Сигнал

ИЗДАЕТСЯ СО 2 АВГУСТА 1994 Г.

№ 22 (1006)
2–8 ИЮЛЯ
2020 ГОДА

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

РЕГУЛИРОВАНИЕ

Госэкзамен для машинистов

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Чтобы получить свидетельство на право управления локомотивом, будущим машинистам и их помощникам следует сперва пройти обучение и сдать внутренний квалификационный экзамен

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

С июля будущие машинисты смогут подать заявление на получение прав на управление локомотивом через сайт Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор).

Об этом на заседании Центрального совета общественных инспекторов по безопасности движения РОСПРОФЖЕЛ рассказал начальник управления Государственного железнодорожного надзора (Госжелнадзор) Александр Косарев.

Функция выдачи документа была передана ведомству в январе этого года. Ранее свидетельства, подтверждающие право на управление локомотивом, моторвагонным подвижным составом и специальным самоходным подвижным составом, выдавала компания «РЖД». Однако они не были документами государственного образца.

Теперь же, чтобы получить свидетельство, будущим машинистам и их помощникам следует сперва пройти обучение и сдать внутренний квалификационный экзамен. Например, те, кто планирует работать в ОАО «РЖД», делают это в одном из учебных центров профессиональных квалификаций компании.

«Внутренний экзамен проходит в традиционном формате, — поясняет начальник Московского подразделения Московского учебного центра профессиональных квалификаций Михаил Афанасьев. — Это пять теоретических вопросов и одно практическое задание, на которые требуется дать устный ответ».

Затем нужно подать заявление в Ространснадзор. Кроме заявления, претендент должен предоставить паспорт, медицинское заключение об отсутствии противопоказаний к управлению локомотивом или электропоездом и документ, подтверждающий, что он прошел обучение. Сейчас, после того как учебная группа сдает внутренний экзамен, руководство учебных центров собирает и подает документы в Ространснадзор.

На основании заявления и после проверки пакета бумаг специалисты Ространснадзора назначают дату и место проведения экзамена. Как правило, между двумя экзаменами — в учебном центре и государственным — проходит не более трех дней.

В рамках госэкзамена локомотивщики проходят тест, примерно как в ГИБДД на автомобильные права.

Вопросы касаются правил технической эксплуатации, нормативных документов, охраны и условий труда, нестандартных ситуаций.

В ответах на 20 вопросов можно допустить две ошибки. При этом вопросы скомпонованы с учетом того, по какой учебной программе обучался кандидат и на право управления каким подвижным составом он претендует, чтобы не получилось так, что будущий машинист электропоезда не сдал экзамен, потому что ему достались вопросы об устройстве тепловоза.

«В случае неудачи экзамен можно пересдать, но не ранее чем через семь дней. Если соискатель провалился и во второй раз, то — спустя месяц», — поясняет Михаил Афанасьев.

С июля на сайте Ространснадзора, в разделе Госжелнадзора появится возможность самостоятельно подать документы на прохождение испытания. Однако пока, говорит Михаил Афанасьев, для обучающихся в его подразделении алгоритм подачи документов остается прежним, до нового распоряжения. Но уже сейчас на сайте размещен альбом контрольных вопросов, который можно скачать и подготовиться заранее.

ЦИФРА

В этом году Ространснадзор выдал около 600 свидетельств на право управления локомотивом, моторвагонным подвижным составом и специальным самоходным подвижным составом, своей очереди ожидают еще около трех тыс. человек.

ЗАЦЕПЕР, НЕ ЦЕПЛЯЙСЯ СТР. 2

НОВОЕ НА ВОКЗАЛАХ СТР. 3

УДАЛИТЬ РИСКИ ИЗ УДАЛЕНКИ СТР. 4–5

АВТОВЛАДЕЛЬЦАМ НЕ БЕСПОКОИТЬСЯ СТР. 8

НОВОСТИ

УПРОЩЕНИЕ ПОДТВЕРЖДЕНИЯ ИНВАЛИДНОСТИ

При обращении за соцподдержкой и госуслугами инвалидам с 1 июля не нужно будет каждый раз подтверждать свой статус справкой. Госорганы смогут получить необходимые данные в рамках межведомственного взаимодействия.

ПОДЕЛИТЕСЬ ПЕРСОНАЛЬНЫМИ ДАННЫМИ

Для своевременного получения благотворительной помощи и социальной поддержки пенсионерам РЖД необходимо сообщать об изменении своих персональных данных. Сделать это можно, отправив в Благотворительный фонд «Почет» сканированные копии или фотографии всего двух документов — паспорта и документа, подтверждающего изменения.

Пенсионеры-железнодорожники могут сообщить об изменении своих анкетных данных по электронной почте ic@pochet.ru, через форму обратной связи на сайте БФ «Почет» (https://www.pochet.ru/contacts/) или же почтовым отправлением по адресу: 107174, Москва, ул. Новая Басманная, д. 2, БФ «Почет».

Например, если у пенсионера новые банковские реквизиты, то на электронную почту благотворительного фонда ic@pochet.ru нужно отправить скан или фото паспорта и выписку из банка с новыми реквизитами. А если поменялся номер телефона или адрес электронной почты, просто написать новый номер или email в электронном письме и вложить скан или фото паспорта.

Пенсионеры Горьковской, Западно-Сибирской и Северной железных дорог, а также пенсионеры Региональной общественной организации ветеранов и пенсионеров аппарата управления железнодорожного транспорта могут актуализировать свои данные через личный кабинет на сервисном портале пенсионера РЖД (https://portal.pochet.ru/).

ЗАПУСТИЛИ КОММУНИКАЦИИ

На станции Саранск Куйбышевской железной дороги подключили к электроснабжению, водоснабжению и водоотведению новую модульную табельную Рузаевской дистанции пути. Она поступила по программе обеспечения санитарно-бытовых условий работников в октябре прошлого года, но задачи по запуску коммуникаций были решены только в этом году.

СИТУАЦИЯ

Зацепер, не цепляйся

Завершился первый месяц лета, а в большинстве регионов сняли режим самоизоляции, связанный с распространением COVID-19. На железную дорогу заниматься своим опасным хобби вышли зацеперы — любители покататься в буквальном смысле слова на электричках.

«Проблема с зацепингом существовала всегда, — говорит председатель ППО АО «Центральная пригородная пассажирская компания» Ирина Будеева. — В данный момент она более актуальна в связи с теплой погодой. Так, только за последнюю неделю зафиксированы уже три случая проезда на внешних частях подвижного состава. С февраля по октябрь прошлого года их было 20, а в этом году с апреля произошло уже 11 случаев. Самое проблемное в этом смысле сегодня Курское направление Московской дороги».

Занимаются этим крайне опасным делом преимущественно школьники, чаще несовершеннолетние юноши, называя это занятие английским словом «трейнсерфинг». Те, кто постарше, цепляют к вагонам снаружи различные приспособления — лестницы, подножки и другие элементы. Инстинкт самосохранения отсутствует. Многочисленные несчастные, а нередко и смертельные случаи, ничему их не учат.

Зацепинг популярен не только на Московской дороге, но и на Крымской. Экстремалов привлекает живописная местность и красота гор.

«На Крымской железной дороги зацеперы встречаются на участке Мекензиевы горы — Севастополь, в горной местности. Ребята 15–18 лет, залезая на вагоны электропоездов, проезжают от станции Мекензиевы горы до Инкермана, делая при этом селфи и ведя онлайн блоги», — рассказывает председатель ППО дирекции управления движением ФГУП «Крымская железная дорога» Андрей Савин.

В таких случаях дежурный по станции незамедлительно оповещает о зацеперах машиниста и полицию. Однако ближайшее отделение правоохранительных органов находится в Севастополе, поэтому крайне редко полицейским удается поймать молодых людей, испытывающих судьбу.

«Пока полиция едет, подростки убегают. Однако график движения поездов они успевают сбить», — вторит коллеге председатель ППО моторвагонного депо Санкт-Петербург-Финляндский Октябрьской железной дороги Андрей Курбатов. Локомотивные бригады депо работают на пригородных направлениях Северо-Западного региона, и хоть и редко, но тоже наблюдают на крышах электричек экстремалов.

Зацепинг создает потенциально опасные ситуации как для самих нарушителей, так и для других людей. Но пойманные правоохранительными органами нарушители, к сожалению, отделываются всего лишь сторублевыми штрафами.

Перевозчики уделяют вопросу безопасности немало внимания.

«О печальных последствиях пренебрежительного отношения к азам охраны труда и личной безопасности на железной дороге мы регулярно рассказываем детям в школах, — продолжает Андрей Савин. — А в близлежащие к железной дороге учебные заведения регулярно направляем письма о профилактике травматизма».

А члены Молодежного совета ЦППК во главе с директором по продажам Сергеем Русовым создали волонтерский проект «Безопасность детей на железнодорожном транспорте». Уроки безопасности проводятся в школах, где детям рассказывают, чем опасен железнодорожный транспорт, в особенности зацепинг.

«В условиях пандемии, когда все находились в режиме самоизоляции, продолжать проект очно было невозможно. Поэтому организовали дистанционное обучение, подготовили презентацию, видеоролики и мультфильмы и предоставили их членам профсоюза для занятий с детьми дома. Для обратной связи разработали тесты о пройденном материале, ребята должны на них ответить, а родители — прислать видеоотчет. Данный проект участвует в ШМПЛ-2020», — рассказывает Ирина Будеева. В начале учебного года перевозчик передаст обучающие материалы школам.

Что же касается локомотивных бригад, обнаруживших зацеперов на электропоезде, то их действия регламентируются распоряжением ОАО «РЖД».

«В нем расписан порядок действий локомотивных бригад, работающих на инфраструктуре РЖД, независимо от формы собственности, — говорит технический инспектор труда профсоюза ЦППК Валерий Тулупов. — Но внутри нашей компании разработан еще и свой документ, по которому машинист в первую очередь передает информацию поездному диспетчеру и по громкой связи по вагонам вызывает сотрудников полиции или охраны. А поездной диспетчер вызывает полицию через ближайшего дежурного по станции. Своя инструкция есть и у кассиров-контролеров».

Елена ПАВЛОВА,
Ольга ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»,
Тамара МАМЧИЧ,
Дорпрофжел на Крымской железной дороге

ПРОФСОЮЗ ПОМОГ

Зеленый цвет безопасности

ИРИНА КЕЛЛЕРМАН,
Дорпрофжел на ЮУЖД
ЧЕЛЯБИНСК

Для решения вопроса поставки головных уборов для сигналистов Магнитогорской дистанции пути потребовалось вмешательство профсоюза.

Информация о том, что работники дистанции используют сигнальные головные уборы неутвержденного типа — оранжевого цвета, систематически появлялась в замечаниях машинистов эксплуатационного локомотивного депо. Да и сами работники дистанции неоднократно озвучивали эту проблему на конференциях, где подводились итоги выполнения обязательств коллективного договора.

Дистанция пути для решения вопроса своевременно заявила к поставке в первом квартале этого года 247 головных уборов типа А для сигналистов (зеленого цвета). Но закончился первый квартал, начался второй, а работники так и не получили этот элемент спецодежды.

В Челябинскую дирекцию материально-технического снабжения (ЧДМТО) было направлено письмо о факте недопоставки. Однако ответа не последовало. Тогда к решению вопроса подключилась председатель ППО Магнитогорских дистанций пути и сигнализации, централизации и блокировки Татьяна Репина. Она как внештатный технический инспектор труда совместно с техническим инспектором Челябинского филиала Дорпрофжел на ЮУЖД Жанной Капитоновой подготовила представление в адрес руководства ЧДМТО.

В ответе на него значилось, что заявка Магнитогорской дистанции пути на I квартал выполнена на 100%. Началась серия разбирательств. И только после тщательной сверки на склад поступили головные уборы для сигналистов и 170 наборов сигнальных флажков, которых также давно ожидали на предприятии.

«Спасибо профкому и техинспекции труда за помощь в решении вопроса с обеспечением спецодеждой и другими видами средств индивидуальной защиты. Сегодня сигналисты могут выполнять должностные обязанности, не нарушая требований безопасности движения поездов», — отметил монтер пути, уполномоченный по охране труда Магнитогорской дистанции пути Алексей Чекалов.

МЕТОДИКА

Соблюдая дистанцию

ОЛЕГ ГЕЛЬВИГ,
Дорпрофжел на ОЖД
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Дорпрофжел на ОЖД организовал онлайн-обучение вновь избранных председателей ППО с численностью до 150 членов профсоюза. Навыками профсоюзной работы они овладеют дистанционно.

В ходе отчетов и выборов были вновь избраны 39 председателей первичек. По традиции молодые работники получали новые знания в учебно-методическом центре Дорпрофжел, также проводились «обучающие десанты» на железнодорожных узлах Кемь и Беломорск, но в этом году пришлось организовывать онлайн-вебинары.

Планы занятий в онлайне не отличаются от стандартного подхода, они включают такие темы, как устав профсоюза, делопроизводство в ППО, работа в АИС «Единый реестр организации РОСПРОФЖЕЛ», охрана труда и общественный контроль, соцзащита работников и развитие социального партнерства, контроль за соблюдением трудового законодательства, информационная и финансовая работа в профсоюзе.

«Из девяти вебинаров, которые проходят два раза в неделю по 45 минут, проведено шесть. Явка участников — более 90%, никаких затрат на командировки. У председателей есть возможность задавать вопросы. В «Облаке» выкладываются все материалы. По ссылке можно пройти тему повторно», — рассказала заведующая отделом организационной и кадровой работы Дорпрофжел на ОЖД Алла Кожемякина.

По словам заместителя председателя Дорпрофжел на ОЖД Леонида Рябинина, этот пробный шаг, а обучение онлайн проходит впервые, положит начало развитию системы дистанционного обучения профактива как дополнение к семинарам, которые будут проводить в плановом порядке на базе учебно-методического центра.

Кстати, по такому же принципу учатся и уполномоченные по охране труда Октябрьской магистрали.

РЕФОРМА

Новое на вокзалах

В Дирекции железнодорожных вокзалов (ДЖВ) очередные нововведения. «Сигнал» уже писал о том, что из штата ДЖВ выводятся инспекторы по входному контролю, зато возвращаются кладовщики. Что еще ожидает работников, рассказала председатель ППО ДЖВ Наталия КАЛУЖСКАЯ.

— Наталия Валерьевна, реформа продолжается?

— Да, к концу лета на аутсорсинг передадут комнаты длительного отдыха вокзальных комплексов. Это сделано для удобства пассажиров: все-таки комнаты отдыха скорее относятся к гостиничному бизнесу. В дирекции в настоящий момент нет специалистов, которые могли бы приблизить уровень обслуживания в них к отелям. Поэтому руководство приняло решение о передаче комнат длительного отдыха на 29 вокзалах сторонней организации из сферы гостиничного бизнеса.

Договор с ней уже согласован, и по предложению профсоюзной организации ДЖВ в него внесен пункт, по которому эта компания при наборе персонала в первую очередь должна трудоустроить наших сотрудников. Это дежурные, администраторы и кастелянши.

— То есть без работы они не останутся.

— Мы будем договариваться об их трудоустройстве. Что касается инспекторов по входному контролю, которые досматривают пассажиров и их багаж, то передача функций охраны вокзалов сторонним организациям еще не завершена. Сейчас ее выполняют «РЖД-Транспортная безопасность» (РЖД–ТБ) и другие компании. Профсоюз старается трудоустроить туда людей, которые выполняли эти задачи в дирекции. Охранные компании, со своей стороны, заинтересованы в них, ведь это уже обученные и аттестованные специалисты. Процесс должен завершиться к 2023 году. В «РЖД–ТБ», кстати, уже создана своя первичная профсоюзная организация.

— Что еще изменится на вокзалах?

— Уходит в прошлое время стационарных камер хранения, которые принимают и выдают багаж. В течение нескольких лет камеры хранения на всех вокзалах заменят на автоматические.

Ячейки камер хранения будут разного размера — стандартного и увеличенного, для негабаритного багажа. В первую очередь их установят в Москве, Санкт-Петербурге, Нижнем Новгороде, затем на других вокзалах крупных городов.

Обслуживать автоматические камеры хранения будут операторы. Они помогут при необходимости пассажирам — ведь не все люди, особенно старшего поколения, с техникой на «ты», будут отслеживать, не остались ли в ячейках забытые вещи. Так что совсем «безлюдной технологии» пока, видимо, не получится. Но при этом мы избавим сотрудников от необходимости поднимать и переносить тяжести, работать в цокольном этаже без дневного света и свежего воздуха.

Руководство дирекции рассматривает вопрос замены дикторов на вокзале автодиктором, то есть объявления будет делать робот с программным обеспечением. А справочные бюро переквалифицируют в call-центры: пассажир будет обращаться за информацией не в окошко к дежурному, а задавать вопрос по радиосвязи оператору. Вероятно, будет один call-центр на несколько вокзальных комплексов.

— Как эти перемены отразятся на работниках?

— Стараемся трудоустроить всех сотрудников, должность которых попадает под сокращение, и обеспечить работой тех, кто пострадал из-за снижения пассажиропотока из-за COVID-19. Например, на Ленинградском вокзале Москвы расширили функционал кладовщиков камер хранения: теперь они не только обслуживают пассажиров, но и контролируют работу установок, измеряющих температуру тела посетителей вокзала.

Появляются новые услуги. В некоторых комплексах уже открыты VIP-залы для пассажиров, где требуются дежурные. И с этого лета привокзальные автостоянки тоже будут обслуживать наши сотрудники, а не сторонние компании. Сейчас решается вопрос о закупке оборудования — шлагбаумов, паркоматов, видеокамер. Их тоже должны будут обслуживать операторы, находящиеся в штате дирекции.

Кроме того, сейчас приостановлен прием на имеющиеся вакансии, чтобы при необходимости можно было трудоустроить работников, должность которых будет сокращена.

— Как, кстати, самоизоляция и связанные с ней ограничения отразились на сотрудниках?

— Из-за снижения пассажиропотока кто-то был вынужден уйти в очередной отпуск, кто-то в отпуск за свой счет, часть персонала получала 2/3 средней зарплаты из-за вынужденного простоя. Чтобы поддержать персонал, с 1 июня начались выплаты материальной помощи — 50% от должностного оклада или тарифной ставки всем сотрудникам вокзальных комплексов.

Кроме того, дежурным по вокзалу, которые в соответствии со своими должностными обязанностями выполняют колоссальный объем работы, увеличены зональные надбавки. А от первичной профсоюзной организации поступило предложение — ввести классность для дежурных по вокзалу, как для машинистов, например. Такими надбавками мы тоже сможем увеличить зарплату этой категории работников.

Беседовала
Ольга ПРЯМИЦЫНА

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Комнаты длительного отдыха на 29 вокзалах передадут аутсорсеру, занимающемуся гостиничным бизнесом

УЧЕБА

Тяга к романтике и стабильности

ИРИНА ТОКАРЕВА,
Дорпрофжел на СвЖД
ЕКАТЕРИНБУРГ

На Свердловской железной дороге восемь женщин начали учиться на помощников машинистов электровоза.

У большинства из них нет опыта работы на железной дороге, на магистраль их привела романтика, стабильность и желание опробовать свои силы в «неженском» деле.

«Если девушка решила стать помощником машиниста, ей надо обратиться в локомотивное депо в своем городе, пройти собеседование, предоставить пакет документов, пройти психофизиологическое тестирование и медкомиссию, — рассказывает и.о. заместителя начальника эксплуатационного локомотивного депо Каменск-Уральский по кадрам Наталья Коновалова. — Требований к претенденткам немного, наличие детей — не препятствие, возраст тоже, но надо понимать, что в предпенсионном возрасте работать будет сложно». Основным отсеивающим фактором может послужить медкомиссия и психофизиологическое тестирование, ведь его не всегда способен пройти даже молодой мужчина.

Девушки должны иметь полное среднее образование — 11 либо 9 классов школы и диплом среднего специального образования — техникум или колледж. На собеседовании претенденток спросят, как и почему расстались с предыдущим работодателем, и попросят предоставить справку об отсутствии судимости. Существует перечень судимостей, с которыми на железную дорогу не примут.

После успешного собеседования кандидатку направят за счет работодателя на медкомиссию и психофизиологическое тестирование, где в том числе оцениваются стрессоустойчивость, внимание, реакция и другие качества будущего помощника. Требования и медкомиссии, и тестирования стандартные, одинаковые для мужчин и женщин.

«Если человек здоров и не имеет никаких психических отклонений, тестирование он пройдет успешно, — утверждает заместитель начальника эксплуатационного локомотивного депо Свердловск-Пассажирский по кадрам Антон Огородников.

В учебном центре в Екатеринбурге по направлению от депо учатся три девушки. «Они не железнодорожницы, пришли по объявлению, которое я разместил на сайтах по поиску работы, — рассказывает Антон Огородников. — После обучения на «обкатке» мы планируем поставить их на участок Екатеринбург — Дружинино протяженностью 80 км. Он несложный, по длительности дорога в одну строну занимает около полутора часов и столько же обратно, с учетом подготовительного и заключительного времени смена будет составлять 5–6 часов. Если раз в день совершать такую поездку, то норму часов помощницы выработают».

Преподаватель Свердловского учебного центра профессиональных квалификаций (УЦПК) Сергей Филенчик уверен, что благодаря усидчивости, ответственности и тяге к знаниям женщине постичь теорию этой профессии возможно. «Конечно, девушкам сложно воспринимать техническую терминологию. К тому же группа пилотная, к ней повышенное внимание, — говорит он. — Через четыре месяца после начала обучения начнется практика, где станет ясно: смогут ли они не только применить полученные знания, но и тяжело трудиться».

ДЕТАЛИ

Готовят будущих помощниц машинистов в учебных центрах ОАО «РЖД» в трех городах — в Москве, Санкт-Петербурге и Екатеринбурге.
На время учебы женщины будут получать ежемесячную стипендию на уровне минимального размера оплаты труда.

Обучение на помощников машинистов электровоза началось 2 июня, курс идет в дистанционном режиме. «Программа такая же, как и для мужчин. Женщины посещают все абсолютно занятия, интересуются дополнительной литературой», — говорит руководитель Свердловского УЦПК Наталья Кумейко.

А 13 июля учебу начнет группа помощников машинистов моторвагонного подвижного состава.

«У нас есть заявки от семи женщин, но квота больше, поэтому набор еще идет, — сообщила ведущий специалист по управлению персоналом моторвагонного депо Свердловск Юлия Цепелева. — Планируем, что женщины займут кресло помощника машиниста по всем направлениям курсирования электропоездов на Свердловской магистрали вне зависимости от подвижного состава — «Ласточка», рельсовый автобус или привычная всем электричка».

СИГНАЛ
№ 22 (1006) 2–8 июля 2020 года

УДАЛИТЬ РИСКИ

ЭКСПЕРТ

Уточнить понятия

Внесенный в Госдуму законопроект «О внесении изменений в Трудовой кодекс Российской Федерации в части регулирования дистанционной и удаленной работы», по мнению его авторов, ликвидирует правовой пробел, с которым столкнулись работники предприятий, вынужденные перейти на удаленный формат работы в связи с пандемией COVID-19. Представители профсоюза и железнодорожники рассказали о том, чего не хватает законопроекту и какие риски могут возникнуть без его доработки.

Александр ЛОЩАГИН, руководитель департамента социального партнерства, труда и заработной платы ЦК РОСПРОФЖЕЛ:

— Сразу скажу: в принципе данный законопроект нужен. Правда, в Трудовом кодексе уже содержатся нормы, касающиеся удаленной (дистанционной) работы. До недавнего времени, из более чем 67 млн работающих в России, по данным Росстата, лишь 30 тыс. человек выполняли свои обязанности удаленно.

Теперь, когда в связи с пандемией ситуация с применением дистанционного труда резко изменилась, оказалось, что многие моменты, связанные с организацией удаленной работы, не отрегулированы законодательно. Работающих таким образом стало значительно больше — несколько миллионов. И организован их труд может быть по-разному.

Предложенный законопроект предусматривает уточнение некоторых понятий с конкретизацией прав и обязанностей как работника, так и работодателя. Он вводит понятие не только дистанционной (удаленной), но и временной дистанционной (удаленной) работы, а также комбинированной, то есть сочетания удаленного и очного (на стационарном рабочем месте) видов занятости.

Согласно законопроекту, работник больше не обязан будет указывать место удаленной работы, не должен будет находиться круглосуточно на связи. Ему дается право работать в любом месте, где есть доступ в интернет и (если это предусмотрено договором с работодателем) возможность использования иных средств коммуникации.

Это, конечно, плюсы. Но есть, на мой взгляд, и недостатки. Они относятся не к самому законопроекту, а к применению в дальнейшем дистанционной работы на практике. И основной риск, как лично мне представляется, это риск снижения заработной платы.

Возьмем пример. В Москве или в Санкт-Петербурге человек, который работает на стационарном рабочем месте, получает зарплату 80 или 70 тыс. руб., и он же при переводе на удаленную работу будет получать ту же сумму. А тот, кто делает такую же работу, живя, допустим, в средних и небольших городах (например, в Тамбове, Саранске или Тихорецке), трудясь на стационарном рабочем месте за тот же объем и то же качество, сейчас получает 50 или 40, а то и 30 тыс. руб., и такие же деньги получит после перевода на дистанционный режим. И где гарантия, что когда порядок удаленной работы будет законодательно детально закреплен, работодатель не сменит на дистанционной работе москвичей и питерцев на жителей других регионов, которым можно за ту же работу платить меньше?

Это риск на перспективу, но он достаточно серьезен на тех предприятиях, где дистанционная работа массово возможна, — это риск зарплатного демпинга.

Надо отметить, что при приеме новых сотрудников на удаленную работу преимущества получит особенно тот, у кого есть стартовые возможности: хороший компьютер, современное программное обеспечение, дорогой телефон и готовность самостоятельно оплачивать услуги связи. Конечно, можно составить договор так, чтобы все это обеспечил работодатель. Но если ему придется выбирать между сотрудником, который уже всем обеспечен, и тем, кому придется организовывать рабочее место, вкладывая немалые деньги, кого он выберет при прочих равных условиях?

Вообще вопрос о компенсации работникам расходов на удаленку: интернет, программное обеспечение, связь — окончательно не решен. В законопроекте сказано, что они могут (а не должны) компенсироваться работодателем. Значит, могут и не компенсироваться. Тут нужна ясность.

Уже появились и другие вопросы, в том числе возросли риски подачи судебных исков при невыполнении (как работником, так и работодателем) каких-либо обязанностей, в том числе по учету и оплате рабочего времени. Да, в проекте сказано, что работа сверх нормативно установленного рабочего времени должна оплачиваться, причем, в повышенном размере. Но как на практике наладить его точный учет, пока неясно.

В законопроекте сказано, что должны быть приняты локальные нормативные акты о том, как регламентируется такая работа. И на удаленке необходимо будет придерживаться этих норм. То есть формально будет определено, когда начинается рабочее время, когда заканчивается, когда у сотрудника обеденный перерыв. Но где гарантия, что работодатель не будет злоупотреблять своим «правом сильного», фактически заставляя работника трудиться больше, чем положено по им же подписанным документам?

Чтобы это исключить, необходимо закрепить более детально порядок взаимоотношений работника и работодателя, причем не только в Трудовом кодексе, но и в подзаконных актах — нормативных документах правительства, Минтруда. Важна также будет и правоприменительная практика.

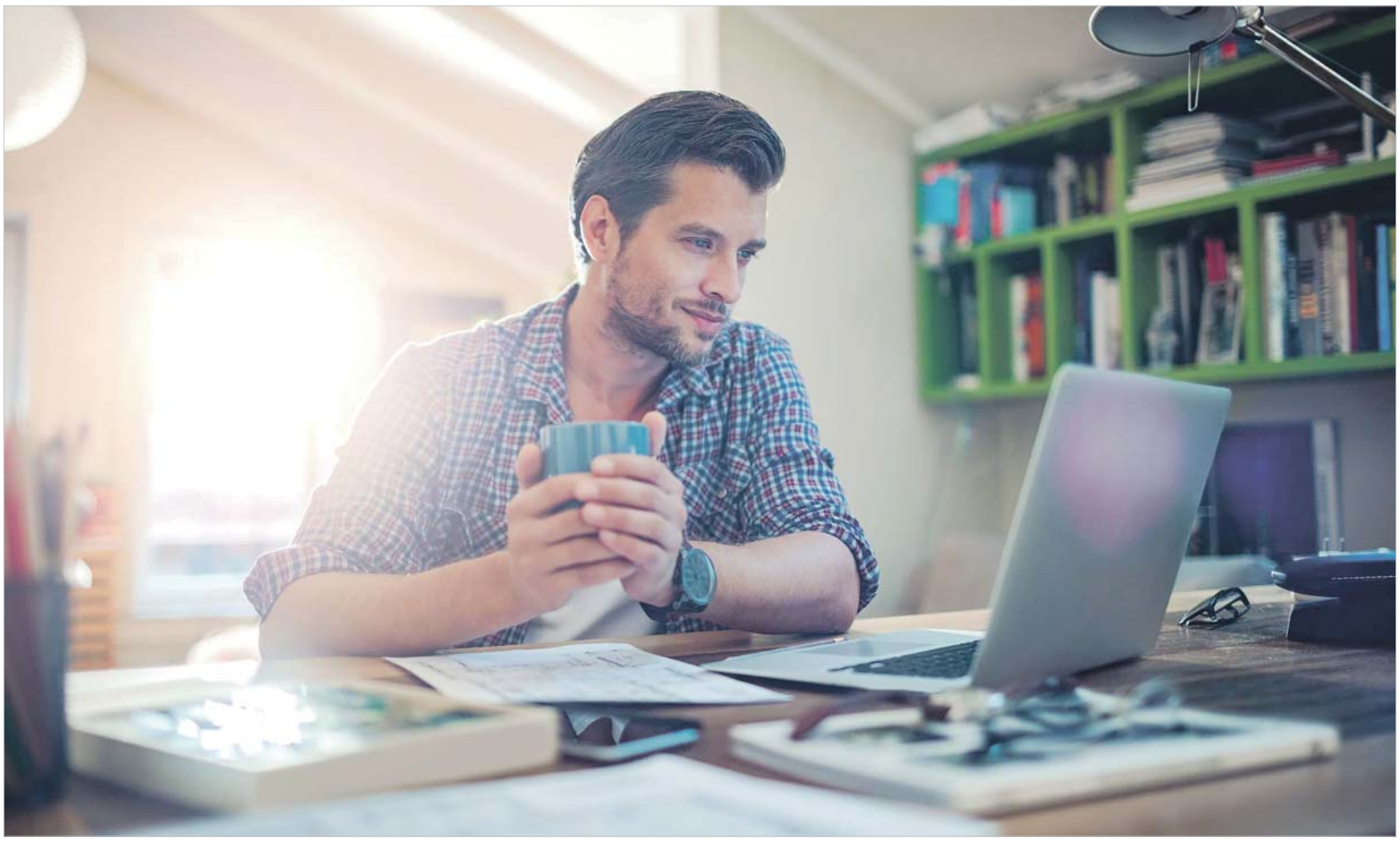
Будет ослаблен профсоюзный контроль за выполнением законодательства, поскольку проверки проводить будет весьма затруднительно, а то и вовсе невозможно. И все риски, о которых мы говорили выше, станут более чем реальными.

Многие работодатели почувствовали плюсы удаленной работы и просто так от нее не откажутся. Поэтому я больше склоняюсь к комбинированному режиму работы, который тоже регламентируется законопроектом.

Речь идет о сочетании удаленки с выходом на стационарное рабочее место. Это значительно исключит риски фиктивной работы. В некоторых филиалах ОАО «РЖД» такой комбинированный режим уже начинают применять на практике. И он положительно воспринимается и самими работниками. Юридически это можно оформить, подписав дополнительное соглашение к трудовому договору. Тогда часть работы можно делать удаленно — работать с документами, с коллегами, готовить оперативные и аналитические материалы, писать отчеты и так далее. А раз или два в неделю приходить в офис, чтобы принять участие в совещаниях, поговорить с руководством, обсудить вживую текущие дела, отсканировать и занести в базу документы и прочее.

Это даст возможность сохранить «живой» коллектив, связь с профсоюзной организацией, которая тогда по-прежнему будет иметь реальную возможность результативно защищать права работника.

При законодательном закреплении уточненных редакций, поправки к Трудовому кодексу в части удаленной работы будут иметь хорошие перспективы.



Более 115 тыс. сотрудников ОАО «РЖД» в период пандемии трудились удаленно

ИЗ УДАЛЕНКИ

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

Дистанционка в законе

Анатолий ГАРАЩЕНКО, председатель Дорпрофжел на СвЖД:

— Очень много моментов не учтено в законопроекте. Например, вопросы охраны труда. Непонятно, как фиксировать и учитывать время. Если с работником случится травма, то по каким критериям ее квалифицировать: как бытовую, ведь она получена дома, или производственную?

Еще один вопрос. Если человек трудится в условиях повышенной опасности, присутствует класс вредности, но часть работы он выполняет на дому, будет ли она учитываться как связанная с условиями повышенной опасности, вредности?

И таких моментов много. Чтобы принять правильное решение, работодатели и представители выборных профсоюзных органов должны вместе выработать предложения и включить их в законопроект. Важно в этом деле не спешить.

Екатерина УШАКОВА, главный правовой инспектор труда Дорпрофжел на ЮУЖД:

— Законопроект своевременный, но сырой. Из принципиально нового наиболее важным является понятие комбинированной дистанционной работы. Но его надо четко регламентировать, предусмотрев закрепление чередования мест выполнения трудовой функции сотрудником, а также минимальной и максимальной продолжительности работы на каждом месте в течение рабочего дня.

Настораживает в проекте новое понятие, которое в Трудовом кодексе сейчас отсутствует, — «производственная необходимость». Это приведет к тому, что перевод работника на удаленку будет возможен практически в любое время, и оговорка о «согласии работника» вряд ли поможет.

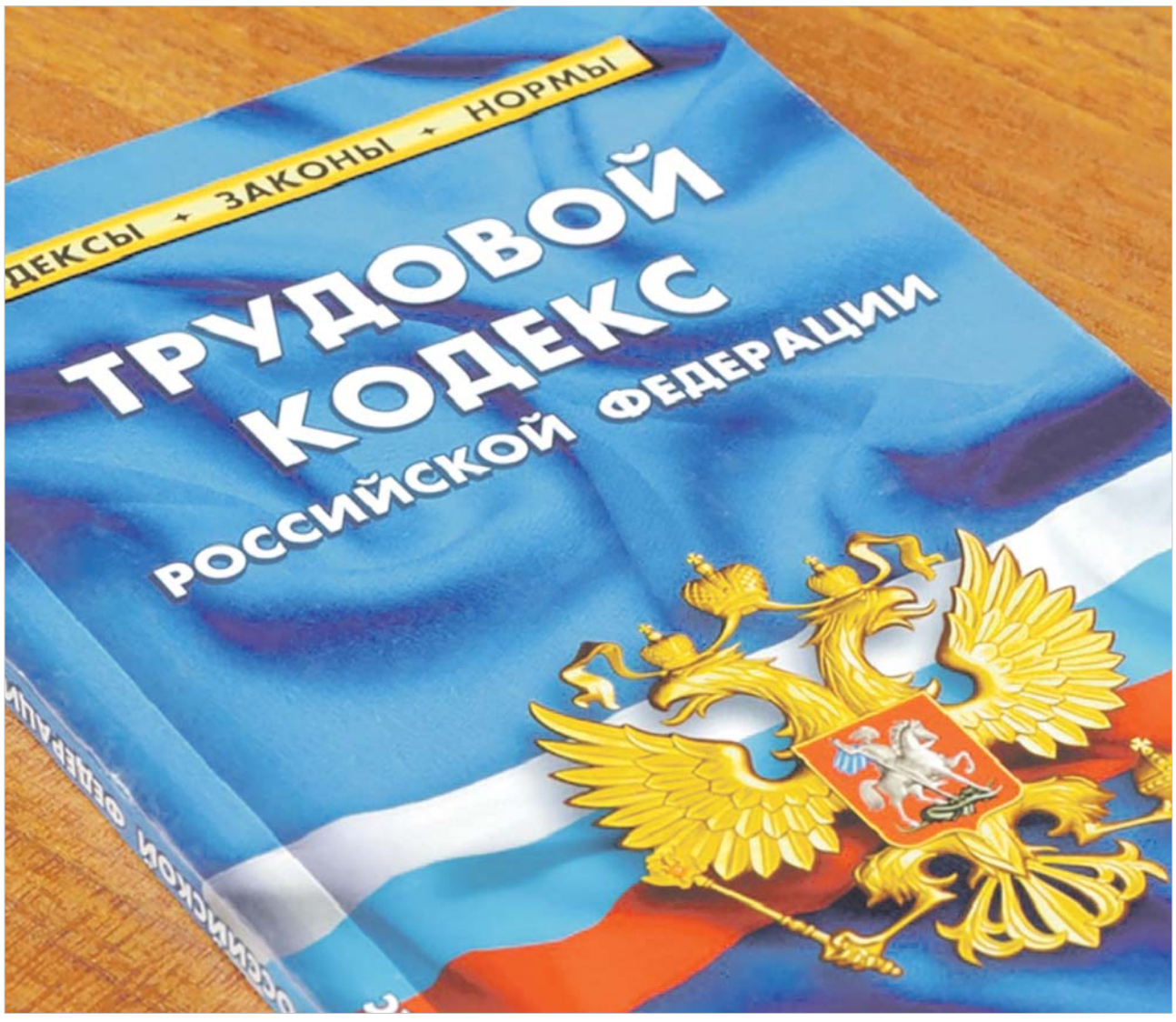
Еще один момент, который может ухудшить положение персонала, — это предлагаемая редакция части 5 статьи 312.4 о привлечении дистанционного работника «к выполнению трудовой функции вне времени, установленного порядком взаимодействия». По сути, это сверхурочная работа, но используется иная формулировка, поэтому нельзя будет требовать соблюдения установленного порядка привлечения к сверхурочке, а иного порядка в законопроекте нет. Чтобы избежать возможных коллизий, хотелось бы видеть в данной статье ссылку на статью 99 ТК РФ — «сверхурочная работа».

Также важно при введении режима удаленной работы исключить возможность снижения зарплаты работодателем по своему усмотрению. К сожалению, в законопроекте обязанность ее сохранения в полном размере при удаленной работе предусмотрена только при выполнении «объема работы, обусловленного трудовым договором».

Проблема в том, что «объем работы» не является обязательным условием трудового договора (ст. 57 ТК РФ), и у большинства работников он не определен. Поэтому работодатель может снизить размер зарплаты, просто предполагая, что объем уменьшился. Чтобы этого избежать, гарантия сохранения зарплаты должна быть безусловной, изменение ее размера должно производиться в общем порядке с уведомлением за два месяца, либо по соглашению сторон.

Кирилл ЮДИН, начальник административно-хозяйственного сектора Юго-Восточной дирекции управления движением:

— Законодательное закрепление понятий «удаленная работа» или «частично удаленная необходимо. До сих пор эти понятия отходили на рассмотрение работодателя. И тут как кому повезет. Мне и моим коллегам повезло, потому что руководство знает нашу загрузку и дает задания на удаленке по реальным возможностям. Чисто физически зная процесс от и до, руководители понимают, что вот эту задачу меньше чем за восемь часов решить нереально, поэтому и не требуют от нас закончить ее, например, до обеденного перерыва.



Однако не всем так везет, от кого-то требуют сделать работу за месяц в рамках недели. Раз уж не в офисе, то и времени на задачу больше, а еще экономишь на поездках. Работай — не хочу. Вот только работодатель забывает, что платит он за восемь часов труда, а требует все 20 в сутки. Поэтому важно законодательно установить понятие удаленной работы, где ей отведено определенное время с обеденным перерывом. Иначе получается, что человек может работать больше 12 часов ежедневно, без выходных просто потому, что так удаленку понимает работодатель.

Закон же урегулирует понятия, занятость, оплату. В конце концов, он даст людям возможность официально работать из дома без всяких оговорок и кривотолков работодателя.

Маргарита КОРОЛЕВА, заместитель председателя Дорпрофжел на СКЖД:

— Права и интересы наемных работников должны быть четко прописаны, собраны в одну главу ТК и не ухудшены в сравнении с действующим законодательством. И, если в законопроекте понятны условия трудовых отношений для сотрудников, принимаемых на постоянный дистанционный режим, то для тех, кого переводят на удаленку временно, остаются вопросы. Необходимо четко указать: на какой период происходит перевод, при наступлении каких именно случаев и при каких обстоятельствах.

Это нужно для того, чтобы работодатель не трактовал этот вопрос на свое усмотрение. А в трудовом договоре должно быть прописано для комбинированной работы ее время в удаленном режиме и на рабочем месте, а если сотрудник полностью трудится удаленно — время начала и окончания работы.

Наталья КЛЕНИНА, главный правовой инспектор труда Дорпрофжел на ЗабЖД:

— Законопроект не определяет порядок учета времени, отработанного сверхурочно в удаленном режиме, что создаст трудности в применении указанной нормы на практике. А учитывая, что в трудовом законодательстве не существует единого определения производственной необходимости, это может привести к тому, что работодатель будет привлекать сотрудника «когда ему потребуется», мотивируя «производственной необходимостью».

Согласно законопроекту, упрощенный порядок введения режима временной дистанционной работы допускается «в случаях катастрофы природного или техногенного характера, производственной аварии, несчастного случая на производстве, пожара, наводнения, землетрясения и других случаях, ставящих под угрозу жизнь или нормальные жизненные условия всего населения или его части».

В упрощенном порядке такой режим может вводиться с согласия сотрудника на основании приказа работодателя, без изменения условий трудового договора и без заключения дополнительного соглашения. Однако учитывая, что в связи с переводом на дистанционный режим условия трудового договора, в части характера работы, изменяются, то в законе целесообразно закрепить, что оформление таких изменений необходимо осуществлять через подписание допсоглашения к трудовому договору.

СИГНАЛ
№ 22 (1006) 2–8 июля 2020 года

СТАНЦИЯ

Жизнь вокруг железки

Со станции Елецкая Северной железной дороги начинается Полярный Урал. Неподалеку располагается поселок с одноименным названием, жизнь в котором полностью зависит от железнодорожного транспорта.

С большой землей Елецкий связывает только железка, автомобильных дорог здесь нет. Из объектов инфраструктуры — четыре продуктовых магазина, среднеобразовательная школа и фельдшерский пункт. Чтобы попасть в больницу или парикмахерскую, надо проехать 133 км до Воркуты. Когда-то поселок был большим — там жили свыше трех тыс. человек. Но с ослаблением Воркутинского промышленного района Елецкий тоже уменьшился. Сейчас в нем немногим более 500 постоянных жителей. Большая часть из них — железнодорожники.

Вся деятельность здесь строится вокруг железной дороги. Самое крупное предприятие — это Елецкая дистанция пути. С 2014 года ее первичную профсоюзную организацию возглавляет Ольга Бусловская. Общественную работу она совмещает с должностью начальника участка диагностики.

«Кроме дистанции на узле действует оборотное локомотивное депо, а также производственные участки механизированной дистанции инфраструктуры, дистанций электроснабжения, СЦБ, — рассказывает она. — Живем мы здесь как одна семья, все строится на взаимовыручке и поддержке. На севере суровая погода, но люди теплые и душевные. Вместе решаем не только производственные вопросы, но и бытовые».

Среди самых важных факторов, которые влияют на работу, — местный климат и большие расстояния. Температура зимой опускается до минус 50 градусов, с декабря по апрель продолжаются метели — за пару часов может намести сугроб с человеческий рост. Снег лежит до середины мая.

«К погоде мы привыкли, справляемся: работают елецкие путейцы на совесть, по итогам первого квартала этого года коллектив дистанции завоевал 2-е место в отраслевом соревновании, — говорит Ольга Бусловская. — С расстояниями сложнее. Протяженность дистанции почти 200 км. Работники удалены друг от друга. Интернет-связь есть не везде».

Бывают на Елецкой и праздники. Практически все их организовывает профсоюз при поддержке руководства железнодорожных предприятий и главы администрации.

«Развлекательных заведений у нас нет, поэтому устраиваем праздники сами. На них приходят работники всех подразделений», — уточняет Ольга Бусловская. Скоро день железнодорожника, и по традиции, если позволит эпидемиологическая обстановка, профком организует футбольный турнир, а потом шашлыки и творческая программа силами профактива и работников.

УСЛОВИЯ ТРУДА

Тепло для путейцев

Монтеры Елецкой дистанции пути этой зимой будут проводить перерывы между работой в более комфортных условиях.

Такую возможность обеспечат новые модульные пункты обогрева.

«Вопрос об их поставке для Елецкой дистанции пути поднимался и в профкоме дистанции, и на уровне Дорпрофжел, мы писали письма с обоснованием необходимости решения этого вопроса, — рассказывает руководитель Сосногорской территориальной организации Дорпрофжел на СЖД Юрий Голубов. — Дирекция инфраструктуры такую возможность изыскала и начала реализовывать». Поставки отслеживает профсоюз.

По словам технического инспектора профсоюза в Сосногорском регионе Сергея Михайлова, новые пункты обогрева гораздо более удобные, теплые и безопасные. В отличие от деревянных они просторнее, есть место для стола, стульев, бытовой техники, с помощью которой можно быстро разогреть еду, вскипятить чай. В старых пунктах обогрева приходилось растапливать печь, ждать, пока она разогреется. «Сами понимаете, когда за окном температура ниже 30 градусов, попасть в тепло и выпить горячего чая хочется как можно скорее», — говорит Сергей Михайлов.

С 2019 года на дистанцию поступило пять пунктов обогрева. Часть из них уже установлена и подключена к электричеству.

Как рассказала председатель ППО Ольга Бусловская, несколько пунктов обогрева установлено на больших перегонах Хорота — Полярный, Собь — Харп. Большинство из них будет питаться от электросети. Там, где нет технической возможности, установят переносные бензиновые агрегаты для выработки электроэнергии. В этом году запланирована поставка еще пяти пунктов, бытовой техники и мебели. «Профсоюз помогает решать вопросы подключения к электросетям. Вообще, это очень большой шаг в деле улучшения санбыта для работников, которые трудятся в суровых климатических условиях Крайнего Севера», — уверена Ольга Бусловская.

ТВОИ ЛЮДИ, ПРОФСОЮЗ

Активист дистанции

Георгий Лыков родился в Красноярске, но жизнь связал с другим северным краем. Уже более 20 лет он — образцовый работник и профсоюзный активист Елецкой дистанции пути. И в стужу, и в метель занимается текущим содержанием пути, а в свободное время помогает профкому в общественных вопросах.

Георгий (на фото третий справа) из семьи железнодорожников, которые строили БАМ. По примеру родителей он тоже решил стать строителем. Окончил факультет промышленного и гражданского строительства Санкт-Петербургского государственного университета путей сообщения. Но по специальности поработать не удалось. Однажды он решил воплотить давнюю мечту — поехал полюбоваться полярными белыми ночами. Северный край его так пленил, что Георгий здесь и остался. Устроился работать монтером в Елецкую дистанцию пути, через четыре года стал бригадиром, а затем и дорожным мастером. В этой должности Георгий Лыков трудится до сих пор. «Самое сложное — успеть за наше короткое лето провести плановый ремонт, — делится он. — Климат тяжелый, расстояния большие, но работа нравится. Добираемся до места службы хозяйственным поездом, летом — мотовозами с платформами, с которых удобно выгружать инструмент. Пока едем, наслаждаемся видами Полярного Урала».

Залогом хорошей работы Георгий Лыков считает достойные условия труда. На своем участке он завел железное правило — санбыт должен быть в образцовом порядке.

«Работодатель обеспечивает спецодеждой, помещениями, обогревателями, а чистота и порядок — наша ответственность. Мы с ребятами отремонтировали табельную, поддерживаем в опрятном состоянии. Людям всегда говорю: мы же это для себя делаем, а не для чужих», — отмечает Лыков. Как рассказала председатель ППО Елецкой дистанции пути Ольга Бусловская, Георгий всегда откликается на любую просьбу, помогает в организации мероприятий, праздников, информационной работе.

«В профсоюзе состою, сколько себя помню, — делится Лыков. — Дело нужное. Если услышу от кого-то из коллег рассуждения — мол, для чего нужен профсоюз, всегда объясняю на реальных примерах о том, как помогает организация и как важно сплочение работников». В свободное время Георгий увлекается растениеводством, выращивает на балконе овощи. А недавно в жизни произошло знаменательное событие — его наградили знаком «За безупречный труд на железнодорожном транспорте 20 лет».

РЕШЕНИЕ

Спортзал в командировке

В свободное от работы время сотрудники Елецкого участка Сосногорской механизированной дистанции инфраструктуры занимаются в спортзале, который помог оборудовать профсоюз.

«На станции Елецкой у нас в основном работают люди, которые приезжают сюда в командировку на несколько дней, — рассказывает председатель ППО Елецкого участка Сосногорской механизированной дистанции инфраструктуры Галина Тимонникова. — Это машинисты и трактористы, которые зимой чистят пути от снега и заносов, обеспечивают курсирование вагона-раздатчика средств малой механизации, а летом готовят и выдают технику для ремонтных путевых работ. В командировке они живут в общежитии. Елецкий — поселок небольшой, спортивных и культурно-развлекательных объектов здесь нет. Заняться вечером после работы нечем. И вот ребята решили эту проблему самостоятельно, оборудовав в одной из комнат спортивный уголок».

> **У нас все ребята спортивные, поддерживают здоровый образ жизни.**

Первоначально там были только самодельные гантели и стол, который приспособили для игры в настольный теннис. А потом профгрупорг Елецкого участка, мастер по эксплуатации и ремонту машин и механизмов Денис Егоров обратился в профком с просьбой приобрести спортивное оборудование.

«У нас все ребята спортивные, поддерживают здоровый образ жизни, — говорит Денис Егоров. — Дома, в Сосногорске, регулярно ходят в зал. Чтобы в командировке не терять форму, решили тоже заниматься, обустроили уголок спорта. Профсоюз по нашей просьбе приобрел новый теннисный стол, гантели. Для полного комплекта не хватает силового тренажера. Надеюсь, что и он скоро появится».

Спортивный уголок — не только место для спортивных тренировок, но еще и для общения и творчества. Например, машинист железнодорожно-строительной машины струга-снегоочистителя Сергей Дергаев написал здесь несколько картин. На своих полотнах он изображает северную природу и железнодорожную технику.

Полосу подготовила **Нина ЛИСИЦИНА**, Дорпрофжел на Северной железной дороге

НАУКА

Пингвинам понравилось глобальное потепление

Ученые обнаружили, что таяние льдов в Антарктиде значительно улучшает жизнь местных пингвинов.

Как сообщается на сайте https://www.popmech.ru, полярные льды стремительно тают, что вызывает повышенную обеспокоенность ученых и защитников природы, призывающих всех на борьбу с парниковыми газами и глобальным потеплением. Однако самые известные жители Антарктиды — пингвины — вряд ли поддерживают эти настроения.

Биологи уже достаточно давно заметили, что популяция пингвинов Адели — самого распространенного в Антарктиде вида этих птиц — увеличивается вместе с таянием прибрежных льдов и уменьшается в те годы, когда ледяной покров вновь нарастает.

Причина этого явления была до сих пор неясна, но теперь ученым из Института полярных исследований в Токио удалось заполнить этот пробел.

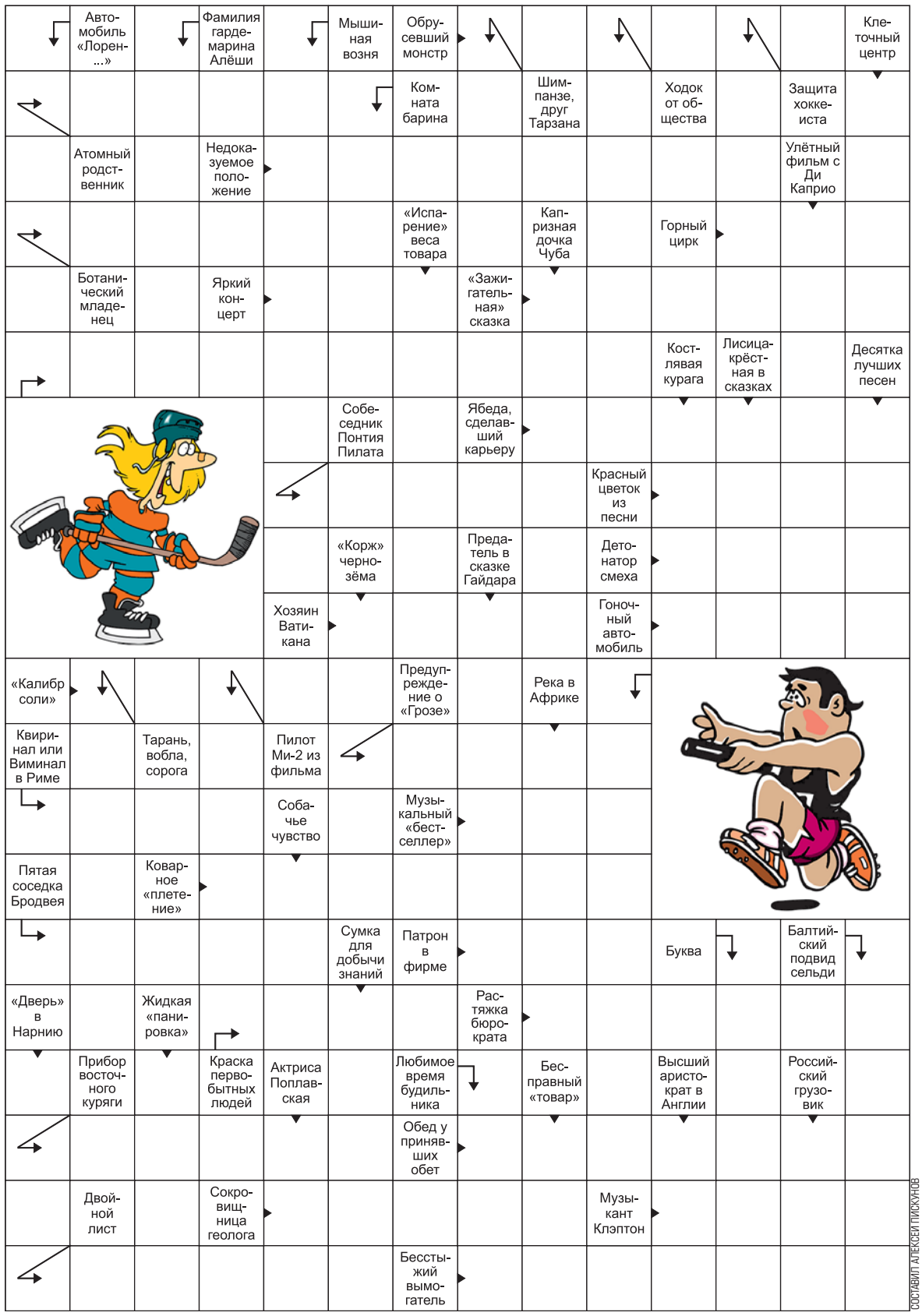
Авторы исследования с помощью электронных средств — GPS-датчиков, акселерометров и видеокамер — в течение четырех сезонов внимательно отслеживали жизнь 175 пингвинов — куда они ходят, где плавают и даже сколько добычи съедают за один раз.

«Выяснилось, что безо льда этим пингвинам живется лучше, — говорит руководитель исследования Юууки Ватанаби. — Это может показаться противоречащим здравому смыслу, но объясняется все достаточно просто». По словам ученого, в отсутствие льда пингвины должны меньше ходить и могут больше плавать, а плавают они значительно лучше, чем ходят.

В «ледяные» сезоны пингвинам приходится пройти достаточно длительный путь до ближайшего разлома во льду, в который можно нырнуть и добыть себе пищу. Но когда лед отступает, они могут начать охоту буквально «с порога» своего гнезда, что существенно менее энергозатратно. И что также важно, такая доступность воды снижает конкуренцию между пингвинами за криля — основную их пищу. Сам же криль, в свою очередь, также хорошо размножается в теплые сезоны, поскольку водоросли, которыми он питается, получают больше солнечного света и, соответственно, лучше растут.

Однако все это верно только для пингвинов, обитающих на материковой части Антарктиды. На островных пингвинов и тех, кто проживает на Антарктическом полуострове,

таяние льдов производит обратный эффект. Почему — ученые пока не поняли, и это, видимо, станет темой их следующего исследования.



СОСТАВИЛ АЛЕКСЕЙ ПИСКУНОВ

ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 21

По горизонтали: Энгельс. Полк. Сеновал. Поэт. Ромб. Гарпун. Пикет. Омут. Март. Липняк. Токарев. Лабаз. Сеул. Удел. Граб. Гопак. Чтиво. Бали. Посул. Бак. Ель. Азов. Отсвет. Шлеп. Рекс. Иван. Анна. Эдит. Керн. Тура. Ажур. Кредит. Угол. Лава. Зима.

По вертикали: Ворошилов. Экстремал. Геном. Лувр. Солдатик. Отара. Ботва. Гул. Пение. Накал. Реборда. Зубчик. Слово. Уфа. Египет. Посев. Культ. Улей. Бульдог. Капитал. Оракул. Венера. Осанка. Синтез. Ауди. Вата. Рим.

75-ЛЕТИЕ ПОБЕДЫ

Память на вокзале

Жители Екатеринбурга, пришедшие на железнодорожный вокзал 22 июня, были тронуты до глубины души. Сверху до низу старинное здание с белоснежными колоннами увенчали черно-белые фотографии уральских фронтовиков.

«В апреле дорога предложила всем, чьи родственники уходили воевать из Свердловска, собрать мемориал «коллективной памяти» из фотографий фронтовиков, — говорит председатель Дорпрофжел на СвЖД Анатолий Гаращенко. — Люди откликнулись, и за полтора месяца через сайт проекта «ВокзалПамяти.рф» поступили сотни историй и фото участников войны. Их присылали со всех уголков страны, в том числе из Москвы, Волгограда, Санкт-Петербурга и даже с Украины и из Казахстана».

И получилось, что вместе с железнодорожниками мемориал создавали сами родственники фронтовиков. Собрать удалось 500 фотоснимков участников войны.

Многие оригинальные фото оказались сильно выцветшими, а лица на некоторых из них — едва различимыми. Поэтому часть фотографий пришлось реставрировать, используя современную технику, благодаря этому иногда удавалось вернуть кадрам утраченные детали. Так, на одном из изображений при реставрации проступили очертания очков.

Фотографии отпечатали на 12 полотнищах общей площадью более 350 квадратных метров. Лица тех, кто не вернулся с войны, отметили черными рамками. И в ночь на 22 июня разместили баннеры на фасаде вокзала.

«Вокзал — ворота города. Через него в день даже сейчас, в условиях ограничений, проходят тысячи людей. И даже мимоходом, торопясь на поезд или электричку, видя фотографии, пассажиры задумываются. Родственники участников войны, конечно, гордятся своими предками. А для остальных это напоминание о скоротечности жизни и о том, что каждый миг надо ценить и беречь. А тем людям, кто добился мирного неба над нашей головой, мы должны быть всегда благодарны», — заключил Анатолий Гаращенко.

Материал подготовили Елена ПАВЛОВА, корр. «Сигнала», Ирина ТОКАРЕВА, Дорпрофжел на СвЖД

ФОТО НИКИТЫ ПЕСОЦКОГО

МЕДОСМОТР

Автовладельцам не беспокоиться

Минздрав утвердил сохранение старых правил медосмотра водителей до 2021 года. Их тестирование на алкоголь и наркотики для получения прав решено отложить.

И все же требования к медицинской справке, необходимой для получения или замены водительских прав, могут измениться с 1 января 2021 года.

Соответствующий приказ Минздрава размещен на официальном портале проектов нормативных актов для общественного обсуждения. Требование пройти медосмотр при замене старых (получении новых) водительских прав остается. Но теперь, согласно этому документу, заподозрив водителя (претендента на получение прав) в пристрастии к алкоголю или наркотикам, проводящий осмотр нарколог должен будет направить его на дополнительное лабораторное обследование.

Это не первая редакция закона. В конце прошлого года Минздрав подготовил проект приказа, предписывающего всем, кто хочет водить машину, не только проходить медосмотр, но и сдавать анализы на наличие психоактивных веществ и карбогидрат-дефицитного трансферрина (CDT).

«Карбогидрат-дефицитный трансферрин (CDT), он же углеводдефицитный трансферрин (УДТ), — поясняет врач-лаборант Ольга Рубина, — достоверно выявляет длительное употребление больших доз алкоголя (более 60 г/день в течение двух недель). Повышение его уровня не отмечается при однократном применении большой дозы алкоголя или при употреблении умеренных доз. У пациентов из группы высокого риска злоупотребления спиртными напитками это исследование УДТ можно использовать в мониторинге для выявления рецидивов».

Минздрав настаивал на проведении этого теста, который поднимал стоимость медицинской справки до 7 тыс. руб. Кроме того, исключалась возможность получить справку за один день, поскольку анализы быстро не делают.

Резонанс, вызванный предлагаемым документом, стал громким. Нововведения раскритиковал Владимир Путин.

Тогда Минздрав подготовил другой приказ, которым не только перенес сроки вступления в силу нового документа на 1 июля 2020 года, но и внес в него поправки, по которым наркологу на медосмотре предстоит решать, надо ли конкретного водителя (или претендента на получение водительских прав) направлять на дополнительное обследование.

Все ждали, что с 1 июля заработают новые правила освидетельствования водителей, но 26 июня стало известно о некоторых дополнительных поправках, внесенных в документ. В пункте 5 проекта приказа, размещенного на официальном портале проектов нормативно-правовых актов, дата «1 июля 2020 года» перенесена на «1 января 2021 года». Кроме того, предложено заменить анализ на наличие фермента CDT в сыворотке крови лабораторным исследованием крови и (или) мочи.

СУБСИДИИ

Машина со льготой

Изменились правила выдачи субсидий по льготным автокредитам. Скидка при получении кредита на новый автомобиль, сделанный в России, составит от 10 до 25% от его цены.

Банки, выдающие льготные автокредиты семьям с детьми и медработникам, получат средства от государства на возмещение выпадающих доходов. Необходимые для этого изменения в правила субсидирования кредитных организаций утвердил председатель Правительства Михаил Мишустин.

Субсидию получат те, кто предлагает займы со скидкой 10% от стоимости автомобиля семьям, воспитывающим как минимум одного ребенка, сотрудникам медицинских учреждений, а также сдавшим старый автомобиль в трейд-ин в счет уплаты первоначального взноса. При этом для жителей Дальнего Востока скидка должна составлять 25% от цены новой машины.

Вместе с тем максимальная стоимость автомобиля, который можно взять в кредит, увеличивается с 1 до 1,5 млн руб. Как отмечается на сайте правительства, это сделано для того, чтобы многодетным семьям стали доступны вместительные машины.

Всего на новую программу в этом году направлено 22,5 млрд руб. Она не только поможет приобрести автомобиль тем, кто в нем нуждается, но и поддержит российский автопром на фоне ситуации с распространением новой коронавирусной инфекции.

КВАРТПЛАТА

Электросчетчик поумнеет

С 1 июля вступают в силу положения федерального закона «Об энергетике», согласно которым по всей стране в частных и многоквартирных домах начнется установка новых, так называемых интеллектуальных приборов учета электроэнергии.

Многие регионы уже начали переходить на «умные» счетчики. Такой прибор автоматически отправляет из квартиры данные по истраченным киловаттам в расчетный центр, а жильцам остается лишь оплачивать выставленные счета.

Проконтролировать верность начисления оплаты потребитель сможет по присланной квитанции. В ней будут указаны фактически потраченные киловатты и тарифы, по которым начисляется сумма за купленную электроэнергию. За правильностью начислений и расходом электричества можно следить и через личный кабинет на сайте своей энергосбытовой компании, куда можно обратиться с вопросом о тарифах.

Словом, должно быть удобно всем, кроме, пожалуй, неплательщиков, тем более злостных. Им нововведение усложнит жизнь, потому что при помощи умных счетчиков будет легче ограничить подачу электричества.

Конечно, у тех, кому только предстоит заменить старый счетчик на новый, возникает вопрос о его цене. Как объяснили в Мосэнергосбыте, ссылаясь на федеральный закон «Об энергетике», новые счетчики устанавливают за счет энергосбытовых и управляющих компаний, а также сетевых организаций. То есть потребителям электроэнергии не придется платить за оборудование и его монтаж.

«Обратите внимание именно на это обстоятельство, поскольку, как всегда бывает при переходе на новые системы учета, нечистые на руку люди захотят погреть руки, воспользовавшись неосведомленностью собственников квартир и частных домов. Они начнут звонить, предлагать установить или заменить счетчик по «льготной цене», — отметили в Мосэнергосбыте. Услышав такое предложение, нужно насторожиться и в любом случае не пускать к себе в дом людей с улицы.

ПАРКОВКА

Инвалид без знака

С 1 июля знак «Инвалид», дающий определенные парковочные преимущества транспортному средству, в котором едет или которым управляет инвалид, больше не выдают.

Согласно приказу Министерства труда и социальной защиты № 724 «Об утверждении порядка выдачи опознавательного знака «Инвалид» для индивидуального использования», с 1 июля основанием для льготного пользования парковкой будет регистрация машины в Федеральном реестре инвалидов.

Включить в него можно только один автомобиль. Право бесплатной парковки будет распространяться на граждан с I и II группами инвалидности, а также III группы, если способности к самостоятельному передвижению ограничены. А еще на тех, кто получил опознавательный знак «Инвалид» до вступления в силу новых правил.

Чтобы получить право на бесплатную парковку с января 2021 года, человеку с ограниченными возможностями или его представителю необходимо в течение шести месяцев подать заявление в Пенсионный фонд, чтобы транспортное средство внесли в Федеральный реестр. Подать заявление можно также через Госуслуги или личный прием в ПФР или МФЦ.

Ранее полученные знаки, как уже было сказано, останутся действительными до 1 января 2021 года. Их обладатели имеют право оставлять авто на всех парковках общего пользования, где должно быть выделено для инвалидов не менее 10% мест.

С 1 января камеры слежения по госномерам будут проверять все припаркованные на «инвалидных» местах автомобили. Не зарегистрированные в Федеральном реестре автовладельцы, оставившие машины на льготных парковках, будут платить штрафы.

Полосу подготовила **Ирина ПАВЛОВА**, 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» 125284, 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: 108593 экз.
Номер подписан: 30.06.2020 г. №