Сигнал

ИЗДАЁТСЯ С 2 АВГУСТА 1994 Г.

№ 29 (969)
22–28 АВГУСТА
2019 ГОДА

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

КАЧЕСТВЕННАЯ КОЛЛЕКЦИЯ СТР. 2

НЕ СЛАБЫЙ ПОЛ СТР. 3

КАК НЕ УЙТИ В НЕБЫТИЕ СТР. 4-5

КОМПЕНСАЦИЯ ЗА «НЕХОРОШУЮ» КВАРТИРУ СТР. 8

ШМПЛ

Это школа, ребята

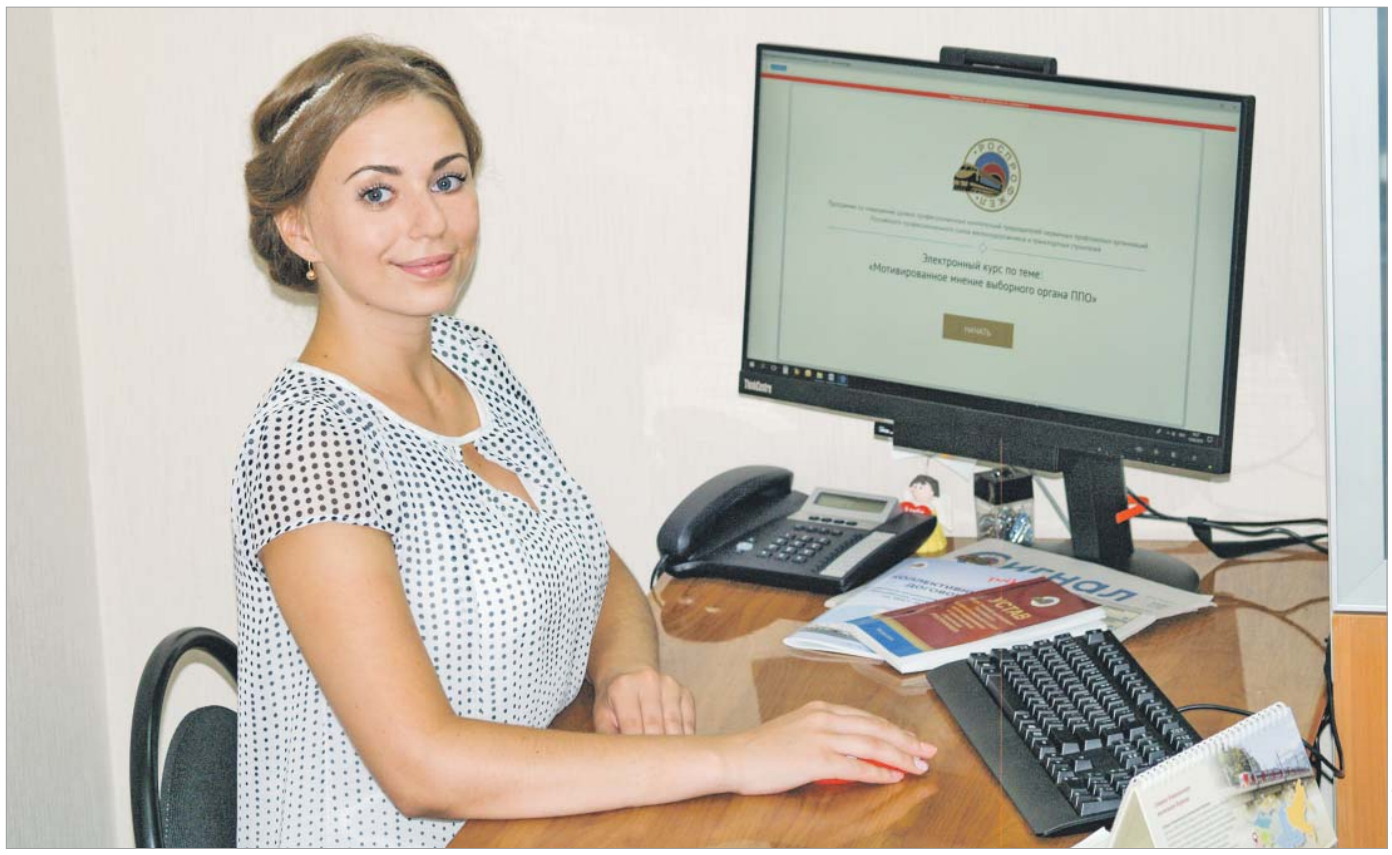


ФОТО ИЗ АРХИВА

Виктория Терещенко считает, что дистанционные курсы — хорошее решение

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

Начался третий этап программы Школа молодого профсоюзного лидера. Он проходит в форме дистанционного обучения — это новшество 2019 года, призванное заполнить у участников пробелы в знаниях. Почти 300 учащихся грызут гранит профсоюзной науки, не отходя от рабочего места.

«Каждый год мы сталкиваемся с тем, что в те два-три дня, в течение которых проходят дорожные и финальный этапы ШМПЛ, сложно дать глубокие знания о профсоюзной работе», — говорит эксперт департамента организационной и кадровой работы аппарата ЦК профсоюза Александра Шубина.

Система дистанционного обучения, полагает Александра Шубина, — это именно тот механизм, который поможет участникам более детально изучить все направления деятельности профсоюза, а Школу, задуманную именно как образовательный проект, сделать школой в буквальном смысле слова.

«Мы второй год работаем над проектом дистанционного обучения для председателей первичных профсоюзных организаций, — продолжает она. — В него включены все направления деятельности РОСПРОФЖЕЛ: социальное партнерство, социальное развитие, правовая и информационная работа, охрана труда, организационная и кадровая работа, финансы. После прохождения обучения ребята приедут на финал ШМПЛ лучше подготовленными, и запланированные встречи с руководителями профсоюза и предприятий железнодорожного транспорта пройдут более продуктивно».

Доступ к обучению получили молодые профактивисты по итогам дорожных этапов Школы молодого профсоюзного лидера. Они прошли входное тестирование. С его помощью система определила уровень знаний и для каждого сформировала индивидуальный план развития.

«Думал, что хорошо прошел тест, оказалось — не очень. По его результатам я должен изучить 34 курса из 50, — рассказывает электроник Мичуринской дистанции СЦБ Юго-Восточной дороги Сергей Калинин. — Слабым местом оказалась организационная работа РОСПРОФЖЕЛ. Например, я неверно ответил на вопросы: «чем отличается конференция от собрания», «при какой численности членов профсоюза должны проводиться те или иные мероприятия», «где используется или не используется мандатная система».

Сегодня Сергей прошел примерно половину учебного курса. «Чтобы завершить обучение к сентябрю, я должен изучать по одному курсу в день. Стараюсь придерживаться плана, тем более что делать это можно в любое время, в любом месте и даже с мобильного телефона, — продолжает он. — Это не первый для меня дистанционный обучающий курс и скажу, что он сделан на высоком уровне. Конечно, есть недочеты, но, думаю, организаторы их исправят».

Основными темами дистанционки для ремонтника искусственных сооружений Адлерской дистанции инженерных сооружений Виктории Терещенко стали организационно-кадровая и правовая работа.

«На изучение одного курса уходит не так много времени, в среднем 20 минут. После рабочего дня совсем несложно», — уверяет Виктория.

По завершении обучения все учащиеся снова пройдут тест. Его результаты учтут при подведении годовых итогов программы ШМПЛ и при отборе участников конкурса «Лидер РОСПРОФЖЕЛ», который пройдет в Москве в октябре.

Сейчас для ребят действует чат поддержки, где можно проконсультироваться со специалистами.

«Ребятам нелегко проходить курсы в системе дистанционного обучения, — продолжает Александра Шубина. — Некоторые оказались не готовы к значительному объему материала. Но это школа, нужно учиться. Тот, кто найдет время и дойдет до конца, получит хороший багаж знаний, который поможет в дальнейшей профсоюзной работе».

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Виктория ТЕРЕЩЕНКО,
ремонтник искусственных сооружений Адлерской дистанции инженерных сооружений:

— Дистанционные курсы — хорошее решение. Ведь это нужно нам самим, чтобы быть помощником своему председателю ППО, знать наши права и что следует предпринять в той или иной ситуации

НОВОСТИ

В ОКТЯБРЕ БУДЕТ РОСТ

Заработная плата работников АО «Вагонреммаш» с 1 октября будет проиндексирована на 2%. Это вторая индексация в этом году. В апреле зарплату проиндексировали на 1%.

ПРАВА ВЫДАСТ РОСТРАНСНАДЗОР

С 2020 года свидетельства на право управления локомотивом и моторвагонным подвижным составом будет выдавать Ространснадзор. Соответствующий закон приняла Госдума.

После упразднения в 2004 году МПС России и формирования новой системы управления железнодорожным транспортом функция выдачи свидетельств на право управления локомотивами не была закреплена ни за одним федеральным органом исполнительной власти, сказано в пояснительной записке к законопроекту. Свидетельства о праве управления, которые в настоящее время выдает компания «РЖД», не являются документом государственного образца.

«Контроль за выдачей свидетельств на право управления локомотивами и моторвагонным подвижным составом теперь выведен на уровень федерального органа исполнительной власти в области транспорта, — поясняет заместитель председателя профсоюза, главный технический инспектор труда профсоюза Алексей Налетов. — В комиссиях по приему экзаменов и выдаче прав обязательно должен состоять представитель Ространснадзора».

РАБОЧАЯ НЕДЕЛЯ МЕНЬШЕ

ФНПР направила в Министерство труда и социальной защиты России свои предложения о введении четырехдневной рабочей недели. ФНПР поддерживает идею о сокращении рабочей недели как средства оптимизации времени труда и отдыха, но при обязательном сохранении прежнего размера заработной платы.

«Мы предлагаем рассмотреть этот вопрос в Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений с учетом действующих систем оплаты труда, различий в режимах рабочего времени и других особенностей организации труда в России», — отметила заместитель руководителя департамента социально–трудовых отношений и социального партнерства аппарата ФНПР Елена Косаковская.

УСЛОВИЯ ТРУДА

Белоснежный красавец лайнер

ИРИНА ТОКАРЕВА,
Дорпрофжел на СвЖД
ЕКАТЕРИНБУРГ

Для доставки бригад осмотрщиков-ремонтников эксплуатационного вагонного депо Свердловск-Сортировочный к месту работ компания «РесурсТранс» приобрела новый автобус.

После объединения эксплуатационных вагонных депо Свердловск-Сортировочный и Каменск-Уральский и укрупнения рабочих бригад возникла потребность в более вместительном транспорте. Газель, которую использовали до этого, была рассчитана на 18 мест и с задачей уже не справлялась.

«После обращения руководства депо к «РесурсТрансу», внесения заявок вагонной службой и профсоюзом были проведены необходимые процедуры, включая торги, и вот «белоснежный красавец лайнер через несколько минут отправится в рейс», — цитируя кинофильм «Бриллиантовая рука», пояснил главный технический инспектор Дорпрофжел на СвЖД Дмитрий Москалюк.

По словам директора филиала ООО «РесурсТранс» в Екатеринбурге Сергея Вагаева, компания старается максимально выполнять пожелания заказчиков.

«Нужен был вместительный надежный автобус, который бы ежедневно доставлял бригаду осмотрщиков-ремонтников вагонов из Каменска-Уральского в Сидельниково, а это более двух часов езды, поэтому мы остановили свой выбор на ПАЗе», — уточнил он.

По техническим характеристикам ежесуточный пробег у автосредства — 300 км. «При выборе смотрели и на вместимость. Нам был нужен запас и для дежурной смены осмотрщиков, и для личных вещей пассажиров», — уточнила начальник отдела эксплуатации филиала ООО «РесурсТранс» в Екатеринбурге Екатерина Горич.

Автобус оборудован тахографом, ограничителем скорости, включен в лицензию на перевозки пассажиров, застрахован по ОСАГО и КАСКО.

«Кресла для пассажиров с ремнями безопасности. Салон выполнен в повышенном классе комфортности: есть кондиционер и дополнительный отопитель. Это все оговаривалось при составлении заявки на покупку», — констатировал после осмотра автобуса Дмитрий Москалюк.

ФОТО АВТОРА

Сейчас дело за малым: обеспечить сохранность транспортного средства. «В интересах наших сотрудников обеспечить долголетие транспортного средства. А это можно сделать только лишь бережным отношением и аккуратностью, — говорит председатель ППО эксплуатационного вагонного депо Свердловск-Сортировочный Алексей Черных. — Ребята у нас понятливые, поэтому думаю, что достаточно будет бесед».

Кстати, в первый рейс автобус отправился 9 августа.

СПЕЦОДЕЖДА

Качественная коллекция

АЛЕКСАНДР АБРОЧНОВ,
Дорпрофжел на ГЖД
НИЖНИЙ НОВГОРОД

«Качественный материал и технологичный пошив» — так охарактеризовала главные преимущества новой фирменной коллекции спецодежды председатель ППО дистанции пути Горьковского железнодорожного узла ГЖД Татьяна Гусева.

Вместе с инженерами по охране труда предприятий, представителями ППО и главным техническим инспектором Дорпрофжел на ГЖД она участвовала в приемке спецодежды на главном материальном складе дороги.

Это второе поступление спецодежды из новой коллекции. Татьяна признается, что была удивлена большому числу технологичных решений дизайнеров — все для того, чтобы вещи не рвались, не продувались и не вытягивались. У комиссии было только одно небольшое замечание — светлые, а поэтому и маркие вставки у карманов.

Кстати, именно зимней одежде на приемке уделили больше внимания. На склад поступили три вида комплектов — «Локомотив», «Железнодорожник» и «Слесарь-ремонтник». Вся новая одежда пройдет примерку еще и на складах подразделений.

«Конечно, первые партии очень небольшие, — говорит Татьяна Гусева, — но начало положено. Как я как представитель профсоюзной организации буду контролировать, чтобы все работники моего подразделения были обуты и одеты в новую спецодежду? По личным карточкам. Там видно, что положено и что работник в итоге получил…».

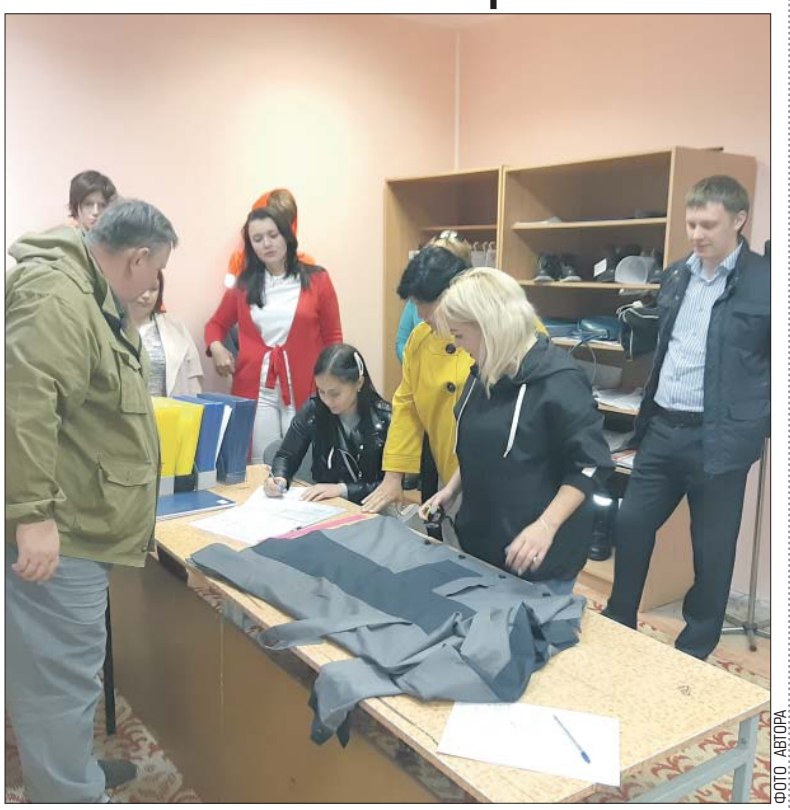


ФОТО АВТОРА

В этот раз к спецодежде замечаний практически не было

Не случайно официально приемка новой спецодежды называлась «входным контролем». «Важно было правильно подойти к оценке качества. И участники процедуры с этим прекрасно справились, — отмечает главный технический инспектор труда Дорпрофжел на ГЖД Ирина Игнатьева. — Представителей первичек пригласили с целью получения навыков по входному контролю качества поступающей спецодежды. Чтобы они вместе с уполномоченными по охране труда смогли квалифицированно принять на складах своих подразделений».

Кроме того, они будут отслеживать качество при носке и получать «обратную связь» от работников.

ДЕТИ

Движенцы придумали квест

ЕКАТЕРИНА БЕЛОВА,
Дорпрофжел на ДВЖД
ВЛАДИВОСТОК

Стать на время движенцами ребятам из детского оздоровительного лагеря им. Горького, расположенного на станции Ружино, помог квест.

Семь беседок на три часа превратились в станции, на каждой из которых подростков ждали разноплановые задания. «Ребусы, задачки с движенческим уклоном, вопросы на безопасность, спортивные и творческие конкурсы», — рассказала куратор проекта, ревизор по безопасности Дальневосточной дирекции управления движением Марина Кропачева.

В роли тренеров выступили представители молодежного совета Владивостокского центра организации работы железнодорожных станций, члены профсоюза.

Тематический квест — проект, запущенный на сети Центральной дирекцией управления движением. Он рассчитан на детей от 7 до 14 лет. «Главное — сформировать у ребят умение работать в команде, заинтересовать в выборе будущей профессии, связанной с железнодорожным транспортом. Первая пробная игра прошла отлично. Новый формат дети встретили с интересом», — отметила Марина Кропачева.

ФОТО АВТОРА

Тематический квест рассчитан на детей от 7 до 14 лет

ПРОФСОЮЗ ПОМОГ

Не взыщите

ВАДИМ КОЖУХОВСКИЙ,
Дорпрофжел на КбшЖД
САМАРА

В Пензенском вагонном участке АО «Федеральная пассажирская компания» отменили выговоры за нарушение должностных инструкций, объявленные двум проводникам и начальнику одного из пассажирских поездов.

Произошло это с подачи правовой инспекции профсоюза, причем работникам выплатили удержанную премию.

«Работников наказали по следам жалобы одного из пассажиров. Однако анализ инцидента показал, что вина работников не доказана. Следовательно, взыскания были применены безосновательно», — пояснила правовой инспектор Пензенского филиала Дорпрофжел на Куйбышевской железной дороге Наталья Ковергина.

За последние полгода по представлениям Ковергиной отменили уже 8 необоснованных дисциплинарных взысканий. Это те самые случаи, когда кадровики не учли тяжесть совершенного проступка и обстоятельств его совершения либо не произвели отсылку к конкретному пункту должностной инструкции, который якобы был нарушен.

Ряд взысканий аннулирован из-за того, что администрация не выполнила процедуру учета мнения выборного профсоюзного органа. Например, в Пензенском центре организации работы железнодорожных станций и в путевой машинной станции № 151 сняли взыскания, наложенные без согласия профкома в отношении нескольких уполномоченных по охране труда и общественных инспекторов по безопасности движения поездов.

ДОКУМЕНТ

Не слабый пол

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

С января 2021 года женщины смогут водить поезда. И не только. Глава Минтруда Максим Топилин подписал приказ, утверждающий перечень работ, производств и должностей, на которых ограничивается труд женщин. Из 456 профессий, входивших в перечень 2000 года, в новом осталось только 100.

«В работе над документом участвовали представители РЖД и профсоюза, — рассказывает заместитель председателя РОСПРОФЖЕЛ Алексей Налетов. — Редакция раздела Перечня «Железнодорожный транспорт» была сформирована из направленных ранее совместных предложений профсоюза и компании. «Наших», то есть касающихся интересов членов РОСПРОФЖЕЛ, в списке осталось немного».

Женщины по-прежнему не смогут ремонтировать и заниматься техническим обслуживанием объектов инфраструктуры, контактной сети электрифицированных железных дорог и подвижного состава, связанным с поднятием и перемещением тяжестей вручную более установленных норм. Им так же как и раньше запрещены маневровые работы по расформированию-формированию составов, регулировка скорости движения тормозными башмаками, пропарка и очистка внутренних поверхностей цистерн из-под нефтепродуктов и ядохимикатов. Они не допущены к управлению «железнодорожными строительными машинами, тяговым, моторвагонным и специальным самоходным подвижным составом, связанному с превышением предельно допустимых концентраций вредных химических веществ и предельно допустимого уровня общей вибрации».

В РОСПРОФЖЕЛ состоят и метростроители, и транспортные строители. В этой отрасли Перечень запрещает прекрасному полу трудиться монтажником горного оборудования, проходчиком на поверхностных работах.

«В других странах женщины уже давно управляют локомотивами. Но всецело допустить наших женщин к управлению подвижным составом пока не представляется возможным. Причина — состояние отдельных серий машин, — говорит Алексей Налетов. — Во время эксплуатации могут возникнуть ситуации, требующие большого физического труда, — сверх установленных законодательством норм. Поэтому при проектировании новых типов локомотивов должны учитываться требования по возможности допуска женщин. Это предложение было также направлено в Минтранс».

А водить поезда женщины смогут уже с начала 2021 года. Для них также сняты ограничения на такие профессии как водитель-дальнобойщик, слесарь по ремонту автомобилей, тракторист-машинист сельскохозяйственного производства.

Из нового документа полностью изъят блок по строительным, монтажным и ремонтно-строительным работам, включавший такие обязанности, как корчевание пней, плитоломные работы, разборка зданий и сооружений, и такие профессии, как арматурщик, плотник, асфальтобетонщик, землекоп, каменщик и кровельщик, машинист автогудронатора, бульдозера и укладчика асфальтобетона.

В числе запрещенных для женщин отраслей по-прежнему остаются химические производства, подземные и горные работы, металлообработка, бурение скважин, добыча нефти и газа. Не женскими остаются все сферы, связанные с ядовитыми веществами, опасными условиями труда и тяжелыми физическими нагрузками. Так что водолазы и грузчики, пожарные (непосредственное тушение пожаров), водители бульдозеров, экскаваторов и асфальтоукладчиков, шахтеры, камнетесы, бурильщики — все еще мужская вотчина.

Прекрасный пол по-прежнему не примут на радиотехнические производства, на заводы цветной и черной металлургии, на предприятия по ремонту и обслуживанию летательных аппаратов, судостроению и судоремонту.

Напомним, критерии для ограничения списка работ, где не могут быть задействованы женщины, учитывают, в частности, наличие в рабочих зонах химических веществ, и прочих факторов, опасных для репродуктивного здоровья женщины. При этом, создав безопасные условия труда, работодатель может нанимать женщин на такие должности.

Как отметил Алексей Налетов, в предыдущем Перечне, который еще не отменен и является действующим, перечислены, в основном, именно запрещенные профессии. А в новом документе акцент сделан на работы и производства. Например, если раньше значилась профессия «слесарь по ремонту подвижного состава», а теперь — работы «по ремонту и техническому обслуживанию железнодорожного подвижного состава». То есть профессии трансформировались в работы.

Возможно, в 2021 году в кабине «Сапсана» появятся женщины-машинисты

«Профсоюз настаивает на том, что все решения по актуализации перечня должны приниматься после проведения комплексной оценки рабочего места и тщательного анализа результатов СОУТ. И не только с точки зрения оценки гигиенических факторов, но и с учетом технической и технологической безопасности»,— говорит Алексей Налетов.

К примеру, при наличии химического и вибрационного фактора женщина не сможет управлять тем же специальным подвижным составом, что и мужчина. А если ни одного из этих факторов нет — то может. Устроить женщину на такое производство или должность можно лишь в том случае, если работодатель приведет рабочее место в порядок, подтвердит это спецоценкой условий труда (СОУТ), получив допустимый класс — 1 или 2.

Однако именно здесь может получиться так, что условий могут не создать, а на работу возьмут. «Поэтому необходимо внимательно относиться к проведению СОУТ. Участие представителя профсоюза — председателя ППО, технического инспектора — обязательно. А если работник или профсоюз не согласны с результатами, то есть возможность провести независимую СОУТ или госэкспретизу», — уточнил Алексей Налетов.

Комфортно ли будет женщине в кабине локомотива?

Илья ГАГИН,
машинист электропоезда, председатель ППО моторвагонного депо Челябинск:

— Женщина сможет заменить мужчину в кабине электропоезда при соблюдении двух условий. Первое — это проведение более тщательного психологического отбора при приеме на работу. Ведь машинист находится постоянно в стрессовой ситуации. Второе условие — это качественный ремонт подвижного состава. Если женщина-машинист будет очень хорошо подкована теоретически, в случае возникновения неисправности, например, собрать аварийную схему для нее будет не сложно. Но иногда требуется приложить недюжие физические усилия — а с этим могут возникнуть проблемы.

Ольга ДЕВЯШИНА,
председатель ППО строительно-монтажного треста № 13 АО «РЖДстрой»:

— У нас в стране уже есть женщины, которые водят локомотивы, это помощник машиниста локомотива Юлия Юрова из Подмосковья и Елена Лысенко (она сейчас учится на машиниста). Хорошо, когда человек твердо идет к своей цели и добивается, как бы сложна ни была дорога. Думаю, что желающих будет много, раньше женщинам работать машинистами нельзя было не столько из-за тяжелого физического труда, сколько из-за электромагнитных излучений. Сейчас современные поезда, как правило, отвечают требованиям безопасности. Вредные производственные факторы на подвижном составе сведены к минимуму. Так что, если есть желание работать по «неженской» профессии, — работай!

Ирина БОГОВИЧ,
председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Боготол:

— Профессия связана с вредными производственными факторами: электромагнитное излучение, шум, вибрация. К сожалению, хронические заболевания у локомотивных бригад и не прохождение ежегодной медицинской комиссии по состоянию здоровья все чаще проявляются в молодом возрасте. А смертность среди машинистов и помощников чаще всего случается после выхода на пенсию через 3-5 лет.

Не зря же льгота на пенсию по второму списку определена при стаже работы во вредных условиях труда 12,5 лет. Так что стоит подумать, нужна ли женщине такая профессия.

Любовь МУРАШОВА,
ведущий психолог локомотивного эксплуатационного депо Хилок:

— Сегодня в большинстве локомотивов нет даже туалета, а в комнатах отдыха, где отдыхают машинисты, нет разделения на мужскую и женскую часть. Кроме того, работа машинистом иногда предполагает применение тяжелого физического труда, будь то укладка башмаков на перегоне и прочее.

Николай ПЯТКИН,
председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Комсомольск-на-Амуре:

— Кабина тепловоза — не подходящее место для женщин. Машинисты нашего депо могут находиться в поездках по 50-60 часов. Санитарно-бытовые условия в тепловозах неудовлетворительные. У нас в стране достаточно здоровых мужчин, способных выполнять нелегкий труд.

СИГНАЛ
№ 29 (969) 22—28 августа 2019 года

Тема оптимизации, в том числе и численности штата, не нова ни для ОАО «РЖД», ни для профсоюза. И этот год не стал исключением. О том, как происходит этот процесс сейчас, сегодняшняя тема номера.

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

Есть ли механизм борьбы с оптимизацией?

Игорь ЮЖАКОВ, и.о. председателя Дорпрофжел на СвЖД:

— Оптимизация идет по всей компании «РЖД». Оптимизируют даже в тех подразделениях, которые выполнили задание по росту производительности труда. Выход из ситуации — добиваться внедрения технологий. Например, профсоюз неоднократно на разных уровнях поднимал вопрос о катастрофической нехватке средств малой механизации. Ведь это напрямую связано с производительностью труда. Численность работников была снижена, но при условии наличия средств малой механизации. А их не хватает. Нам удалось добиться некоторого увеличения их объемов поставки. К сожалению, закрыть потребность полностью пока не получается. Но мы ведем постоянный мониторинг ситуации и продолжаем говорить о ней представителям компании «РЖД».

Ольга КРЮКОВА, председатель ППО аппарата Северо-Кавказской дирекции инфраструктуры:

— Механизм борьбы с оптимизацией один — требовать от работодателя внедрения новых технологий и лишь после их апробирования проводить оптимизацию. В июле этого года две дистанции СЦБ были перепрофилированы и созданы Тихорецкая эксплуатационная дистанция СЦБ и Кавказская ремонтная дистанция. О результатах такого решения говорить еще рано, кроме того, что некоторые работники потеряли в зарплате. А вообще вызывает серьезные опасения, как это мероприятие повлияет на результаты работы дирекции и условия труда работников.

А есть еще такое оптимизационное мероприятие, как передача работ внешним исполнителям. В 2015 году функции по управлению и обслуживанию автотранспортными средствами дирекции инфраструктуры передали внешнему исполнителю. С тех пор идут систематические нарекания на работу автотранспорта: неудовлетворительное техническое состояние, неготовность к работе в зиму, несвоевременная подача автомобиля, дефицит машино-часов. В прошлом году начался процесс возврата части автотранспортных средств в дирекцию. Однако не весь автотранспорт, который передают обратно, подлежит эксплуатации, он требует капитального ремонта. К тому же необходимо ввести штат водителей.

Стелла РЫТОВА, председатель ППО Санкт-Петербургского центра организации работ железнодорожных станций:

— Председатели ППО предприятий в подразделениях, в которых проводятся сокращения, должны заранее знать о планируемых изменениях штата. Тесно взаимодействовать с руководителем подразделения. Тогда у них будет возможность подготовиться и защитить работника. Так, например, в Санкт-Петербургском центре организации работы железнодорожных станций была принята программа объединения должностей составителя поездов и помощника машиниста. Теперь на малодеятельных участках составитель может совмещать должность помощника. Благодаря такой схеме удалось трудоустроить подлежащих сокращению составителей поездов со станций Кузнечное и Элисенваара.

Евгений УСТИНОВ, председатель ППО Боготольской дистанции пути:

— Главное — постоянно контролировать вопросы, связанные с выполнением технологических и организационных мероприятий по оптимизации численности, и вовремя реагировать.

Во втором квартале по программе повышения производительности труда Красноярской дирекции инфраструктуры в нашей дистанции сократили 11 машинистов компрессорных установок. Совместно с руководством дистанции, которое не заинтересовано в потере квалифицированных кадров, мы взяли на себя ответственность и приняли восемь человек из числа сокращенных на должности монтеров пути — конечно же, предварительно обучив их. Сегодня в дистанции — недосодержание монтеров пути, поэтому такая возможность у нас была. Кроме того, нам удалось отстоять контролеров состояния железнодорожного пути, которые тоже попадали под оптимизацию.

ОПЫТ

Как не уйти в небытие

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Читинский центр организации работы железнодорожных станций за минувшие пять лет ни одного своего сокращенного работника — а это порядка 300 человек — не выставил «на улицу». Во многом этому способствовала позиция первички. Однако в сегодняшних условиях возможна ситуация, когда трудоустроить людей на своем предприятии не удастся. А очередной этап «оптимизации» на подходе.

«Будет крайне обидно, если наши работники пойдут «на улицу», — сетует председатель ППО Севиль Кузьмина. — Но сейчас действительно все наши вакансии закрываются, к тому же к нам активно идут молодые специалисты, иногда они даже ждут, когда освободится место. Текучесть кадров у нас, правда, тоже высокая, люди уезжают из региона. Работа сложная, нагрузка огромная, они думают, что в западных регионах страны будет полегче. Но многие возвращаются, потому что зарплата у нас выше. Профсоюз следит за ее ростом, а если где-то ее занижают, мы всегда вовремя реагируем».

Сегодня сеть переходит на полигонные технологии, и в январе этого года была создана Дирекция управления движением на Восточном полигоне, а Забайкальская дирекция управления движением, в которую входил Читинский центр, ликвидирована.

«В 2010 году у нас уже были подобные преобразования, и сегодня мы снова их переживаем, но уже имея опыт работы, — говорит Кузьмина. — В нашей профсоюзной организации было 73 профгруппы, а в январе в нашу ППО вошли работники станции Забайкальск и аппарата органа управления Забайкальской дирекции управления движением. Им нужна была помощь, ведь их переводили в Дирекцию управления движением на Восточном полигоне, параллельно сокращая штат. Люди забеспокоились».

А переживать было из-за чего. В переходный период не было необходимых регламентов работы, а потому появлялись различные нарушения. И тогда Кузьмина как внештатный правовой инспектор начала выписывать представления на их исправление. Это многих раздражало и удивляло: «Вы кто такая?» Пришлось представиться, ссылаться на законы, доказывать. Теперь Севиль Кузьмину знают все, и благодаря ее ежедневной кропотливой работе многие проблемные вопросы закрыты. Навели порядок, в том числе по трудовым книжкам, по положению о премировании, по иным выплатам.

С начала года Кузьмина провела 19 проверок, по их результатам было выдано 12 представлений на устранение 25 нарушений ТК. Самое распространенное — направление работников в служебные командировки без аванса. Мало того, были случаи, когда даже по возвращении люди не получали компенсации по месяцу. Сегодня этой проблемы нет.

Забайкальская дорога — единственная, всем работникам которой разрешена компенсация проезда воздушным транспортом к месту проведения отпуска на Черноморском побережье. И вот при переходе в Дирекцию управления движением на Восточном полигоне обнаружились случаи невыплат. С «новыми» работодателями и кадровиками пришлось провести определенную работу, и все нарушения устранили.

Однако появилось новое, связанное именно с оптимизацией, — работников привлекают к исполнению обязанностей, не предусмотренных трудовым договором. Понятно, что остановить оптимизацию и сокращение штата профсоюз не может. «Но в этих обстоятельствах мы хотя бы можем контролировать соблюдение трудового законодательства, — говорит Кузьмина. — Понятно, когда нет объемов, никто не будет лишних работников содержать. Но когда нет новых технологий, не внедряются никакие новые технические средства, сокращать работников нельзя».

Вот и появился поток жалоб, ведь люди вынуждены работать в две, а то и в три смены. Если, например, на какой-то станции дежурный заболел или ушел в отпуск, заменить его некем. Начинают искать, кого бы вызвать и направить в командировку на другую станцию для замены заболевшего. «Хорошо, что у нас центр огромный и есть человеческий ресурс, — говорит Севиль Олеговна. — Коллеги из Иркутской дирекции недоумевают: «Что вы людей гоняете туда-сюда?» Да потому что нет в запасе никого».

Те, кто обосновывает текущую оптимизацию, считают, что движенцы смогут работать сокращенным составом без переработок. По факту так не получается. «Например, на 83-м разъезде изменилась технология работ — его перевели на диспетчерскую централизацию, — рассказывает Кузьмина. — То есть руководить работами там должен поездной диспетчер, а штат дежурных по станции упразднен. Но на деле поездные диспетчеры «бросают» поезда — в связи с поездной обстановкой они просто вынуждены оставлять поезда, привлекая к работе дежурных соседней станции. А это нарушение режима труда и отдыха дежурных. Нам удалось добиться, чтобы штат дежурных по станции на этом разъезде был вновь введен. Но опять же за счет тех людей, которых будут сокращать на новом этапе оптимизации».

На прошедшем этапе оптимизации профсоюзу также удалось отстоять составителей поездов пассажирской станции Чита-2 и операторов СТЦ по станции Борзя. Сегодня они работают, однако их вновь включили в план оптимизации. При этом ни технология не изменилась, ни роботов никаких не ввели. Конечно, профсоюз даст свое отрицательное мнение на это сокращение, но поможет ли оно в этот раз?

«А кто будет работать за операторов СТЦ и составителей поездов, ведь этих профессий вообще не будет? — вопрошает председатель. — Мы и сами задаем такие вопросы. Сейчас идет перераспределение их обязанностей на других работников. Так что сегодня, как никогда, у нас актуальна правозащитная работа».

«Поскольку мы участвуем в пилотном проекте по переходу на полигонные системы работы, то первые на сети объединяемся, на нас все смотрят, — говорит Севиль Кузьмина. — Да, проблем у нас очень много, но истерить нельзя. Я отношусь ко всему происходящему более-менее спокойно — думаю, что со временем все наладится. Хочется верить, что будут учтены все возникшие у нас проблемы».

ЦИФРА

Сегодня в профсоюзной организации Читинского центра организации работы железнодорожных станций состоит 1815 человек — 99,1% от числа всех работников предприятия.

ПОЗИЦИЯ

Просчитать последствия

Павел ЧЕРНОВ, председатель ППО сервисного локомотивного депо Тында-Северная ООО «ЛокоТех-Сервис»:

— Создать работнику все условия для повышения эффективности производства — в этом наша первичка видит главную задачу. В этом направлении мы плотно взаимодействуем с руководителем предприятия Анатолием Петелиным. Совместно внимательно анализируем шаги вышестоящих инстанций по оптимизации производства. И вместе просчитываем — какие последствия она может иметь как для подразделения, так и компании. И когда пагубность той или иной меры очевидна, вопрос о ее недопустимости ставится на самом высоком уровне.

Так было, когда предпринималась попытка отмены доплаты за классность высокопрофессиональным слесарям. Ежегодно на предприятии анализировалась их работа, и, если не было замечаний, каждый (а это 129 человек) ежемесячно получал порядка 10 тыс. руб. прибавки к зарплате.

Я встретился с находившимся на предприятии в служебной командировке одним из руководителей ООО «Локомотивные технологии». И постарался доказать ему несправедливость отказа от такой формы материального стимулирования. Аргументы подействовали — надбавки за мастерство и классность сохранили.

Или появившийся не так давно проект «Мероприятий по вхождению в бюджетные отношения». В соответствии с ним, как один из пунктов оптимизации, рассматривалось перемещение 24 слесарей из Тынды в распоряжение Уссурийского локомотиворемонтного завода. Убирать слесарей ТР-3, высококвалифицированных специалистов 4-5 разряда, из налаженного производственного цикла было безумием. Такие люди — самое дорогое, что у нас сейчас есть. Причем ни во что не ставился человеческий фактор, и решение жилищных проблем для людей, переезжающих из Тынды, не предусматривалось.

> **Работа без главного технолога — это возращение в каменный век и потеря качества ремонта тепловозов**

Сюда еще следует добавить, что реализация такого пункта мероприятий вынудила бы предприятие отказаться от деповских видов ремонта ТР-2 и ТР-3 и резко ухудшить свои экономические показатели.

Реакция на документ в ППО депо Тында-Северная была однозначно ожидаемой.

Бездумное сокращение штатов при возрастающей нагрузке на работников, естественно, не оставило профсоюз равнодушным. Провели заседание профкома и на основании ряда статей Трудового кодекса РФ, положений Коллективного договора приняли и утвердили отрицательное мотивированное мнение.

Решение профкома, адресованное начальнику депо Анатолию Петелину, было направлено председателю ППО ООО «ЛокоТех-Сервис», руководителям Дорпрофжел на ДВЖД и Тындинского филиала.

В Москве, в ООО «ЛокоТех-Сервис» доводы услышали. Совместными усилиями первички и руководства предприятия удалось избежать изменений в штатном расписании депо, и 24 человека продолжили работу в Тынде.

Была еще история с намерением ликвидировать в угоду оптимизации в депо Тында-Северная должность главного технолога. По инициативе председателя ППО ООО «ЛокоТех-Сервис» Николая Данковцева прошло совещание по Восточному полигону, в котором участвовали и представители головного офиса в Москве. Мне на совещании удалось доказать руководству, что работа без главного технолога — это возращение в каменный век и потеря качества ремонта тепловозов. Что, в свою очередь, повлечет штрафные санкции и потерю прибыли.

Помимо главного технолога в депо остались еще 14 человек — сотрудники службы качества и отдела безопасности движения. Была доказана необходимость в производственном процессе инженера по безопасности движения, приемщика локомотива, других специалистов.

СИТУАЦИЯ

Неэффективная технология

Надежда ФИЛИППОВА, председатель ППО Вихоревского центра организации работы железнодорожных станций:

— На станциях Замзор и Курят Восточно-Сибирской дороги дежурные по станции работают 20 и более часов вместо положенных 12.

Два года назад, добиваясь роста производительности труда, компания оптимизировала штат, изменив технологию работы этих станций.

Их оборудовали диспетчерской централизацией, сократив до минимума число работавших там дежурных по станции. Оставили то количество персонала, которое, согласно расчетам тех, кто ее вводил, сможет обеспечивать работу по новой технологии, то есть под руководством поездного диспетчера, работающего удаленно в Иркутске.

Но по факту эта технология оказалась неприемлемой на станциях главного хода. Штат сократили, технологию ввели, однако в силу объективных причин — большой загруженности главного хода дороги — поездной диспетчер станцию на диспетчерское управление не забирает. И дежурные по станции, которым вроде бы положено в данный момент находиться в специально оборудованной комнате на посту ЭЦ, то и дело получают приказы взять управление станцией на себя «в связи с регулировкой движения».

Вместо 12 часов их сменные дежурства длятся и по 20 часов, а в октябре прошлого года, до 23. Один поездной диспетчер приходит на смену, сдает смену другому, а наша дежурная по станции так одна сутки и дежурит, потому что ни первый, ни второй поездной диспетчер станцию в управление не берет. Как в таких условиях можно обеспечить безопасность движения? Как обеспечить охрану труда?

Сегодня станции Замзор и Курят трудятся с невероятным надрывом. О сложившейся ситуации знают в Дирекции управления движением Восточного полигона. Для недопущения продолжительности сменного дежурства более 12 часов руководителем центра принималось решение перевести дежурных, что остались в штате, на четырехсменный график работы, как и было ранее. Для этого потребовалось привлечь к работе дополнительно разъездного дежурного по станции, начальников станций, но предыдущие оптимизации не раз касались и их, а потому сегодня под управлением одного начальника станции нередко находится по две, а при отпуске коллег со смежных узлов и по три станции. Так, под оперативным руководством начальника станции Курят находится две — Ук и Курят. Куда уж ей еще и обязанности дежурной исполнять. Не эффективными оказались принятые решения, выход один — строгое выполнение технологии работы, но как показывает практика, на главном ходу это невыполнимо.

У нас на Северном участке есть станции с небольшой интенсивностью движения, которые работают на диспетчерской централизации, для этого все предусмотрено. Поездной диспетчер, физически находясь в Центре управления перевозками в Иркутске, имеет возможность дистанционно управлять станциями, открывать сигналы. Но со станциями главного хода, где высокая интенсивность движения, диспетчер не справляется.

Все это время на всех возможных площадках — на круглых столах при подведении итогов коллективного договора Дирекции управления движением Восточного полигона, на пленуме Дорпрофжел, на дорожном форуме социальной ответственности — я говорю о недопустимости переработки у дежурных по линейным станциям и необходимости вернуть дополнительно необходимый штат сменного персонала.

Что же должно случиться на этих станциях, какая беда, чтобы руководители всех уровней, от начальника центра до руководителя дирекции, обратили свое внимание на условия труда и отдыха, в которых сегодня работает наш дежурный по станции?

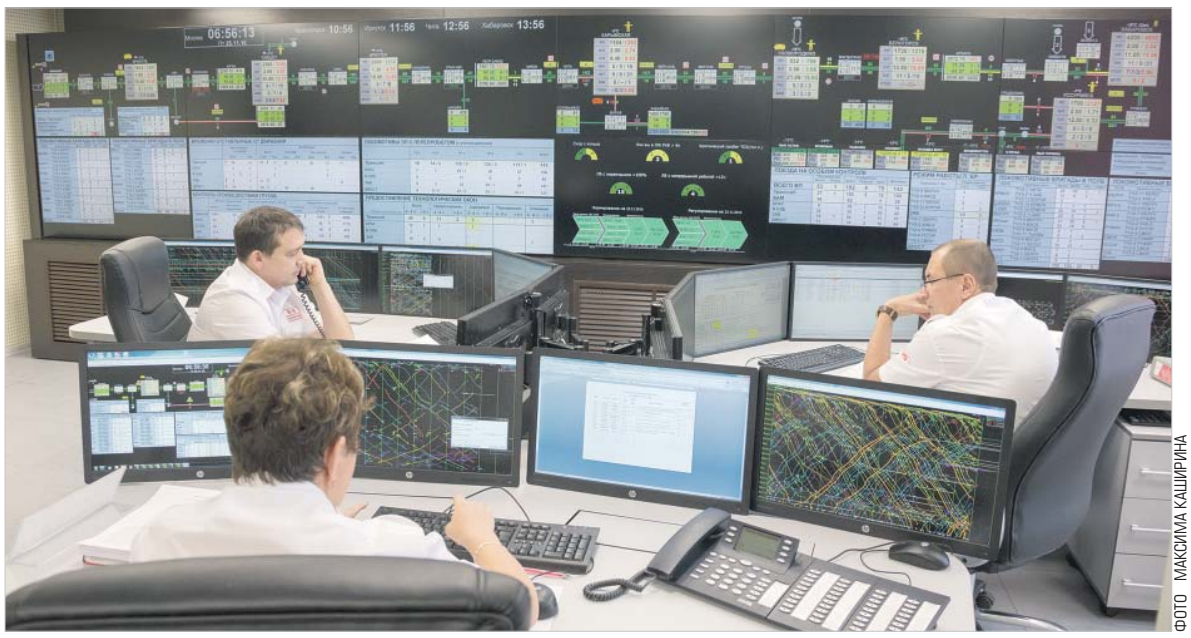


ФОТО МАКСИМА КАШИРИНА

Управляют станциями, оборудованными диспетчерской централизацией, поездные диспетчеры в Иркутске

ДЕТАЛИ

Новая технология подразумевает работу станции под руководством поездного диспетчера, станция находится на сезонном управлении, и только в технологические дни, когда на станции поводятся профилактические работы по содержанию и ремонту устройств (два дня в неделю), дежурный по станции несет сменное дежурство. Его продолжительность составляет 8 часов, остальное время дежурный по станции несет сменное дежурство в специально оборудованной комнате на посту ЭЦ. Соответственно численность штата сокращена, за один час рабочего времени учитывается 0,75 часа.

ЧЕМПИОНАТ

Пожарно-спасательный спорт

ОЛЕГ ГЕЛЬВИГ,
Дорпрофжел на ОЖД
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Завершился финальный этап VII чемпионата Федерального агентства железнодорожного транспорта по пожарно-спасательному спорту. Кубок уехал в Екатеринбург.

Право участвовать в финальных соревнованиях завоевали сборные команды семи лучших филиалов ФГП ВО ЖДТ России.

Это филиалы на Горьковской, Московской, Свердловской, Западно-Сибирской, Куйбышевской, Приволжской и Восточно-Сибирской железных дорогах, а также Октябрьской магистрали — организатора турнира в Санкт-Петербурге. Участие сборной с Белорусской железной дороги придало турниру международный статус.

В программу состязаний вошли такие профессиональные дисциплины, как подъем по штурмовой лестнице на четвертый этаж учебной башни, полоса препятствий, пожарная эстафета, боевое развертывание.

В итоге третье место заняла сборная филиала ФГП ВО ЖДТ России на Октябрьской железной дороге, второе — у филиала Восточно-Сибирской магистрали. А победителем стала команда Свердловской железной дороги.

Председатель РОСПРОФЖЕЛ Николай Никифоров поблагодарил участников за спортивный настрой и пожелал, чтобы навыки, высокий уровень которых были продемонстрированы, не пригодились в повседневной работе.

ФОТО АВТОРА

РАЗВИТИЕ

Физкультура для ума

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Астраханский региональный центр связи ждет от Приволжской дороги официальное разрешение на обустройство на предприятии небольшого спортзала. А на участке Верхний Баскунчак он уже вовсю функционирует.

«А у нас в РЦС создан физкультурно-спортивный клуб, — говорит председатель ППО РЦС-1 Елена Дасаева. — Председателем Астраханского физкультурно-спортивного клуба стал Элгуджа Надирашвили, старший электромеханик участка Верхний Баскунчак. Наш целевик, молодой специалист, занимается тяжелой атлетикой».

В прошлом и в этом году он провел спортивные соревнования по троеборью у девушек и по пятиборью у мужчин. Они, конечно, не были классическими, но некоторой физической подготовки все же требовали. Мужчины, например, поднимали гири, подтягивались на брусьях, отжимались от пола, бегали 60-метровку. Тройку лучших среди мужчин и женщин наградили. А профком приобрел медали.

Есть еще одна задумка: провести в этом году товарищеский матч по футболу между командами Верхне-Баскунчакского и Астраханского участков.

«На нашем участке на станции Верхний Баскунчак работает в основном молодежь, — рассказывает ведущий специалист по управлению персоналом Ирина Ковалева. — Они оборудовали спортивную комнату с теннисным столом, дартсом, шахматами. А сейчас ребята вышли с инициативой сделать турник. Профсоюз пообещал помочь приобрести мячи, скакалки и другое оборудование, которое потребуется».

Так что Верхне-Баскунчакский участок по спорту оказался в более выгодном положении, чем Астраханский. «В Астрахани у нас своего помещения нет, мы занимаем одно крыло здания Астраханского региона дороги, — рассказывает Елена Дасаева. — Мы написали письмо замначальнику Приволжской дороги по Астраханскому региону Сергею Свечкареву с просьбой выделить помещение под спорткомнату. Устное разрешение на помещение за актовым залом получили, ждем письменное. Но мы уже убрали там мусор, помыли окна и стены, вывезли ненужный хлам, словом, готовимся к ремонту. Оборудуем как в Верхнем Баскунчаке, может, купим какой-нибудь тренажер, чтобы в обеденный перерыв сотрудники могли провести там время или кто-то после работы захочет позаниматься».

Посещать спортзал смогут и приезжающие на учебу работники с линии. Проживают они, как правило, в комнате отдыха, и, если захотят вечером скоротать время за шахматами или в теннис поиграть, для этого им надо всего-то подняться на третий этаж.

Штат в РЦС-1 небольшой, 205 человек, но коллектив молодой, работников до 35 лет здесь почти 43%. А молодежи нужно постоянное движение. Направить их энергию на спорт — самое то.

«В этом году на региональном этапе спортивного фестиваля мы заняли четвертое место, — рассказывает Елена Дасаева. — Хороший результат, ведь в предыдущий раз мы были лишь на девятом. Мы слабоваты в футболе и волейболе, потому что штат маленький и набрать качественную команду сложно. Но мы часто занимаем призовые места в отдельных дисциплинах — эстафетах, дартсе. А в прошедшей лиге «Что? Где? Когда?» наша молодежная команда заняла первое место в регионе. Так что у нас физкультура для ума».

МОЛОДЕЖЬ

Битва под Кинелем

ВАДИМ КОЖУХОВСКИЙ,
Дорпрофжел на КбшЖД
САМАРА

Сборная Кинельских дистанций пути и СЦБ вышла в победители первого турнира городского округа Кинель по военно-спортивной игре «Лазертаг».

Его организовали Молодежный совет Дорожной территориальной организации профсоюза на Куйбышевской дороге и городская общественная организация «Альянс молодых». Мероприятие проводилось на школьном стадионе. Техническую базу и вооружение предоставил самарский клуб «Волжская застава» — партер программы лояльности профсоюза, а координатором выступил бронзовый призер дорожного этапа Школы молодого профсоюзного лидера РОСПРОФЖЕЛ электромеханик Самарского РЦС Владимир Иванов.

Этот турнир стал первым этапом реализации его комплексного проекта для молодежи «Всегда в строю».

В битвах сошлись 8 команд, в том числе четыре железнодорожных. С помощью жеребьевки они были разбиты на две группы и участвовали в схватках по круговой системе. За действом наблюдали многочисленные зрители разных возрастов. Они так горячо болели за своих, что организаторы решили провести вне зачета еще один бой. В нем с большим азартом участвовали зрители школьного возраста

«Второй этап проекта «Всегда в строю» запланирован на сентябрь. Это будет военно-тактическая игра с 25-километровым походом и выполнением различных задач. Завершится все лазертаг-сражением в селе Русская селитьба», — рассказал Владимир Иванов.

ФОТО АВТОРА

ПАМЯТЬ

Железнодорожник в бронзе

МАРИЯ БОНДАРЕНКО,
Дорпрофжел на СКЖД
РОСТОВ-НА-ДОНУ

В Тихорецке на привокзальной площади установили памятник железнодорожнику.

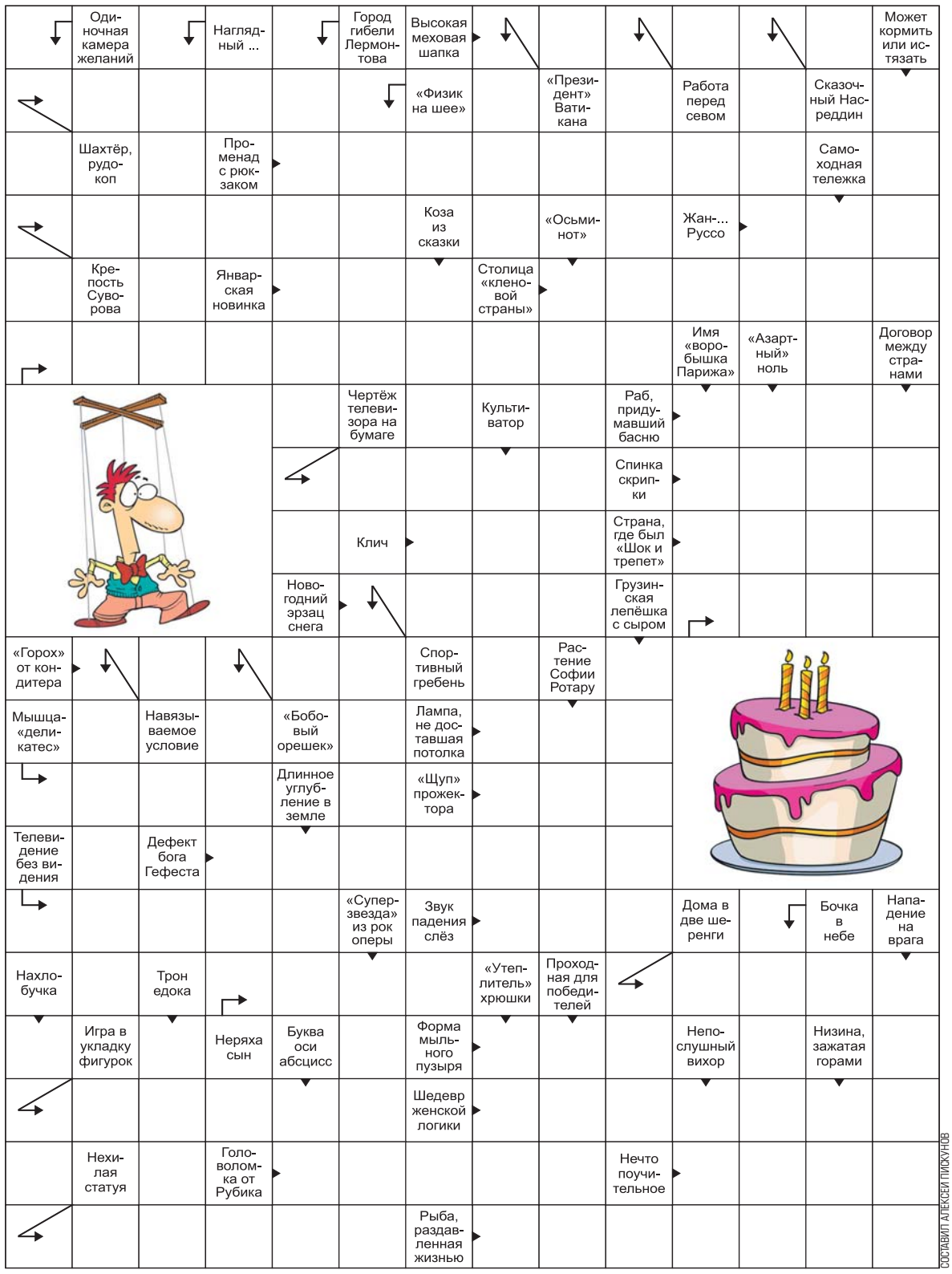
Он одет в форму послевоенных лет, на кителе боевые награды Великой Отечественной войны. Бронзовая двухметровая скульптура указывает маршрут расположенному напротив памятнику — паровозу СО17-12.

Средства на создание памятника собрали жители всего Тихорецкого района.

Как рассказала председатель первичной профсоюзной организации Тихорецкой дистанции пути Галина Карташева, сотрудники дистанции участвовали не только в сборе средств, но и в установке памятника.

В этом году город Тихорецк, как и одноименная станция, отмечает 145 лет.

И глава администрации Тихорецка Евгений Голубь считает, что бронзовый железнодорожник станет новой визитной карточкой города.



ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 28

По горизонтали: Автоген. Форд. Рефлекс. Хосе. Наив. Збруев. Навал. Ярмо. Лист. Египет. Тезис. Нагар. Духан. Узел. Пирс. Тимур. Ласка. Ямка. Таймс. Туча. Каа. Уход. Топляк. Барк. Жила. Цвет. Лавр. Очки. Гром. Ложа. Обои. Урожай. Кен. Вход. Ваня.

По вертикали: Домочадец. Адреналин. Туфли. Гнев. Нос. Алиса. Вятка. Змей. Бог. Успех. Ватин. Гримм. Руслан. Детство. Улика. Азу. Майкл. Русак. Маяк. Указчик. Аукцион. Ожегов. Дитрих. Талмуд. Павлов. Рожа. Майя. Жан.

ИСТОРИЯ

Лебединая песня

ВАЛЕРИЙ БРОК,
внеш. корр. «Сигнала»

Савва Иванович Мамонтов известен многим как выдающийся меценат, материально поддерживавший многих деятелей русского искусства, в том числе братьев Васнецовых и Шаляпина. Не все знают, что зарабатывал он свои капиталы, как позже и потерял их, на строительстве железных дорог.

Савва Иванович Мамонтов

Заниматься стальными магистралями Мамонтов начал в 1860-х годах, продолжив дело своего отца, а с 1872 года стал директором правления Общества Московско-Ярославской железной дороги. Известность ему принесло строительство линии, связавшей Донецкий угольный бассейн с портом в Мариуполе.

В 1897 году Общество, возглавляемое Мамонтовым, дотягивает железную дорогу практически до Архангельска, а в 1898-м он получает разрешение на проведение изысканий от Вологды к Вятке. Инженеры Подруцкий и Кленов провели линию этой железной дороги через Котельнич, где было намечено строительство станции и моста через реку Вятку. Проект получил высочайшее одобрение государя, но Мамонтов «завяз» в долгах. Некоторые историки считают, что министр финансов Сергей Витте специально подвел бизнес Саввы Мамонтова к пропасти, чтобы в нужный момент выкупить его компанию в казну.

Защищал его знаменитый адвокат Федор Плевако, который, как бы подводя итог деятельности Мамонтова, сказал: «Он внес новый прием. Дорога должна оживить край, ширь ее будущих работ — в прямой зависимости от разветвлений, которыми она прорежет забытый Север и приведет его к полносильному центру, к богатому югу, к столицам и к путям, связующим Русь с мировыми рынками… Рисуются дальние планы: Белое море, Питер, Вятка».

Суд присяжных оправдал Мамонтова, однако предпринимательству и меценатству Саввы Ивановича пришел конец. А его «лебединую песню» — железную дорогу Санкт-Петербург — Вологда — Вятка, соединившую столицу империи с Уралом и Транссибом, все-таки построили в 1901—1906 годах. По «мамонтовскому» проекту, но уже за государственный счет.

В качестве памятников событиям прошлого до нашего времени дошли вокзалы на станциях Буй, Николо-Полома, Шарья и Свеча, выстроенные из песчаника с кварцевыми прожилками. Говорят, что типовой проект их заказывал еще Савва Иванович у своего давнего знакомого, архитектора Иллариона Иванова-Шица. Причем если камень был местный, с месторождения, расположенного неподалеку от станции Свеча у деревни Огурцы, и обрабатывали его на месте, к месту стройки подвозили на подводах, то напольную плитку доставляли почему-то из Харькова. Изготавливал ее завод «Товарищества для производства огнеупорного кирпича, гончарных, терракотовых и других изделий барона Эдуарда Бергенгейма». История умалчивает о том, по какой причине не нашлось производителя поближе.

В Буе (на фото) первоначальный проект немного изменили, пристроив в 1913 году к вокзалу церковь, из-за чего он потерял симметричность, но остальные и сегодня радуют глаз совершенством форм.

СУД

Компенсация за «нехорошую» квартиру

С 1 января 2020 года государство начнет выплачивать денежную компенсацию покупателям, которые приобрели квартиру или дом с «темным» прошлым и впоследствии потеряли недвижимость по решению суда. Однако сумма будет не более 1 млн руб.

При покупке недвижимости могут возникнуть ситуации, когда уже после сделки выясняется, что продавец не имел права распоряжаться ей. Например, не являлся единственным и полновластным собственником жилья или есть родственники или наследники, претендующие на владение проданной жилплощадью.

В случае, если недвижимость была продана неправомочно, изначальный собственник может обратиться в суд и потребовать отменить сделку. Но как быть покупателю, который при этом теряет и купленную жилплощадь, и деньги?

Оставшийся ни с чем приобретатель жилья также может обратиться в суд и попытаться получить потраченные денежные средства от продавца. Однако на деле это не всегда возможно.

Новые поправки в закон «О государственной регистрации недвижимости» призваны защитить добросовестных покупателей, которые не знали о «темном» прошлом квартиры.

В соответствии с ними граждане, купившие подобную жилплощадь и впоследствии лишившиеся ее, имеют право на однократную выплату компенсации от государства.

Ее размер будет исчисляться от суммы реального ущерба или из кадастровой стоимости недвижимости, но не более 1 млн руб. При этом она может быть выплачена только тем пострадавшим, для которых спорное жилье является единственным для проживания. Право требовать компенсации правообладатель сможет в судебном порядке, если в течение полугода ему не был возмещен ущерб причинителем вреда. Закон имеет обратную силу: в течение трех лет граждане, которые лишились жилья до момента вступления его в силу, смогут обратиться в суд за компенсацией.

Важно помнить главное условие получения компенсации: покупатель недвижимости должен быть признан добросовестным. По словам эксперта, этим термином обозначают того приобретателя недвижимости, который провел работу и приложил усилия, чтобы узнать всю ее «подноготную», и сможет доказать в суде, предоставив документы, что на момент покупки квартира была «чистой».

Чтобы максимально обезопасить себя от риска лишиться квартиры уже после ее покупки, эксперт рекомендует обратиться за помощью к специалистам, которые помогут собрать и досконально проанализировать историю недвижимости.

СДЕЛКА

Можно без нотариуса

С 1 августа в силу вступили поправки в статью 42 Федерального закона № 218 «О государственной регистрации недвижимости». Они отменяют необходимость нотариального удостоверения сделки с недвижимостью, если она проводится с согласия всех участников общей долевой собственности.

Общая долевая собственность на квартиру — это имущественные отношения, при которых недвижимость принадлежит нескольким лицам на правах их общей совместной собственности с определением доли каждого из них. Проще говоря, если квартира принадлежит сразу нескольким людям, каждый из которых владеет некой частью.

До сих пор, если все совладельцы решали продать жилплощадь, обменять или подарить, им требовалось удостоверить сделку у нотариуса. Это требовало денежных затрат: госпошлина за куплю-продажу составляет 0.5% от цены договора, но не менее 20-25 тыс. руб., включая техническую работу нотариуса.

Теперь, если сделка проводится с согласия всех собственников долей и одним договором, у нотариуса удостоверять ее больше не нужно. Достаточно договора в простой письменной форме, подписанного всеми участниками сделки.

«Нововведение снизит финансовую нагрузку на граждан, — говорит риэлтор Ирина Палич. — Ущемление чьих-либо прав в отсутствие нотариуса также невозможно априори — раз все собственники собрались, значит, все согласны на продажу недвижимости. Кроме того, если человек при покупке объекта недвижимости проводит юридическую экспертизу и анализирует возможные риски лишения права в последующем, тогда, нотариальная это сделка или простая письменная, не играет особой роли. Однако следует помнить, что если будет суд, то помощник нотариуса будет являться дополнительным свидетелем в суде».

Однако поправки в закон не отменяют необходимость удостоверять у нотариуса сделки по отчуждению недвижимости или долей в праве на нее, принадлежащей недееспособным и несовершеннолетним собственникам. Также нотариально заверены должны быть сделки, при которых участники долевой собственности продают свои доли не вместе, а каждый по отдельности.

НЕДВИЖИМОСТЬ

Удаленно не получится

С 13 августа изменились правила проведения сделок с недвижимостью с помощью электронной подписи. Это сделано, чтобы обезопасить владельцев квартир при их дистанционной продаже.

Электронная цифровая подпись (ЭЦП) — это аналог настоящей подписи. С ее помощью те операции, для которых требовалось личное присутствие гражданина в каком-либо учреждении, можно провести удаленно через интернет. Например, на портале «Госуслуга» электронную подпись можно поставить под заявлением для получения справок, различных выписок.

С недавних пор электронная подпись может использоваться также для совершения сделок с недвижимостью. Она позволяет подтверждать авторство и достоверность любых электронных документов. Таким образом, граждане и юридические лица избавляются от необходимости лично посещать многофункциональные центры и ведомства.

Однако ЭЦП могут воспользоваться и мошенники. В последнее время участились случаи афер: злоумышленники подделывают электронные подписи и продают квартиры без ведома их владельцев, используя возможности удаленной подачи документов.

«Сам алгоритм работы электронных подписей очень надежен, но, как всегда, есть человеческий фактор, — объясняет доцент кафедры кадастра и основ земельного права МИИГАиК Сергей Атаманов. — Проблема может возникнуть, если кто-то завладеет вашим настоящим ключом подписи либо если кто-то сумеет выдать себя за вас при обращении в удостоверяющий центр. Что-то похожее и произошло в октябре 2018 года, когда без ведома собственника было оформлено дарение квартиры в Москве».

Теперь передать права на недвижимость по электронной подписи стало невозможно. Чтобы совершить дистанционную сделку с недвижимостью с использованием ЭЦП, граждане должны предварительно подать в Росреестр письменное согласие на бумажном носителе. Сделать это можно, явившись лично с паспортом, или заверить заявление у нотариуса и отправить по почте. В соответствии с заявлением в Единый государственный реестр недвижимости будет внесена специальная отметка. Без нее поданные в электронном виде документы рассматриваться не будут. Снять отметку можно будет в любое время, обратившись в Росреестр.

Новый закон предусматривает и исключения. Письменное согласие владельца недвижимости на проведение сделок с использованием ЭЦП не нужно, если она была выдана Федеральной кадастровой палатой Росреестра, если сделка проводится с участием нотариуса или органами государственной или муниципальной власти. Также отметка не нужна, если электронный пакет документов на регистрацию сделок с его недвижимостью подает в Росреестр кредитная организация.

Как отмечают эксперты, новый закон обезопасит граждан во время сделок с недвижимостью, но не от других. «Ведь проблема касается не только покупки и продажи недвижимости. Одним из вариантов ее решения могло бы стать утверждение обязанности сертификационных центров информировать граждан о выданных на них ЭЦП, например, через госуслуги», — уверен генеральный директор ООО «Геодезия и кадастр (Кадастр. Москва)» Сергей Григорьев.

Материалы подготовила Ольга ПРЯМИЦЫНА, корр. «Сигнала»

Сигнал
Газета «Сигнал» зарегистрирована Комитетом Российской Федерации по печати. Регистрационное свидетельство №012726. Учредитель: Общественная организация — Российский профессиональный союз железнодорожников и транспортных строителей (РОСПРОФЖЕЛ)

Главный редактор: Н. ПАШКАЛОВА
Заместитель главного редактора: М. ВОЛКОВА
Ответственный секретарь: О. ПРЯМИЦЫНА
Ведущий дизайнер: С. ПЛАКСИНА
ПОДГОТОВЛЕНО К ПЕЧАТИ В ИНФОРМЦЕНТРЕ ЦК ПРОФСОЮЗА.
Наш адрес: 105066, Москва, Новорязанская ул., д. 24.

Телефон: 8(499)262-17-66.
Факс: 8(499)262-08-13.
Интернет: http://rosprofzhel.rzd.ru
E-mail: pashkalovanv@rpzt.ru; volkovamn@rpzt.ru PryamitsynaOV@ckrpgt.org.rzd
Интранет: http://10.248.11.133 volkovamn@ckrpgt.org.rzd

ВЫХОДИТ 48 НОМЕРОВ В ГОД.
ПРИ ПЕРЕПЕЧАТКЕ ССЫЛКА НА «СИГНАЛ» ОБЯЗАТЕЛЬНА.
Тираж отпечатан в АО «Красная Звезда» 123007, г. Москва Хорошевское шоссе, 38
Тел.: (495) 941-32-09, (495) 941-34-72, (495) 941-31-62,
http://www.redstarph.ru
E-mail: kr_zvezda@mail.ru

Газета печатается в Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Калининграде, Красноярске, Москве, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Хабаровске, Челябинске.
Индекс в каталоге Роспечати 29866
Общий тираж 125888 экз.
Номер подписан: 20.08.2019 г. Заказ № 3742-2019