Сигнал

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

ИЗДАЕТСЯ СО 2 АВГУСТА 1994 Г.

№ 38 (1068)
28 ОКТЯБРЯ — 3 НОЯБРЯ
2021 ГОДА

ОПТИМИЗАЦИЯ

Сверхурочные растут

Из-за сокращения ПМС работникам приходится ездить к месту проведения работ за 150–350 км от места дислокации

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

Дорпрофжел на Северо-Кавказской дороге предложил Центральной дирекции по ремонту пути пересмотреть методику расчета нормативной численности монтеров пути.

Предложение связано с ситуацией, сложившейся после сокращения двух путевых машинных станций (ПМС) Северо-Кавказской дирекции пути. После него у не попавших под реорганизацию работников прибавилось сверхурочных и стало меньше времени на отдых.

Об этом «Сигнал» писал неоднократно. В течение 2021 года менялась структура и штатное расписание путевых машинных станций № 51 станции Тимашевск и № 141 станции Батайск. Фактически речь шла не об упразднении ПМС в буквальном смысле этого слова, а о передаче их штатов и производственных мощностей в состав двух других предприятий — ПМС-34 на станции Глубокая и ПМС-304 станции Краснодар.

Однако результат получился такой же, как при сокращении. Была исключена или передана в другие ПМС железной дороги 301 штатная единица. В настоящее время из штатного расписания исключен весь руководящий состав, включая начальников станций, численность ПМС № 51 станции Тимашевск на сегодняшний день составляет семь штатных единиц, ПМС № 141 станции Батайск — шесть штатных единиц.

Из исключенных или переданных в другие путевые машинные станции 301 человека по факту 169 человек были уволены. Из них 145 в связи с тем, что они просто не смогли переехать на новое место жительства. Конечно, им предлагали работу в тех ПМС, куда вливали мощности двух реорганизуемых станций. Однако Батайск и Глубокая, Тимашевск и Краснодар находятся слишком далеко друг от друга, чтобы ездить каждый день из одного пункта в другой на работу.

Те, кто согласился на перевод, или вновь принятые работники (а в результате реорганизации путевым машинным станциям пришлось объявлять дополнительный набор персонала) в настоящее время сталкиваются со сложностями.

«Из-за сокращения ПМС увеличилось расстояние и время доставки автотранспортом на «окна» работников от мест дислокации к местам производства работ и обратно, оно составляет от 150 до 350 км, — говорит заведующий отделом социально-экономической защиты Дорпрофжел на СКЖД Виталий Лукьянов. — В конечном итоге это крайне негативно отразилось на их междусменном отдыхе, который, в соответствии с приказом Минтранса РФ № 44 от 2016 года, должен составлять не менее 12 часов и, как следствие, неблагоприятно сказывается на их общем состоянии здоровья».

А председатель ОППО Северо-Кавказской дирекции по ремонту пути Александр Резников приводит такие цифры: за пять лет, с 2014 по 2019 год, после того как в границах дороги были сокращены три путевые машинные станции, количество рабочих часов в выходные дни в среднем на одного работника возросло почти в три раза — с 98,8 до 290,4 часа. Пока не подведена новая статистика, можно только представлять себе, как возрастет это число теперь, после сокращения еще двух ПМС.

В итоге, отмечают профсоюзные работники, такой режим труда и отдыха не удовлетворяет многих работников основных профессий, в частности монтеров пути. В результате текучесть кадров в путевых машинных станциях усиливается: за восемь месяцев этого года в Северо-Кавказской дирекции пути по монтерам пути она составила 36%.

Окончание на 3 стр.

РОСПРОФЖЕЛ В СОЦСЕТЯХ

Дата

27 октября 1984 года состоялось официальное открытие сквозного движения поездов по основной части Байкало-Амурской магистрали. Весь новый участок магистрали длиной 3 тыс. км был сдан в постоянную эксплуатацию через несколько дней.

КОНКУРС

А ветераны не сдаются

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

2021 год объявлен Дирекцией тяги Годом машиниста-инструктора локомотивных бригад. Ему-то и был посвящен конкурс, прошедший в эксплуатационном локомотивном депо Уфа. Между собой соревновались бывшие и действующие представители этой профессии. А победу, как ни странно, одержали ветераны.

Огромную роль в организации мероприятия сыграла профсоюзная организация депо. Вся подготовка легла на плечи председателя ППО Ирины Уразметовой. «В связи с пандемией мы не можем собирать много людей, поэтому пригласили только 20 бывших машинистов-инструкторов. Соревновались три команды — две состояли из действующих машинистов-инструкторов, одна — из ветеранов», — рассказывает она.

Ветераны — это машинисты-инструкторы, работавшие в депо в 90-х — начале 2000 годов.

Участникам нужно было обозначить последовательность действий при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций, ответить на вопросы технической викторины, продемонстрировать знание крана машиниста и показать свою ловкость в его разборке и сборке со сменой манжеты уравнительного поршня.

И ветераны победили. Команда «Бывалые», которую возглавил Владимир Пашин, заняла первое место, несмотря на то, что некоторые пункты инструкций, знание которых важно продемонстрировать на конкурсе, изменились. Второе место у команды «Стальные нервы» под руководством Ивана Кожевникова, третье — у команды «Экспресс» под руководством Юрия Наумова.

С удовольствием принял приглашение стать членом жюри ветеран депо Анатолий Карпенко. Он отработал здесь 42 года, был главным инженером цеха эксплуатации, а последние 27 лет — председателем ППО.

«Конкурсы такие нужны, — считает Анатолий Михайлович. — Машинисты-инструкторы — самая грамотная категория работников депо, опора в обеспечении безопасности движения и в подготовке кадров. Выявлять среди них наиболее грамотных — правильно. Конкурс должен подстегнуть молодежь, ведь ветераны оказались впереди. Нужно тщательнее готовиться, следить за техническими новшествами, помнить старые приемы в подготовке машинистов, не забывать практические действия в разных ситуациях».

Анатолий Карпенко считает, что ветераны победили потому, что в составе команды были бывший главный инженер депо, бывший зам по эксплуатации и очень грамотные экс-машинисты-инструкторы. «Сохранилась закваска-то, ведь они стояли у руля обучения машинистов. Когда я работал, инструктор был как отец родной, он и воспитывал, и обучал технической грамотности, и требовал, и замечания делал, и талоны отбирал. От того, что обязанности инструкторов разделили на тех, кто обучает, проверяет и прочее, — все маленько проиграли».

Однако ж действующий машинист-инструктор, участник конкурса Павел Шляпников (на фото в центре) на вопрос: «Почему проиграли?» отвечает: «Только из уважения к этим людям — им же приятно будет. Меня, кстати, очень удивило, что пришедшие на конкурс пенсионеры до сих пор помнят инструкции, которые действовали, когда они работали».

Павел пришел в депо в 1998 году. Отслужив армию, вернулся на предприятие. Последние восемь лет работает машинистом-инструктором. Отмечает тенденции последнего времени, связанные с подготовкой молодых машинистов: «Когда я становился машинистом, мобильных телефонов не было. Информацию, которую мы получали на занятиях, самостоятельно реализовывали на перегоне. Я не мог позвонить своему инструктору и спросить, как мне в данной ситуации быть. А они могут».

Также Павел считает, что онлайн-формат технического обучения, на который пришлось перейти в связи с пандемией, имеет определенные минусы. «Да, машинист присутствует в зуме, а что он там делает, я не знаю. Меня внимательно слушает и конспектирует или в интернете копается? Конечно, все можно наверстать, что сейчас и происходит».

Формирование так называемых групп риска Павел Шляпников считает очень полезным, потому что с машинистом прорабатываются именно те знания, в которых он слаб. «Это правильно, что машинистами у нас не разбрасываются, стараются максимально обучить, ведь на обучение профессии уходит два года, а для создания грамотного машиниста 2-го класса пассажирского движения требуется уже пять лет».

Ну а любой профессиональный конкурс дает участнику возможность проверить себя. Накануне мероприятия профсоюзный комитет провел в коллективе голосование — коллеги сами определили лучшего машиниста-инструктора депо. И за высокопрофессиональные навыки, добросовестный труд, организационные способности и творческие качества это звание присуждено Владимиру Кротову. В номинации «Наставник» диплом был вручен Ильдару Ишмухаметову, в номинации «Профессионал в своем деле» — Ильнуру Нигматуллину.

ЗАЩИТА

Благодарность за страховку

ЕЛЕНА ПОЛОВИНСКАЯ,
Дорпрофжел на КрасЖД
КРАСНОЯРСК

Бывший машинист эксплуатационного локомотивного депо Красноярск-Главный, а сегодня электромеханик по средствам автоматики и приборам технологического оборудования участка по ремонту и метрологическому обеспечению Иван Останин, страхуясь от профнепригодности, был уверен, что полис ему никогда не пригодится.

«Я застраховался в 2014 году по рекомендации профсоюзного комитета, но был уверен, что доработаю до пенсии», — говорит он.

Однако в 2021 году при прохождении очередной медкомиссии получил заключение «не годен».

«Я сразу же обратился к председателю первички и в «Дорпрофзащиту» и получил четкие инструкции, как действовать в моем случае. Существенная выплата страховой премии помогла мне исполнять финансовые обязательства и при этом содержать семью, пока я переходил на новую работу, — рассказывает Иван и отмечает, что советует застраховаться всем своим бывшим коллегам. — Хочу выразить благодарность председателю ППО Андрею Воронову и генеральному директору ООО «Дорпрофзащита» Татьяне Какуриной».

По словам инструктора ППО Нелли Самулыжко, профком постоянно проводит разъяснительную работу о необходимости страхования от профнепригодности, однако процент сознательных работников еще слишком мал: «Люди думают, что они будут работать всегда и с ними ничего не случится. При этом именно локомотивные бригады находятся в зоне риска».

На сегодняшний день в эксплуатационном локомотивном депо Красноярск-Главный застраховано 110 работников.

ПРОФСОЮЗ ПОМОГ

ПОГОДА В ДОМЕ

Профсоюз помог решить вопрос установки сплит-системы на рабочем месте дежурного по станции Калязин-Пассажирский Московского центра организации работы железнодорожных станций ДЦС-1.

Рабочие места работников станции оборудованы в модуле. Летом температура воздуха в помещении доходит почти до 40 градусов. Председатель ППО Бологовского участка ДЦС-1 Николай Суцков неоднократно обращался с вопросом об оборудовании данного модуля системой кондиционирования.

«Прошедшее лето, самое жаркое в течение последних лет в регионе, еще раз подтвердило необходимость приведения температурного режима к санитарным нормам», — говорит Николай Суцков.

В октябре профсоюзный комитет довел вопрос до решения. Теперь дежурные по станции Калязин-Пассажирский уверены, что температурный режим будет соответствовать санитарным нормам независимо от температуры на улице.

С ЗАБОТОЙ О ЛЮДЯХ

В рамках подготовки к зиме в профком обратился дорожный мастер первого эксплуатационного участка Куровской дистанции пути Вадим Ухов с просьбой улучшить освещение в табельной по станции Гжель. Председатель ППО хозяйства пути Московско-Рязанского направления Евгения Голощапова и замначальника дистанции пути по кадрам и социальным вопросам Елена Кузнецова побывали в табельной и пообщались с путейцами.

«При обращении к специалистам Московско-Ярославской дистанции гражданских сооружений (НГЧ-5) мы обозначили проблемы, которые возникли в табельной: перегорели восемь светильников, пришли в негодность два конвектора, розетки неисправны, и вытяжка в душе не работает», — говорит Евгения Голощапова.

Специалисты НГЧ-5 оперативно отреагировали на обращение профсоюзного лидера. В табельную путейцев на станции Гжель были доставлены светильники и конвекторы. Работы по ремонту освещения проведены в кратчайшие сроки, условия труда для 20 монтеров пути и бригадира улучшены.

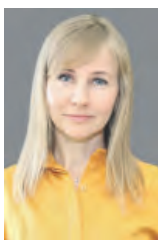
МОЖНО ПИТЬ

На участке по ремонту электроаппаратуры сервисного локомотивного депо Кинель ООО «СТМ-Сервис» установлена система очистки питьевой воды. Об этом позаботилась профсоюзная организация предприятия. «Фильтры установлены по просьбам работников, а в этом подразделении трудятся до 60 человек в смену», — сообщил председатель профсоюзной организации Константин Москвитин.

ГАРАНТИЯ

Когда пенсия на горизонте

Понятие предпенсионного возраста было законодательно закреплено в рамках пенсионной реформы. Людям, попадающим в эту категорию, предоставлен комплекс гарантий соблюдения их трудовых и экономических прав. О них рассказывает заместитель руководителя департамента социального развития аппарата ЦК профсоюза Наталья АНТОНОВА.



— Наталья Юрьевна, кто такие предпенсионеры? Это ведь не новое для нас понятие?

— Термин «предпенсионеры», а точнее, «лица предпенсионного возраста», для нас не нов. По ранее действовавшему законодательству предпенсионный возраст наступал за два года до выхода на пенсию по старости, в том числе досрочную. Тогда у них была только одна льгота — право досрочного выхода на пенсию для безработных граждан, которым могли воспользоваться те, кто, к примеру, был уволен по сокращению штата.

Теперь возрастные критерии значительно расширились.

В соответствии с Федеральным законом «О занятости населения в Российской Федерации» от 19.04.1991 № 1032-1 с 2019 года под предпенсионным возрастом понимается период в течение пяти лет до наступления возраста, дающего право на страховую пенсию по старости, в том числе назначенную досрочно.

Подтвердить статус предпенсионера можно и справкой, которая предоставляется через личный кабинет на сайте Пенсионного фонда и в его территориальных органах.

— А можно при сокращении штата предпенсионера уволить, мотивируя тем, что «пенсию он уже заработал», а место надо освободить?

— С 14 октября 2018 года вступил в силу закон об уголовной ответственности работодателя за необоснованное увольнение или отказ в приеме на работу граждан предпенсионного возраста (ФЗ от 03.10.2018 № 352-ФЗ «О внесении изменения в УК РФ»).

Но необходимость оптимизации производства бывает объективной. В этом случае работникам предпенсионного возраста, увольняемым в связи с сокращением численности или штата, дополнительно предоставляется право на досрочный выход на пенсию по старости.

Они должны иметь страховой стаж не менее 25 и 20 лет для мужчин и женщин соответственно. Кроме того, они получают право на более продолжительную выплату пособия по безработице.

— Какие еще условия необходимо соблюсти, чтобы работник предпенсионного возраста получил право досрочно выйти на пенсию?

— Если его уволили в связи с ликвидацией организации либо прекращением деятельности индивидуальным предпринимателем, сокращением численности или штата, а до пенсии работнику осталось менее двух лет.

В этом случае он должен быть официально признан безработным и получить предложение службы занятости о досрочном выходе на пенсию при условии, что нельзя подобрать для него подходящую работу.

— А на какие льготы имеет право работник предпенсионного возраста?

— Граждане предпенсионного возраста имеют право на льготы по земельному налогу и налогу на имущество. Так, налоговая база по земельному налогу может быть уменьшена на величину кадастровой стоимости 600 кв. м площади одного земельного участка, находящегося в собственности, постоянном (бессрочном) пользовании или пожизненном наследуемом владении.

Предусмотрено и освобождение от уплаты налога на имущество физических лиц в отношении одного объекта налогообложения каждого вида, если он не используется в предпринимательской деятельности.

Кроме того, работников предпенсионного возраста по их заявлению обязаны раз в год освобождать от работы на два рабочих дня для прохождения диспансеризации. Им нужно выплатить средний заработок за эти дни, а также сохранить за ними место работы.

С точки зрения Минтруда России законодательство исходит из нормальной продолжительности рабочего дня — восемь часов. Поэтому средний заработок сохраняется за ту же продолжительность.

Конкретные дни освобождения от работы согласовываются с работодателем. В локальном нормативном акте можно установить обязанность работников представлять работодателю справки медорганизаций, подтверждающие прохождение диспансеризации в эти дни.

— Предусмотрены ли в ОАО «РЖД» какие-либо гарантии в случае увольнения по собственному желанию или по сокращению численности или штата работникам, достигшим пенсионного возраста по действовавшему до 31 декабря 2018 года пенсионному законодательству?

— Согласно пункту 7.26 Коллективного договора ОАО «РЖД» на 2020–2022 годы в целях сохранения уровня социальной защищенности и адаптации к новым условиям пенсионного обеспечения, работникам, проработавшим в компании и в организациях железнодорожного транспорта 20 и более лет, при их увольнении по собственному желанию либо в связи с сокращением численности или штата, выплачивается единовременное поощрение за добросовестный труд.

Коллективным договором определены и другие социальные льготы. Пунктами 8.2–8.7 — в части права на бесплатный проезд на железнодорожном транспорте, материальной помощи через Благотворительный фонд «Почет» в отношении работников, имеющих соответствующие награды.

Пунктами 8.9–8.12 — медицинская помощь и дорогостоящее лечение, обеспечение бытовым топливом, оказание помощи по зубопротезированию, компенсации затрат на ритуально-похоронные услуги в установленном порядке. Пунктом 8.15 — санаторно-курортное оздоровление.

Тем, кто вступил в корпоративную систему негосударственного пенсионного обеспечения до 31 декабря 2018 года, назначается корпоративная пенсия.

ПРАВА

Полезная встреча

АННА КОНДРАШКИНА,
Дорпрофжел на КЖД
СИМФЕРОПОЛЬ

Учащимся Симферопольского техникума железнодорожного транспорта и промышленности рассказали о защите трудовых прав несовершеннолетних. Во встрече приняли участие представители РОСПРОФЖЕЛ, транспортной прокуратуры и Федерации независимых профсоюзов Крыма (ФНПК).

Помощник крымского транспортного прокурора Максим Давыдов рассказал, как несовершеннолетним защитить свои права, куда они могут обратиться, какие меры прокурорского реагирования применяются при выявлении правонарушений в отношении несовершеннолетних. Кроме того, был затронут вопрос профилактики правонарушений и преступлений в среде подростков до 18 лет, в том числе на примерах последних случаев нападения на учебные заведения.

Заместитель председателя ФНПК Роман Юшкевич рассказал ребятам об особенностях трудоустройства несовершеннолетних, режиме труда и отдыха, продолжительности рабочего времени, видах работ.

Как выяснилось в ходе встречи, часть ребят уже имеют положительный опыт трудоустройства в каникулярный период. Учащиеся рассказали, что в процессе работы соблюдались их права, оформление производилось с соблюдением требований ТК РФ. В том числе были заключены трудовые договоры. Хотя были и исключения, когда студенты трудились без них и с нарушением норм продолжительности рабочего времени. Данным случаем сейчас уже занимается правовая инспекция труда ФНПК. Кстати, почти все учащиеся техникума являются членами РОСПРОФЖЕЛ.

ОПТИМИЗАЦИЯ

Сверхурочные растут

Окончание. Начало на 1 стр.

«Такие преобразования, якобы в целях повышения эффективности деятельности инфраструктурного комплекса, вызывают у работников недоумение и ухудшают психологический климат в коллективах, престиж профессии работника пути снижается», — продолжает Виталий Лукьянов.

При этом, отмечают в Дорпрофжел на СКЖД, на полигоне Северо-Кавказской железной дороги имеются необходимые объемы путевых работ для сохранения штата работников ПМС. За счет реализации инвестиционной программы и проектов, финансируемых сторонними организациями, они могут быть загружены работой весь год. В данном случае не нужно будет командировать работников на длительное время, начиная с весны и до поздней осени, на Восточный полигон.

А пока Дорожная профсоюзная организация предлагает Центральной дирекции по ремонту пути, в связи с прошедшими преобразованиями и возросшей удаленностью путевых машинных станций от планируемых мест производства путевых работ, пересмотреть методику расчета нормативной численности монтеров пути, где данная удаленность будет приниматься к учету.

РЕГИОН

Крайний, Крайний Север

НИНА ЛИСИЦИНА,
Дорпрофжел на СЖД
ЯРОСЛАВЛЬ

Делегация РОСПРОФЖЕЛ во главе с председателем профсоюза Сергеем Черногаевым приняла участие в VII Северной межрегиональной конференции, посвященной развитию арктических регионов.

Профсоюз железнодорожников и транспортных строителей вместе с Федерацией независимых профсоюзов России выступили в числе организаторов форума. Поддержку в проведении мероприятия оказали Министерство труда и социальной защиты Российской Федерации и Правительство Архангельской области.

Северная конференция — это масштабная трехсторонняя площадка для обсуждения и решения вопросов, связанных с развитием арктических и дальневосточных регионов страны. Поэтому участие в форуме традиционно принимают три стороны социального партнерства: профсоюзы, представители органов власти и работодателей.

Основными темами для обсуждения в многостороннем формате стали развитие транспортной и социальной инфраструктуры, поддержка молодежи, вопросы пенсионного обеспечения и ряд других. Также была затронута тема механизмов компенсации бизнесу дополнительных издержек, связанных с обязательным предоставлением работникам-северянам дополнительных гарантий и компенсаций.

С предложениями по развитию северных регионов от лица железнодорожников выступил председатель Дорпрофжел на Северной дороге Вадим Меджидов.

Центральной темой выступления стало закрепление квалифицированных кадров в регионах с тяжелыми климатическими условиями. В контексте неблагоприятной демографической ситуации, связанной с миграционным оттоком населения из районов Крайнего Севера, могут усилиться риски, связанные с недостатком персонала. Согласно данным Росстата, за период 2018–2020 годов население Республики Коми уменьшилось почти на 23 тыс. человек при общей численности трудоспособного населения в регионе — 464 тыс. человек.

Механизмы материальной мотивации работников на данный момент работают не в полную силу. В 2005 году на государственном уровне были отменены льготные правила исчисления размера процентных надбавок молодежи, проживающей в регионах Крайнего Севера. Молодые работники вынуждены зарабатывать полный размер надбавки к зарплате (80% — на Крайнем Севере, 50% — в приравненных местностях) в течение 2,5 лет при условии, что они являются местными жителями. Для работников, приехавших из других областей России, это право наступает по истечении трех лет.

В 2017 году в компании ОАО «РЖД» по предложению РОСПРОФЖЕЛ была введена выплата процентной надбавки молодым работникам с первого дня за стаж работы в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, при условии проживания в указанных районах не менее пяти лет. Но принятый порядок действует только в подразделениях компании, находящихся в субъектах РФ, где такой порядок установлен.

От лица железнодорожников-северян Вадим Меджидов предложил обеспечить на государственном уровне единую политику в этом вопросе и законодательно закрепить норму о выплате процентной надбавки молодежи до 35 лет в полном размере с первого дня работы в районах Крайнего Севера, независимо от стажа проживания.

Также Вадим Меджидов затронул вопросы качества медицинского обслуживания северян, которое необходимо улучшить. Учитывая большие расстояния и транспортные особенности северных регионов, одним из действенных методов повышения доступности медпомощи могло бы стать внедрение передвижных консультативно-диагностических центров в систему здравоохранения субъектов РФ.

Еще одно предложение касается расширения транспортных возможностей для северян. Для этого необходимо внести дополнения в статью 325 Трудового кодекса Российской Федерации, чтобы у северян было право получать компенсацию стоимости провоза автомобиля на платформе или пароме при использовании личного транспорта для проезда к месту отпуска.

Детали

Предложенные инициативы поддержали другие участники конференции.

9 *Михаил Тарасенко, член Комитета по труду, социальной политике и делам ветеранов Государственной Думы РФ, подчеркнул, что развитие северных регионов, имеющих стратегическое значение, невозможно без привлечения и закрепления профессиональных кадров.*

9 *Заместитель председателя ФНПР Давид Кришталь отметил, что в связи с сокращением численности населения в северных регионах и при дефиците профессиональных кадров возрастает ценность подготовленных и обученных работников. Также он коснулся вопроса об индексации пенсий работающим пенсионерам, подчеркнув, что эта мера актуальна для всех граждан Российской Федерации, осуществляющих трудовую деятельность после выхода на пенсию.*

9 *Председатель Тюменского областного союза организаций профсоюзов Михаил Кивацкий предложил пересмотреть вопрос повышения пенсионного возраста для северян, а также сохранять районные коэффициенты и льготы ветеранам при переезде из районов Крайнего Севера в другие регионы страны.*

9 *И.о. председателя Молодежного совета ТООП Северо-Западного федерального округа Никита Бобриков коснулся жилищных проблем. От лица молодежи он предложил предоставлять жилье и льготы на оплату коммунальных платежей для молодых северян.*

Озвученные предложения одобрены и включены в рекомендации конференции, которые будут рассмотрены на уровне законодательной, исполнительной власти и объединений работодателей.

МНЕНИЕ

О других проблемах регионов Крайнего Севера, а также Дальнего Востока рассказали работающие там представители профсоюза.

Ольга ЮРЧЕНКО,
заместитель председателя Дорпрофжел на ОЖД по Мурманскому региону:

— Кольский полуостров за счет Кольской АЭС является, по сути, «энергетическим донором» для соседних регионов. Учитывая невысокую себестоимость производства энергии, можно рассмотреть вопрос об отмене платы за ее использование для жителей Мурманской области. Этот шаг облегчит финансовую нагрузку на жителей региона.

Также острым остается вопрос оплаты тепловой энергии. Так, в связи с использованием в отоплении привозного мазута, тариф на оплату тепла в полтора раза выше, чем в Москве, и является одним из самых высоких в РФ. Если на законодательном уровне будет достигнуто решение о компенсации за счет бюджета хотя бы половины стоимости, то это существенно скажется на финансовом благополучии жителей.

Татьяна ЛЯПИНА,
заведующая отделом социальной сферы Дорпрофжел ДВЖД:

— Одна из серьезных проблем Дальневосточного региона — отсутствие автомобильных дорог практически по всему Северному широтному ходу. На участке от станции Чильчи до станции Хани, а между ними 270 км, автомобильной дороги нет, пассажирский поезд ходит один раз в двое суток, что в значительной мере осложняет как доставку продуктов питания и товаров первой необходимости, так и посещение лечебного учреждения. Аналогичная ситуация на участке от станции Бестужево до станции Джалигра, Новый Ургал-Этыркен, Кенай-Высокогорная.

Необходимо предусмотреть партнерские программы модернизации и развития пристрассовых автодорог, которые не только облегчат эксплуатацию и ремонт железнодорожной инфраструктуры, но и значительно повысят качество жизни в отдаленных населенных пунктах. Оптимальный вариант решения проблемы — выделение средств из федерального бюджета для строительства автомобильных дорог в зоне БАМа.

Татьяна СУДАРЕВА,
главный специалист Дорпрофжел на Красноярской дороге:

— На Красноярской магистрали, как и в других регионах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, выплата «северной» надбавки молодым специалистам осуществляется на основании распоряжения начальника дороги и в соответствии с трехсторонним Региональным соглашением.

Однако мы считаем необходимым закрепить эту норму либо в коллективном договоре, либо в корпоративной системе оплаты труда работников филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД», либо на уровне Правительства РФ.

Кроме того, уже не в первый раз мы предлагаем внести в корпоративную систему оплаты труда норму о выплате «северной» надбавки независимо от того, проживали ли работники до трудоустройства в ОАО «РЖД» на Крайнем Севере или приехали из другого региона.