, третє – за депо Королево.

Варто зазначити, що локомотивне депо Королево вперше підготувало до огляду-конкурсу тепловоз і відразу

потрапило в трійку призерів. А це свідчить про належну роботу і локомотивної бригади, і всього колективу депо. Щоправда, є зауваження до локомотивного депо Коломия, яке готувало на конкурс тепловоз М62. Якщо для роботи взимку основні вузли і агрегати були нормально підготовлені, то про кабінну машиністів забули. За тих умов, які є у кабіні, локомотивній бригаді під час зимового періоду року працювалося б не надто комфортно. Не все гаразд у локомотивному депо Здолбунів, яке цього разу із великим відставанням від графіка підготувало тепловоз ЧМЕ-3 до огляду-конкурсу. Хоча під час попередніх оглядів практично завжди було серед призерів.

Щодо самої підготовки тягово-рухомого складу до роботи взимку у службі локомотивного господарства зазначили, що найбільше бракувало деталей циліндро-поршневої групи, тобто тих деталей, які надходять на залізницю централізовано. Щодо санітарно-культурного стану, то, зазвичай, проблем не виникає, оскільки на придбання фарб надто великих коштів не потрібно.

Дмитро ПЕЛИХ