МегаЛекции
Пиши работы на отлично!

Яндекс Найти



АРХИТЕКТУРА
БИОЛОГИЯ
ГЕОГРАФИЯ
ИСКУССТВО
ИСТОРИЯ
ИНФОРМАТИКА
МАРКЕТИНГ
МАТЕМАТИКА
МЕДИЦИНА
МЕНЕДЖМЕНТ
ОХРАНА ТРУДА
ПОЛИТИКА
ПРАВООТНОШЕНИЕ
РАЗНОЕ
СОЦИОЛОГИЯ
СТРОИТЕЛЬСТВО
ФИЗИКА
ФИЛОСОФИЯ
ФИНАНСЫ
ХИМИЯ

Крик души гродненского железнодорожника

· 30.08.2017, 17:55

· 65,450





Вся правда о Белорусской железной дороге в одном письме.

Слесарь-электрик Барановичского отделения Белорусской железной дороги резерва проводников Гродно **Алексей Касабуцкий** обратился с письмом к начальнику Белорусской железной дороги **Владимиру Морозову**, в котором рассказал о реальной ситуации на БелЖД.

Свое обращение он направил руководству через официальный сайт железной дороги, однако никакой реакции не последовало. В связи с этим Алексей Касабуцкий прислал копию своего письма сайту **Charter97.org** - в надежде, что хотя бы после этого его услышат.

Приводим текст письма полностью и без изменений:

“Уважаемый Владимир Михайлович, здравствуйте мой начальник и коллега!

Обращаюсь я к Вам потому что мы все коллеги-железнодорожники и делаем одно общее дело, за которое я буду стоять, чего бы мне этого не стоило, основываясь на политике Белорусской железной дороги в области качества.

“Нас бросили” - именно эта фраза на устах железнодорожников, работающих в Гродно, и в чем-то они правы. Мы здесь все, как можем, сдерживаем некоторых сотрудников железной дороги, моих коллег - кого от обращения в силовые структуры, кого от итальянской забастовки (когда всё делается по регламенту и инструкциям четко, но долго), кого от интервью СМИ и не только белорусским. В нашем большом и дружном коллективе мы мотивируем друг друга тем, что все будет хорошо, подбадривая и

рассказывая друг другу анекдоты и переводя в шутку любую проблему и, конечно, помогая друг другу по работе, используя совместный накопленный опыт. Не надо нам никому выноса грязи из нашего общего дома, а работа - это второй дом, во всякой случае для меня и для моих коллег-железнодорожников.

Душевная, просто раздирающая изнутри боль за любимую работу, за замечательных людей, работающих плечо к плечу со мной, побудили меня написать Вам это письмо. Это не кляуза, не донос, не стукачество – это крик души и моей, и всего нашего коллектива. А Вам, Владимир Михайлович, дорогой Вы наш начальник и коллега, решать, что это и как нам дальше жить и работать.

Я готов понести наказание вплоть до увольнения за то, что обращаюсь к Вам, моему прямому начальнику, с просьбой о срочном вмешательстве и оказании экстренной помощи в работе подразделений Белорусской железной дороги как рядовым сотрудникам железной дороги, так и помощи и поддержки моему руководству - Колоденко Андрею Ивановичу, начальнику Барановичского вагонного участка, Дудогло Николаю Афанасьевичу, заместителю начальника Барановичского вагонного участка – начальника резерва проводников Гродно, Соловенюку Виктору Васильевичу, старшему мастеру ЛВЧМ. Их каждодневные действия направленны на безопасность жизни и здоровья людей, повышении качества обслуживания пассажиров, высоком рейтинге Белорусской железной дороги и грамотной работе с

личным составом для высококачественного технического обслуживания сферы деятельности Белорусской железной дороги.

Но у моего непосредственного руководства просто “связаны руки” и их полномочий недостаточно, а точнее нет вообще, чтобы что-то решать, предпринимать для предотвращения возможных рисков на Белорусской железной дороге и решения вопросов, от которых все проверяющие всех рангов отделения и управления дороги лишь “открещиваются” и делают вид, что не замечают.

Пишутся акты и на качество обслуживания в поездах и на технического состояния вагонов только все закрывают глаза, запугивая лишением премий и выговорами нас и наше руководство, которое в нашем коллективе пользуется уважением и авторитетом грамотных и строгих, но справедливых руководителей, которые и рады помочь нам качественно и в полной мере работать, но им не дают.

А реальность такова. Расскажу Вам о некоторых фактах, все остальное приезжайте и увидите сами своими глазами.

Фирменный скорый поезд международного сообщения Гродно-Москва 77/78, прибывающий в Гродно в 8:36, вопреки всем многолетним и ежедневным просьбам, прошениям и мольбам сотрудников парка и нашего руководства перед начальником объединенной станции Гродно, его заместителями и диспетчерами прибывает в парк для технологического осмотра, текущего безотцепочного ремонта и экипировки в районе 12

часов дня. 28.08.2017 он прибыл на 25-й путь для обслуживания в 11.46. И так постоянно уже длительное время - годы и месяцы. Когда придешь и преклонишься перед ними чуть ли на колени, то подадут в 10 утра. 28.08.2017 в 10 утра я позвонил диспетчеру, представился своей должностью и своим именем и вежливо поинтересовался, когда будут подавать “Москву” для обслуживания на Палесский парк. Ответ меня поразил – мне сказали громко и четко: “Сегодня”. И это продолжается постоянно. А суть вот в чем: состав 77/78 прибывает с множеством технических неисправностей, где необходима замена узлов и агрегатов в вагонах и под ними, настройка электроники, очистка, промывка биотуалетов, уборка, мойка и еще много других работ, что описаны в технологическом процессе по обслуживанию скорого фирменного международного поезда.

На лицо подтверждено фактически и неоднократно нарушение подготовки составов для обслуживания в рейс в соответствии с “Требованиями типового технологического процесса подготовки и экипировки пассажирских вагонов в рейс”, требованиям санитарных норм и “Требованиями и условиями пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте в международном сообщении”. Согласно требованиям вышеперечисленных нормативных документов и правил время на технологический осмотр, текущий безотцепный ремонт и экипировку поездов в международном сообщении в пункте формирования составляет 10 часов. Фактически необходим третий состав для подготовки состава в рейс.

Но в связи с экономической ситуацией в стране в настоящее время нет возможности закупить еще вагоны на состав и работники парка это прекрасно понимают, и наше руководство и диспетчера и их начальники. Кажется, что на приоритетное обслуживание у диспетчеров идут грузовые составы. Но и тут не так: оказывается, трудно поработать ночной смене диспетчеров для разгрузки смены вновь заступившей с утра в 8 часов. Так “Москва” 77/78 загорает на вокзале до 12:00, а бывало и 13:00, а в это время на путях для обслуживания поездов выстаивают с ночи и чего-то, а может кого-то ждут поезда “Ночной

Минск” 628/627 и “Стрела” 630/629, грузовые составы. Состав 77/78 из парка выставляется на вокзал в 16:00.

Итого: около 4 часов дается нам на обслуживание поезда вместо положенных 10 и мы набрасываемся на него, как пчелы на мед, мешаем друг другу и просто фактически выпускаем в рейс то, что успели сделать силами всех причастных.

И тут в нашем родном фирменном поезде международного сообщения начинается замкнутый круг – ЭЧТ (биотуалеты) после станции Скидель у нас, в нашем любимом поезде и гордости города, просто перестают работать. Почему? Пассажиры с нашим менталитетом не научились пользоваться биотуалетами и в них бросают все, что только можно, начиная от прокладок и заканчивая камнями и косточками от персиков. По технологии мы обязаны снять, разобрать, просушить, собрать и заново подцепить и настроить всю электронику (как ни странно, электроника находится внизу под унитазом и в результате проектных ошибок, а может из-за того, что никто из высокого начальства совсем не интересуется и вообще не разбирается в том, что они там закупают). У нас нет ни одного запасного биотуалета, ни запчастей к ним, а используются три разных типа биотуалетов. У нас нет запасных компрессоров и сегодня, чтобы выпустить в рейс состав 77/78, приходилось снимать с других вагонов компрессор и ставить его с нерабочей стороны на ЭЧТ. Сломанный компрессор приготовлен мастером для ремонта

представителями завода-изготовителя. У нас вообще нет необходимых запчастей.

Приезжайте и посмотрите сами, как мы паяем сами для вагонов предохранители, предварительно найдя проволоку по пути на работу на помойке, и на работе ее проверяя самодельным агрегатом на сопротивление при нагрузке. И люминисцентные лампы мы приносим (кто где найдет). Закупленные тонкие люминисцентные лампы не запускаются в старых вагонах. Так что, уважаемые начальники, их помощники и ревизоры, прежде чем что-то требовать, будьте добры, сначала постарайтесь обеспечить и нам, и пассажирам технологический процесс, запчасти и многое другое.

И пожалуйста, рассмотрите вопрос о переносе станции “Гродно” подальше от центра города в связи с тем, что идет работа с грузовыми составами, горюче-смазочными материалами рядом с вокзалом и жилыми домами. Береженого Бог бережет.

Не допустите в Гродно взрыва, аналогичного на станции “Свердловск-Сортировочная”, когда полрайона смело с земли, а во всем городе вылетели от взрывной волны окна, двери и стекла. Пожалуйста, рассмотрите этот вопрос в связи с тем, что можно опередить и предотвратить возможный риск: цистерны с горки у нас хорошо летят и влетаю друг в друга со скрежетом не от торможения, а больше от мощного удара при сцепке. Каждый раз, когда смотрю на эту бомбу замедленного действия, крещусь.

С зарядкой АКБ – это просто фантастика. Приезжайте и сами посмотрите, что невозможно зарядить тот же

состав 77/78 за 4 часа, когда нет колонок для зарядки вагонов на 380 вольт! Их просто нет! Аккумуляторщики разбирают розетки на 380 вольт, тянут единственный кабель под рельсами и опять собирают розетки, проверяют фазы, минус, землю.

Второй и третий вагон 77/78 заряжают по одной стороне от колонок 54 вольт. На 380 вольт - вагон заряжается 2 часа, на 54 вольта - существенно дольше и только по одной стороне. А пока аккумуляторщики не зарядят вагоны или хотя бы не подключат к ним 380 вольт, электрики не могут начать проверку и обслуживание. И опять замкнутый круг – поздно подали, нечем заряжать, не можем проверить пока нет заряда.

Забыли вы нас, совсем забыли…

Или это кем-то хорошо отрежиссированная страшная игра? Авось, пронесет? А может, в Минске и Барановичах нас уже отсоединили от Белорусской железной дороги и вообще от Беларуси? Ну это все лирика, а вот правда.

Хорошие направления поездов, которые всегда курсировали самостоятельными составами из Гродно, у нас просто отнимают другие, даже ту же “Москву” 77/78 и то с 1 сентября пускают не как самостоятельный состав. Какие-то новые правила Белорусская железная дорога изобрела специально для Гродно.

Вы что нас реально так ненавидите все в Минске и Барановичах? Или думаете, что здесь рядом две границы и пряники нам раздают?

Владимир Михайлович, посмотрите статистику за последние лет 10-15, как и что у нас было, какие составы ходили, какое обеспечение было и что сейчас.

Возьмите официальные данные, сколько вагонов в Барановичах и сколько в Гродно. И вообще проследите историю всех вагонов, что с ними стало, зачем вагоны на ремонт отправляют перед списанием и почему вагоны, числящиеся за Гродно, годами находятся неизвестно где, а потом они резко всплывают и их сдают в ремонт?

Почему вагонный участок находится в Барановичах, если вагонов больше в Гродно? Почему? Два резерва проводников - Гродненский и Барановичский, равное количество сотрудников, а вагонов-то в Гродно больше.

Рассмотрите, пожалуйста, вопрос перевода в Гродно Барановичского вагонного участка. Мы за целостность и, по логике вещей, руководство должно быть там, где больше работы и больше вагонов. Или это все специально сделано, чтобы и хорошие маршруты из Гродно забрать, и вагоны именно гродненские разбросать.

Нечем нам работать, нужны вагоны, нужны запасные части, весь парк находится в аварийном состоянии. Только на альтруизме людей, работающих в парке, и умении нашего руководства все это неподлежащее ремонту держится. И в отделении прекрасно об этом знают, а нашему руководству Колоденко А.И., Дудогло Н.А., Соловенюку В.В. просто не дают работать.

И если после моего письма к ним начнут репрессивные меры, то здесь, в Гродно, встанет всё, что касаемо железной дороги.

Вы скажете, что нет денег? Неправда. На шикарные ремонты в отделении дороги все есть, для себя все есть.

Вот один из фактов, куда уходят деньги, кому они уходят. Проверяйте. Вагон №16991 стоял себе в Лунинце, ему 41 год, его отправили на капитальный ремонт на ВСЗ “Гомель”, чтобы потом списать. Красиво, не правда ли? Нет денег у дороги? Очень хорошая схема. Много других вагонов “на пенсии” идут на капремонт в Гомель, а потом на списывание.

Вот и денежки. Дальше продолжать не буду – разберетесь, если захотите. Заведомо экономически

необоснованное, а соответственно, нецелевое использование бюджетных средств, причем в особо крупном размере.

Лично мне, да и всему парку все равно до этих вагонов – может, вас они заинтересуют. Но все прекрасно знают, что все это делается по команде из отделения дороги. Приедете, просто поговорите с людьми и вам скажут, как нас здесь бросили.

Все держится на том, что люди у нас здесь - альтруисты. Из ничего, что под руками найдем, мы и чиним и вагоны, и канализацию, и вообще все. Угольный склад скоро кого-нибудь придавит...

Нет ничего идеального, да мы и не просим – просто дайте нам хорошо и качественно исполнять свои должностные обязанности, направленные на безопасность движения и жизни людей.

Проверяющие с комиссией должностные лица отделения дороги из Барановичей приезжают к нам с проверкой в сланцах (!) и весь парк любуется накрашенными красными ногтями проверяющей, которой хоть жилетку нашли - надели. Это тоже, кстати, была проверка по жалобе по Питеру. Очень хотелось, Владимир Михайлович, тогда Вам позвонить и показать всю красоту этих проверяющих и как они в таком виде в этот день людей наказывали. Не разобравшись в жалобе, комиссия с отделения дороги вынесла вердикт: сразу наказать, всех лишить, убрать! Очень хорошо?

Бесстыдники! Нас приехали всех наказывать. В трусах приезжайте в следующий раз. Выгоним в другой раз из парка офицерским ремнем за такую проверку, а проверяющую саму лишим талона и того, кто возглавлял эту комиссию.

Пожалуйста, объясните другим начальникам и вашим подчиненным, что пора прекращать практику планового наказания, планового написания актов. Есть такое. Какой план у ревизора и начальника? 2 или 3 акта написать? И скольких человек должен начальник среднего звена лишить премий, чтобы его самого ее не лишили? В том то и дело, что у руководства премия маленькая и, если их лишат 10 процентов максимум, то им не страшно, а у рядовых сотрудников основа заработка - это премия. Поймите правильно. И почему

начальство имеет право только лишать премий? Если это начальство, то им тоже надо как-то мотивировать сотрудников.

Люди не железные и если Вы, Владимир Михайлович, сейчас экстренно не вмешаетесь, то беда будет.

У нас в резерве проводников Гродно даже общежития нет для работников, а в общежитии станции “Гродно” много тех, кто не имеет права там жить. Ну помогите же Вы нам, пожалуйста. У меня жилье есть, но многим мои сотрудникам и коллегам в этом вопросе не повезло. Ведь когда у человека есть своя кровать в общежитии, это уже начало счастья, а соответственно и работать он будет лучше.

Ничего у нас здесь нет. Такое ощущение, что вроде и в городе, вроде и на государственном предприятии работаем, но как все более чем странно. Помогите резерву проводников Гродно с общежитем.

На сайте Белорусской железной дороги, на страничке Барановичского отделения стоит реклама о том, что отделение дороги предоставляет населению и организациям услуги проектирования. Это такой плевок на наш парк. За что вообще там люди зарплату получают? У нас здесь все разваливается, так дайте, пожалуйста, им команду - пусть приезжают, проектируют у нас хорошие колонки для заряда аккумулляторов на 380 вольт с поставкой всего оборудования и выполнением объема работ. Водопровод и канализация просто прогнили и проваливаются - проектируйте, угольный склад в аварийном состоянии - проектируйте, нужно общежитие для молодых, да и не только сотрудников - проектируйте, зайдите к нам в туалет на парке - его вы точно спроектируете.

Весь парк нужно реконструировать. Рядом Литва, Польша, а наш красивый вокзал, как свадебная лошадь - голова в цветах, а жопа в мыле. И чтобы не мы выполняли весь объем работ, а в каждой отрасли были свои специалисты.

Почему никто не приехал из отделения и управления дороги и даже не спросил, как наши дела? Почему из дома и от знакомых таскаем на работу то, что должны закупать Барановичи? Почему никто из отделения

дороги не приехал и не прошелся с нами по составам? Почему?

И электротитаны в вагонах, и биотуалеты очень быстро выходят из строя в связи с тем, вода у нас в Гродно очень жесткая и образуется накипь большого количества и от холодной воды при смыве в биотулете, и от горячей воды в титане. Нужны либо хорошие фильтрационные установки, либо запасные электротитаны и биотуалеты - так экономически выгоднее и приемлемей для предприятия. Но если закупать запасные электротитаны для вагонов разных типов и биотулеты, то их количество должно быть просчитано таким образом, чтобы учитывалось время на очистку от накипи и замачивание всех деталей, подвергшихся накипи большого количества.

И еще один острый вопрос. Проводники и начальники поездов – самые незащищенные среди нас, на них часто и необоснованно пишут жалобы да и просто анонимки, которые вопреки закону рассматриваются и сотрудников железной дороги наказывают за анонимки, где люди либо не полностью раскрывают свою информацию, либо дают ложную информацию без подтвержденного электронного адреса. И наши доблестные начальники, спешащие поскорее отчитаться перед другими начальниками, наказывают проводников и начальников поездов, не проверяя, кто же там такой сидит за этим электронным письмом.

Основание для работы с обращениями граждан служат:

1) Указ президента Республики Беларусь от 15 октября 2007 года №498 «О дополнительных мерах по работе с обращениями граждан и юридических лиц».

2) Закон Республики Беларусь от 18 июля 2011 года №300-З «Об обращениях граждан и юридических лиц».

Там четко и ясно сказано, что рассмотрение анонимных обращений, в которых не указаны фамилия, собственное имя отчество либо инициалы гражданина или адрес его места жительства, либо наименование юридического лица (полное или сокращенное), или его место нахождения, либо указанные данные не соответствуют действительности, не подлежат рассмотрению, если они не содержат

сведений о готовящемся, совершаемом или совершенном преступлении.

Пожалуйста, постарайтесь нас защитить и от пассажиров, которые пишут необоснованные жалобы и от тех, кто эти жалобы принимает и сразу рубит с плеча.

Еще вопрос. Железнодорожные пассажирские перевозки убыточны, а все атоперевозчики в плюсе. Почему? Не надо лишних затрат на новые составы, на связь WI-FI, сейчас интернет у каждого в телефоне. Просто рассмотрите вопрос того, чтобы к существующим поездам, которые идут уже по наработанному расписанию, добавить пару рейсов за счет тех, которые целыми днями отстаиваются в парках отстоя и сократить существенно количество стоянок на этих рейсах, соответственно, и время в пути сократится. Это привлечет пассажиропоток. Пусть и не сразу, но мы получим дополнительных пассажиров и отток их автоперевозчиков. Здесь мы, железнодорожники, всегда есть и будем в плюсе – железнодорожные перевозки самые безопасные и на это надо прицеливаться. А впрочем у Вас и без меня помощников хватает. Вот и приезжайте, пожалуйста, к нам вместе с ними со всеми в гости.

Может, и зря я Вам написал, Владимир Михайлович. Но как говорится на все воля Божья. Решите вы меня уволить или кто то другой со временем уберет - значит так нужно, я не буду протестовать, а молча извинюсь и уйду. Только не увольняйте моих коллег, не сердитесь на моих моих начальников – они стараются, как могут, только у них нет возможностей. Они даже премии могут только лишать, но не добавлять кому-либо. Просто попробуйте отнестись по-человечески и нам помочь.

Жизнь и так тяжелая, а если мы еще и сами будем усложнять, мстить и строго наказывать за действия или бездействия, то не будет ни специалистов, ни альтруистов и хорошо работать-то будет некому. Спасибо за премию в 80 рублей ко дню железнодорожника и пусть более чем с двухнедельным опозданием, но нам ее все же выдали.

Соберите нас, поговорите с нами – ведь мы ваши, мы не чужие!!! Да и просить у вас ничего не будем и уж тем более требовать – нам важно то, что нас не забыли,

что мы не только цифры в отчетах, а мы живые люди. Мы Вас и вашу команду и чаем напоим, и блинами, и домашними заготовками. Вы только приезжайте к нам, ведь мы гордо зовемся железнодорожниками и хотим работать, трудиться на благо нашей родины Беларуси, растить детей и передавать им опыт жизни и работы, внести свой посильный вклад в общее дело!

С уважением, Алексей Касабуцкий, 28 августа 2017 года, г. Гродно, Республика Беларусь”.

Поделиться:

Воспользуйтесь поиском по сайту:

технологии Google



©2015 - 2023 megalektsii.ru Все авторские права принадлежат авторам лекционных материалов. Обратная связь с нами...