



ЕДИНСТВО

ЕЖЕМЕСЯЧНАЯ ГАЗЕТА

18 сентября 2016 года – ЕДИННЫЙ ДЕНЬ ВЫБОРОВ!

От их результатов во многом зависит то, каким будет транспорт, дорожное хозяйство, как будут жить работники отраслевых предприятий, их семьи

ПОДДЕРЖИМ НА ВЫБОРАХ КАНДИДАТОВ, СПОСОБНЫХ ОТСТАИВАТЬ ИНТЕРЕСЫ РАБОТНИКОВ И ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

Российская Федерация – социальное государство, политика которого направлена на создание условий, обеспечивающих достойную жизнь и свободное развитие всех россиян, как это определено статьей 7 Конституции России.

На протяжении последних двадцати лет профсоюзы России пытаются цивилизованно, в рамках действующего законодательства, на основе социального партнерства, работать с властью и бизнесом.

Чтобы повлиять на изменение социально-экономической политики в государстве профсоюзы осуществляют тесное взаимодействие с различными организациями, деятельность которых отвечает целям и задачам профсоюзов, стали инициаторами создания собственной Всероссийской политической партии «Союз Труда» (к сожалению, ВПП «Союз Труда», не имея достаточного опыта предвыборной работы, не прошла регистрацию в Центральной избирательной комиссии и не будет участвовать в выборах на федеральном уровне).

Для того чтобы добиться достойных условий труда работников, поддержать производство, а, значит, и рабочие места, профсоюзы выдвигают своих представителей для избрания в состав Государственной Думы и законодательных органов субъектов Российской Федерации.

Мы рассчитываем, что профсоюзные представители, реализуя свои права на законоотворчество в Государственной Думе, сделают все возможное для сохранения социальной стабильности в обществе, обеспечат конституционное право граждан России на полноценную социальную обеспеченность.

Только на уровне Государственной Думы и законодательных органов субъектов

Российской Федерации в современных условиях через своих профсоюзных депутатов мы сможем «бить по рукам» депутатов, пытающихся протолкнуть антинародные законы.

Многие представители нашего профсоюза РОСПРОФТРАНСДОР заявили о своих амбициях и желании продолжить работу по защите человека труда, используя новые возможности, участвуя в работе законодательных органов разных уровней.

Наши кандидаты в депутаты от профсоюзов – те, кого знают в отраслевых предприятиях. Это наши профсоюзные активисты, которые уже зарекомендовали себя истинными защитниками людей труда.

Кандидатами в депутаты разных уровней были выдвинуты **Любина Галина Александровна** – председатель Территориальной Санкт-Петербурга и Ленинградской области организации нашего отраслевого профсоюза, **Дорошевич Валентина Викторовна** – председатель Магаданской областной организации профсоюза, **Соловьева Ольга Анатольевна** – председатель Свердловской областной организации профсоюза и некоторые другие наши товарищи.

Надо поддержать наших профсоюзных представителей в составе Государственной Думы РФ **Исаева Андрея Константиновича**, **Кабанову Валентину Викторовну**, **Тарасенко Михаила Васильевича**, баллотирующегося в депутаты председателя Федерации профсоюзов Свердловской области **Ветлужских Андрея Леонидовича**.

Заслуживают поддержки в избрании в новый состав Государственной Думы яркие представители транспортной отрасли, уже показавшие себя с положительной стороны в работе Госдумы шестого созыва. Это, в

первую очередь, председатель комитета по транспорту ГД РФ, президент АСМАП **Москвичев Евгений Сергеевич** и зам. председателя Комитета, Президент Союза транспортников России **Ефимов Виталий Борисович**. Конечно, многие вопросы еще предстоит решить на транспорте: и в плане улучшения качества транспортного обслуживания населения, и в плане повышения благосостояния работников отрасли, однако уже сегодня можно сказать, что создание отраслевого профильного комитета позволило привлечь значительное внимание государства к проблемам транспорта и дорожного хозяйства. Эту работу надо с еще большей эффективностью продолжить в дальнейшем.

Мы поддерживаем Обращение Союза транспортников России к работникам транспортной отрасли от 1 августа 2016 года (публикуется в настоящем выпуске газеты «Единство» на стр.2 - прим.Ред), в котором указывается на готовность СТР к совместной работе с профсоюзами по постановке перед партией «Единая Россия», ее представителями в Государственной Думе РФ вопросов об улучшении социально-экономического положения работников.

От нашего выбора 18 сентября 2016 года зависит возможность влияния профсоюзов, а через профсоюз – работников отраслевых предприятий на принятие решений по многим вопросам производственного и социального характера.

Без своих представителей в органах законодательной власти, без единомышленников ставить и «пробивать» решение этих вопросов будет стократ труднее.

**Председатель профсоюза
РОСПРОФТРАНСДОР
В.Ломакин**

ОБРАЩЕНИЕ ПРЕЗИДИУМА СОЮЗА ТРАНСПОРТНИКОВ РОССИИ К РАБОТНИКАМ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

г. Москва, 1 августа 2016 года

Уважаемые коллеги!

Все мы помним, в каком сложном положении находилась наша страна всего 15-20 лет назад. Общественный раскол, олигархическая приватизация не только экономики, но и институтов государства, привели Россию к тяжелым социально-экономическим последствиям.

Неизбежным следствием этого стало ухудшение качества жизни людей, демографический кризис, рост преступности, низкий уровень взаимного доверия в обществе. Были закрыты тысячи предприятий, пенсии и зарплаты не выплачивались кварталами, сотни тысяч граждан оказались на грани выживания без элементарных средств к существованию.

В этих условиях стояла сложнейшая задача по выводу страны из полномасштабного кризиса, возрождению сильной государственности, укреплению обороноспособности и суверенитета страны, созданию мощной современной экономики. Россия тогда нуждалась в политических силах, способных брать на себя ответственность, организовывать эффективную работу и осуществлять конструктивное взаимодействие с исполнительной властью и институтами гражданского общества.

И этой политической силой стала партия «Единая Россия», основателем и моральным лидером которой является Владимир Владимирович Путин.

За 15 лет существования «Единая Россия» смогла стать самой массовой и самой влиятельной партией, консолидирующей политической силой в обществе, способной проводить ответственную политику. «Единая Россия» стала инструментом

социальной стабильности, инициатором развития, опорой исполнительных органов власти по выполнению всех намеченных планов.

Сегодня «Единая Россия» реализует социально-экономический курс Президента России В.В. Путина и является его политической опорой в Государственной думе Российской Федерации.

Вместе с тем, следует отметить, что экономика страны в настоящее время остается недостаточно эффективной. Проводимая правительством финансово-бюджетная политика не приносит тех результатов, которых вправе ожидать

улучшении социально-экономического положения работников, обеспечения социальной стабильности в трудовых коллективах транспортных предприятий.

Союзом транспортников России подготовлены предвыборные наказы партии «Единая Россия» по развитию транспортно-дорожного комплекса, которые будут направлены в Генеральный совет Партии «Единая Россия» для осуществления контроля и оказания помощи по их реализации.

Следует также отметить, что за последний период был принят ряд крупных федеральных законов, имеющих большое практическое значение для работы всего транспортного комплекса страны, разработана и реализуется Стратегия его развития до 2030 года. Если оценивать объективно, то в авиации, автотранспорте, автодорожном строительстве, железнодорожном, морском, речном транспорте, и в других видах транспортной деятельности за этот период произошли позитивные изменения.

Уважаемые коллеги!

Снова наступило время, когда нужно сделать выбор. Только в условиях общенационального согласия мы можем идти вперед, добиваясь выполнения намеченных планов, и изменять жизнь к лучшему. Без ведущей политической силы в стране мы этих задач эффективно и своевременно решить не сможем.

Именно в этой связи Президиум Союза транспортников России обращается ко всем работникам транспортной отрасли поддержать на выборах в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации седьмого созыва партию «Единая Россия».



общество.

У сообщества транспортников России были и будут продолжаться острые дискуссии с Правительством России по существующим проблемам и путям их решения.

Мы открыто говорим о трудном положении работников предприятий транспортной отрасли, снижении их реальной заработной платы за последние 2 года, а также о готовности Союза транспортников России совместно с профсоюзами ставить перед партией «Единая Россия» и ее представителями в Государственной Думе РФ вопросы об

ОПОРА НА МОЛОДЕЖЬ – ЗАЛОГ УСПЕХА!

Так считают в Башкирской республиканской организации профсоюза

В Общественную организацию Республиканской организации Башкортостана Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства входит 79 первичных профсоюзных организаций. Общая численность членов профсоюза 9 584 человек, из них молодежи до 35 лет составляет 3 275 человек. Среди студентов Уфимского Автотранспортного Колледжа - 1 431 человек - профсоюзное членство составляет 100%.

Во всех первичных профсоюзных организациях были избраны, созданы и действуют молодежные комиссии, а в филиалах с численностью до 100 человек избраны уполномоченные профкома по работе с молодежью. Основным направлением в рамках реализации программы Достойного труда для молодежи в Башкирской республиканской организации профсоюза РОСПРОФТРАНСДОР является работа в сфере трудовой, правовой и социальной защиты молодежи, а именно разработка и включение молодежного раздела в коллективные договоры предприятий. Во всех коллективных договорах предприятий имеются разделы, посвященные реализации молодежной политики и устанавливающие дополнительные гарантии молодым работникам. Так, например, в коллективном

договоре ОАО «Башкиравтодор» предусмотрена выплата единовременного пособия при вступлении в брак впервые молодым работникам предприятия при стаже работы более одного года в системе ОАО «Башкиравтодор» в размере пяти тарифных ставок 1 разряда. В МУП «Стерлитамакское троллейбусное управление» вручают ценные подарки, при вступлении в брак. Так за период с 2014-2016 год подарки были вручены двум парам.

В МУП «Трамвайное управление г. Салават» для молодых работников организуется профессиональная подготовка, повышение квалификации, обучение вторым профессиям. В 2014 году переведены водителями 2 работника (Сапко О., Кочкурова А.). В 2015 году переведены водителями 2 работника (Балина Ю, Константинова Н.) переведены водителями-наставниками 2 водителя (Гаан Е, Дмитриева Н.), 4 водителя повысили свою классность (Гадельшина Л, Петелина Т, Рвачева О, Насыров Р.) В 2016 году переведена водителем Нигматуллина С.

В течении всего года совместно с филиалами библиотек г. Салавата организуются проекты «Читающий трамвай» и «Библиотека пассажира». Совершить поездку и принять участие в викторинах в «Читающем трамвае» могут пассажиры трамвая. В кассе предприятия МУП «Трамвайное управление» организована и постоянно обновляется «Библиотека пассажира». 26 апреля 2016г проведена "Молодежная велоэстафета", активными участниками которой стали Портнов Е., Субхангулов В., Мустафина Г.

1 июня 2016 г. в «День защиты детей» были организованы викторины, флешмоб и поездка на детском трамвайчике «Салаватик» для детей работников трамвайного управления,

закончивших начальные классы школы на «4» и «5». Все дети получили подарки и билеты в кинотеатр.

В июне на заседании Молодежный Совет РОБ Профсоюза было принято решение представить к награждению Благодарственным письмом Администрации городского округа город Салават, в связи с празднование «Дня молодежи», сотрудников Маврина Н. и Васильева Д.

Одним из путей повышения профессионального роста членов профсоюза является участие работающей молодежи в ежегодно проводимых на предприятиях отрасли конкурсах профессионального мастерства. Так, во всех республиканских конкурсах профессионального мастерства водителей ГУП «Башавтотранс» РБ обязательное условие: в составе команды должен быть один молодой участник. Традиционно учреждается приз самому молодому участнику.

В МУП «Трамвайное управление г. Салават» 15 июля т.г. был организован конкурс профессионального мастерства кондукторов трамвая, в котором приняли участие 4 кондуктора: Ганиева Д, Петрова Л, Войткевич О, Муратова Г. Все участницы получили дипломы и денежные сертификаты.

Молодежный Совет РОБ Профсоюза принимает активное

участие во всех значимых мероприятиях: в Первомайском митинге; экологических акциях по уборке мусора; спортивные мероприятия; в различных флешмобах проводимые ФП РБ. На прошедшем в 2015 г. XI республиканском профсоюзном форуме трудовой молодежи самым активным ребятам ректор Института повышения квалификации профсоюзных кадров вручил

сертификаты на двухдневное обучение «Профсоюзный лицей». Из команды Рескома профсоюза обладателем данного сертификата стал Рустем Рамазанов - кондуктор Уфимского ПАТП №3 – филиал ГУП «Башавтотранс» РБ.

С 2011 года в Рескоме профсоюза действует касса взаимопомощи по предоставлению беспроцентных ссуд для членов профсоюза услугами которой уже воспользовались десятки членов профсоюза, среди которых не менее трети составили молодые работники отраслевых предприятий.

Важным в деятельности молодежного совета является общение в социальных сетях, обмен информацией по знаковым событиям в жизни трудовых коллективов, профсоюзных организаций.

Эта деятельность с каждым годом становится у молодежи более востребованной, позволяет молодым людям быть в курсе всех событий, происходящих в профсоюзных организациях республики.

**Член молодежного Совета Профсоюза, Председатель
Молодежного Совета РОБ
Давлетшин Марат**



КТО ВЛАДЕЕТ ИНФОРМАЦИЕЙ, ТОТ ВЛАДЕЕТ СИТУАЦИЕЙ!

Использование Интернет-ресурсов в профсоюзной работе необходимо

Поднять уровень своих организаций на новую высоту, можно используя новые технические средства. Повышать оперативность информации и принятия решений - именно для этой цели служит Интернет.

С одной стороны, Интернет – это просто электронная сеть, начиненная самой разной информацией. Но с другой стороны, Интернет - самая быстрая почта, самый точный и разносторонний справочник, самое массовое и оперативное средство массовой информации, самый незаменимый инструмент для проведения кампаний, организации солидарных акций, воздействия на работодателей, поддержки кандидатов в депутаты законодательных органов, формирования общественного мнения.

Если на предприятии назрела проблема, а администрация не

спешит реагировать на ваши обращения, может помочь специальная «проблемная страница», адресованная вниманию администрации или руководству компании. На ней помимо представления своего, профсоюзного взгляда на проблему и возможных путей ее решения, можно поместить высказывания рабочих по этой теме, устроить опрос общественного мнения на предприятии (в регионе) и т.д.

Важно, чтобы профсоюзные органы привлекали к общению в Интернете как можно большее количество членов профсоюза, независимо от возраста и рабочей специальности.

**Председатель Тамбовской областной организации профсоюза работников автотранспорта и дорожного хозяйства
Н.П. Кораблев**

ФИНАНСОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРОФСОЮЗА, ИЛИ ЗАЧЕМ ПРОФСОЮЗУ ДЕНЬГИ?



Финансовая проблема существует практически в каждой территориальной организации профсоюза. Да, мы иногда умалчиваем эту проблему, считаем, что она выправится сама и работодатели будут регулярно и в полном объеме перечислять финансовые средства, удержанные из зарплаты работников - членов профсоюза на счета первичных профорганизаций и в областные комитеты. Но

проблема в последние годы лишь обостряется, принимает серьезные масштабы и очень вредит деятельности профсоюза. «Для чего, спрашивают непосвященные или «незнающие» работодатели, профсоюзу деньги?».

Некоторые работодатели считают профсоюзные платежи необязательными. Но позвольте, это ведь деньги работников, с которых в день начисления зарплаты удержали 1 % (или больше) с их заработной платы, по их заявлению на нужды профсоюза, согласно Уставу, положениям, соглашениям и т.д. Эти деньги должны направляться на работу профсоюзной организации, то есть такую же работу, как производственная и служебная. Профсоюзные организации – вид общественной организации, они так же платят налоги, платят заработную плату своим штатным работникам, ведут организационно-хозяйственную деятельность, предоставляют статистическую отчетность, отчитываются перед государственными налоговыми органами, пенсионными, социального страхования и т.д.

Почему - то некоторые работодатели считают, что хозяйственные расходы и налоги - это в первую очередь, а зарплата работникам и профсоюзные взносы - потом, мол, ничего - подождут. Удержанными с членов профсоюза суммами заработной платы работников «латают» дыры в производственно-хозяйственном бюджете, используют на различные проблемные нужды. Погашают ими налоги, приобретают запчасти и топливо, иногда отдают частично зарплату вовремя, работникам - не членам профсоюза.

Соответственно у профсоюза в связи с этими неплатежами возникают большие проблемы с выполнением уставной

деятельности, выполнением обязательств перед членами профсоюза, государственными налоговыми органами, вышестоящими организациями. Часто комитеты профсоюза «входят в положение» работодателей, «понимают» тяжелое финансовое состояние предприятия, вместо того, чтобы настаивать на соблюдении работодателем финансовой дисциплины, устранении имеющихся нарушений действующего законодательства, выражающихся в незаконном пользовании чужими средствами, пишут «просительные» письма, просят отдать профсоюзную собственность, хоть частями, хоть в рассрочку. Иногда помогает, иногда нет.

Находится масса причин и оправданий, для невыполнения финансовых обязательств перед профсоюзом.

Ситуация непростая. У профсоюза есть, конечно, право обратиться в трудовую инспекцию, суд, прокуратуру. Однако, сложившийся сегодня во многих предприятиях высокий уровень социального партнерства, взаимоотношений между профсоюзом и работодателем заставляет профкомы быть мягче, не доводить конфликт до прямого противостояния, отказаться от постановки вопросов перед руководителем предприятия в ультимативной форме.

Как быть? Как найти ту золотую середину, чтобы «волки были сыты и овцы целы?»

Методов на самом деле немного.

В первую очередь, необходим строгий учет членов профсоюза, необходимо в каждой профсоюзной первичке иметь заявление от работника о вступлении в профсоюз и об отчислении профвзносов. Возможно введение электронного учета. Такие электронные программы есть и многие крупные профсоюзные первички их используют.

Необходимо постоянно контролировать поступление профвзносов от работодателя, этот вопрос держать на постоянном контроле, как председателям первичек, так и аппаратам территориальных организаций. Стараться не накапливать долги по профвзносам.

Периодически, хотя бы раз в полгода, а то и в квартал делать заверенные сторонами профсоюза и работодателя акты сверки взаимных расчетов.

По возможности дополнительно прописывать отчисление профвзносов (сроки, нормы, а возможно и штрафные санкции) в коллективных договорах, локальных правовых актах, соглашениях, договорах.

Проводить регулярные проверки финансово-хозяйственной

деятельности первичных профсоюзных организаций, где есть большая задолженность по перечислению профсоюзных взносов от работодателя силами контрольно-ревизионных комиссий первичек и КРК территориальных организаций профсоюза. Результаты таких проверок необходимо доводить до работодателя, с требованиями погасить задолженность по перечислению профвзносов одновременно, либо частями с согласованием сторонами графика погашения. КРК вправе обратиться и в вышестоящие органы (министерства, комитеты, департаменты, к учредителям и собственникам) подведомственных организаций (предприятий) должников для решения возникших финансовых проблем.

Рассматривать вопросы о задолженности работодателя профсоюзу на заседаниях профкомов в первую очередь, заседаниях Президиумов и Пленумов. Зачастую председатели профкомов из-за возможных санкций по отношению к ним (т.к. в основной массе являются неосвобожденными председателями), боятся лишней раз спросить у работодателя про отчисление профвзносов. А когда спрашивают члены коллектива, желательно из числа рабочего класса, то здесь уже работодатели стараются эту проблему решать и идти на уступки. Вот именно здесь и должна проявляться профсоюзная сила и солидарность. Про это мы порой забываем.

Надо отдать должное западным профсоюзам, у них такой проблемы, как задолженность по профвзносам не существует. Например, в Бельгии, член профсоюза отдает свои 15 евро ежемесячно и регулярно. И каждый член профсоюза знает, что эти его взносы идут на работу профсоюза, на ведение профсоюзной работы, на зарплату профсоюзных лидеров и работников, которые отстаивают и защищают его права. Так должно быть!

Теперь более глобально. Вопросы по систематическому

неперечислению профвзносов от организаций и предприятий профсоюзам, стоит выносить на рассмотрение региональных трехсторонних комиссий. А, так как эта проблема стала закономерной в общероссийском масштабе, необходимо уже ставить вопрос на уровне министерств и правительства. Большую роль в решении этого непростого вопроса могут сыграть и депутаты Государственной Думы, с постановкой вопроса о принятии закона о первоочередности выплат профсоюзных отчислений, на уровне выплаты зарплаты работникам и налогов. И соответственно, об ответственности работодателей за несвоевременное перечисление профвзносов и использование их в иных целях.

Финансовые проблемы стоящие перед профсоюзами ставить обязательно надо и необходимо стараться требовать свое всеми доступными правовыми методами. Надо показывать силу и свою значимость в обществе, чтобы не было у отдельных работодателей желания решать свои проблемы за счет профсоюза, принижать и дискредитировать профсоюзы, делать их слабыми и бездейственными.

В конце концов, если многочисленные факты нарушения финансовых трудовых прав работников по всей России на уровне регионов и вышеперечисленные мероприятия не возымеют действия, а проблема становится все более актуальной, то профсоюзам остается только использовать для своей защиты все предусмотренные законом возможности, в том числе и пикетирования, митинги, обращения в адрес Правительства и Президента.

**Член Исполкома профсоюза, Председатель Волгоградской областной организации профсоюза
Ермошенко К.В.**

НУЖНЫ ЛИ СЕГОДНЯ КОЛЛЕКТИВНЫЕ АКЦИИ ПРОФСОЮЗА?

Своими мыслями по поводу проведения коллективных действий на основе опыта проведения акций протеста в Республике Башкортостан делится Заместитель председателя Башкирской республиканской организации профсоюза РОСПРОФТРАНСДОР Г.Ф.Фазылов

Социально-экономическое положение работников предприятий автомобильного, городского электрического транспорта и дорожного хозяйства является отражением системного кризиса в подотраслях, особенно остро проявившемся в сфере муниципальных и межмуниципальных пассажирских перевозок. Причем ответственность за этот кризис, в большинстве случаев, несут органы государственной власти.

В последнее время многие успешные государственные и муниципальные транспортные предприятия страны были реформированы, а в ряде случаев ликвидированы.

Острой является ситуация с обеспечением деятельности предприятий дорожного хозяйства.

Острейшей проблемой остается низкая заработная плата работников отраслевых предприятий. Труд дорожников и авто-электротранспортников – остается недооцененным. Так как средняя заработная плата на предприятиях ниже средней зарплаты по региону.

Опыт проведения и участия в публичных акциях протеста в Башкирской республиканской организации Профсоюза имеется. Так, в 2012 г. в городах Стерлитамак и Уфа проведены публичные мероприятия в форме пикетов против незаконных пассажирских перевозок. Прошедшие пикеты стали первыми публичными мероприятиями, проведенными Рескомом Профсоюза самостоятельно. Основной целью данных публичных мероприятий – было повышение размера заработной платы на предприятиях авто и электротранспорта, где и в настоящее время она продолжает находиться на удвительно низком уровне.

Акции проведены организованно и четко, с соблюдением всех требований федерального и республиканского законодательства, регламентирующего проведение публичных мероприятий.

В пикетах активное участие приняли работники Стерлитамакского ПАТП, Уфимских ПАТП №1 и №3 – филиалов ГУП «Башавтотранс» РБ, Аппарата управления ГУП «Башавтотранс» РБ. Участники Пикетов требовали от администраций городских округов Стерлитамака и Уфы:

- прекратить деятельность незаконных перевозчиков на рынке пассажирских автотранспортных перевозок в г.г. Стерлитамак и Уфа.

- принять меры, обеспечивающие справедливую конкуренцию в сфере городских пассажирских перевозок.

- инициировать принятие Федерального закона «Об основах организации транспортного обслуживания на маршрутах регулярных перевозок в РФ» упорядочивающего деятельность перевозчиков и препятствующего появлению на этом рынке нелегалов (в настоящее время вступил в силу Федеральный закон №220-ФЗ).

- обеспечить одинаковые условия и ответственность для всех операторов рынка муниципальных пассажирских автоперевозок, независимо от форм собственности операторов.

- на маршруты должны выходить лишь те перевозчики, которые в установленном Законом порядке получили право осуществлять муниципальные и межмуниципальные пассажирские перевозки.

На заседаниях оргкомитетов по подготовке и проведению

пикетов были определены лозунги, используемые на публичных мероприятиях:

1. НЕТ несанкционированным перевозкам!
2. Пассажирские автоперевозки – только по Закону!
3. Безопасность пассажиров – превыше всего!
4. Хамитов Р.З. (ранее Президент Республики Башкортостан – Ред.) нас поддержал, а Вы...???
5. Социальный перевозчик не должен быть нищим!!!
6. Нелегальные перевозчики – ВОН с маршрутов!!!
7. Мы – за честную конкуренцию!

Состав участников пикетов был следующим: 51% - водители, 23% - кондуктора, 12% - инженерно-технические работники, 14% - члены коллегиальных выборных органов первичных профсоюзных организаций. В пикетах участвовали те, кто душой болеет за судьбу отрасли, те, кому не безразлична судьба своего предприятия – старейшего перевозчика пассажиров. Главным девизом участников протестных акций были лозунги: «Безопасность пассажиров – превыше всего!» и «Равная ответственность для всех операторов рынка!»

В Стерлитамаке в пикете активное участие приняли кондуктора, а в Уфе – водители.

Информация о проведенных протестных акциях длительное время находилась в центре внимания многочисленных средств массовой информации, как федеральных, так и республиканских и муниципальных.

Проблема низкого вовлечения рядовых членов профсоюза в протестные акции кроется в отсутствии должной информированности членов профсоюза, в том числе о мотивах проведения протестных мероприятий. Многие не полностью понимают цели акций и не верят в положительный их результат.

Подчас нежелание работников участвовать в акциях связано с опасениями возможных действий со стороны работодателя. И здесь важна правовая защищенность профсоюзного актива и работников предприятий. Такую гарантию активу должен предоставлять профсоюз и его организации.

Готовность Профсоюза отстаивать выдвинутые требования – важнейшее условие эффективности защитной деятельности профсоюза.

В сложившейся ситуации, когда экономика падает, снижаются доходы и урезаются бюджеты, договариваться – становится сложнее и труднее. Это же относится и к соглашениям и нормативным актам, и коллективным договорам. В настоящее время любую копейку на благо членов профсоюза, любую льготу приходится, буквально, «выдирать зубами». В случаях, когда переговоры не приводят к серьезному улучшению финансово-экономического положения предприятий и социально-трудовых прав работников, альтернативы массовым протестным акциям Профсоюза у нас пока нет.

Сегодняшняя ситуация, связанная с кризисными явлениями в

предприятиях подотраслей, ростом социальной напряженности в трудовых коллективах предприятий автомобильного, городского электрического транспорта и дорожного хозяйства, определяет необходимость проведения централизованных и массовых акций протеста в поддержку отраслевых предприятий.

Массовые протестные акции необходимо использовать как школу профсоюзного лидерства. Лидером может быть только тот профработник, который может организовать, вовлечь в профсоюзные ряды новых членов. Только в публичных акциях лидер может пройти тест на доверие рядовых членов профсоюза. Поэтому в профсоюзных органах необходима работа по разработке и проектированию профсоюзных акций.

В ходе акций протеста Профсоюз должен выдвинуть четко сформулированные требования к органам государственной власти



РФ, органам местного самоуправления, работодателям и их объединениям, направленные на неукоснительное исполнение государством своих обязательств перед предприятиями подотраслей, защиту социально-трудовых и экономических прав членов профсоюза, достойную заработную плату, максимальное сохранение рабочих мест, безопасный труд, сохранение в соглашениях и коллективных договорах достигнутого уровня трудовых и соблюдение социально-экономических гарантий.

Основные требования к властным структурам о поддержке предприятий автомобильного и городского электрического транспорта изложены в резолюциях VII съезда профсоюза, который состоялся в январе текущего года.

Мы должны еще раз обратить внимание органов власти на разрушительные тенденции в городском пассажирском транспорте и негативные явления в дорожном хозяйстве.

В условиях падения экономики должен быть провозглашен единый приоритет социального партнерства - Человек.

Только тогда социальное партнерство перестанет носить рамочный, нередко – формальный характер.

ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ УТВЕРДИЛО КАЛЕНДАРЬ ПРАЗДНИЧНЫХ ДНЕЙ НА 2017 ГОД



Правительство поддержало проект Минтруда о выходных и праздничных днях в 2017 году. Согласно Постановлению Правительства РФ "О переносе выходных дней в 2017 году" от 4.08.2016 года №756 россияне будут отдыхать восемь дней на новогодних каникулах - с 31 декабря по 8 января.

Также в 2017 году будут четырехдневные выходные в честь Дня защитника отечества - с 23 по 26 февраля, и только одной выходной 8 марта.

На майские праздники выходные продлятся три (с 29 апреля по 1 мая) и четыре дня (с 6 по 9 мая). Июньские праздники продлятся три дня - с 10 по 12 июня. И столько же ноябрьские - с 4 по 6 ноября.

С выходными совпали два праздничных дня: 1 и 7 января. Постановлением правительства они перенесены на февральские и майские праздники.

С 9 ИЮНЯ 2016 ГОДА ДЕЙСТВУЮТ НОВЫЕ КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К РАБОТНИКАМ АВТОТРАНСПОРТА И ГОРЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ И КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К РАБОТНИКАМ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ И ИНДИВИДУАЛЬНЫХ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИХ ПЕРЕВОЗКИ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ И ГОРОДСКИМ НАЗЕМНЫМ ЭЛЕКТРИЧЕСКИМ ТРАНСПОРТОМ

Утверждены Приказом Министерства транспорта Российской Федерации
от 28 сентября 2015 года №287

1. Профессиональные и квалификационные требования к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (далее - Требования, работники), разработаны в соответствии с пунктом 4 статьи 20 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. N 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения"*(1) и пунктом 5.2.10(3) Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства в Российской Федерации от 30 июля 2004 г. N 395*(2).

2. Настоящие Требования устанавливают необходимый уровень знаний, умений, профессионального образования, стаж (опыт) работы по специальности работников. Необходимый уровень знаний и умений работников достигается посредством прохождения обучения в организациях, осуществляющих образовательную деятельность по соответствующим образовательным программам.

3. Настоящие Требования предъявляются к следующим профессиям и должностям работников:

- водитель транспортного средства категорий "В", "ВЕ" (включая водителя легкового такси);

- водитель транспортного средства категорий "С", "С1", "СЕ", "С1Е" (далее - водитель грузового автомобиля);

- водитель транспортного средства категорий "D", "D1", "DE", "D1E" (далее - водитель автобуса);

- водитель транспортного средства категории "Тб" (далее - водитель троллейбуса);

- водитель транспортного средства категории "Тм" (далее - водитель трамвая);

- водитель автомобиля, осуществляющий перевозку опасного груза;

- водитель автомобиля, осуществляющий перевозку крупногабаритного и (или) тяжеловесного груза или сопровождающий данную перевозку;

- водитель, управляющий транспортным средством, оборудованным устройством для подачи специальных световых и звуковых сигналов;

- водитель автомобиля, осуществляющий перевозку пассажиров и (или) грузов в международном сообщении;

- диспетчер автомобильного и городского наземного электрического транспорта;

- контролер технического состояния автотранспортных средств;

- контролер технического состояния городского наземного электрического транспорта;

- специалист, ответственный за обеспечение безопасности дорожного движения;

- консультант по вопросам безопасности перевозки опасных грузов.

4. К водителю транспортного средства категорий "В", "ВЕ" предъявляются следующие профессиональные и квалификационные требования:

4.1. Водитель транспортного средства категорий "В", "ВЕ" должен знать:

Правила дорожного движения*(3), основы законодательства Российской Федерации в сфере дорожного движения и перевозок пассажиров и багажа;

- основы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств*(4);

- основы безопасного управления транспортными средствами;

- цели и задачи управления системами "водитель - автомобиль - дорога" и "водитель - автомобиль";

- особенности наблюдения за дорожной обстановкой;

- способы контроля безопасной дистанции и бокового интервала;

- порядок вызова аварийных и спасательных служб;

- основы обеспечения безопасности наиболее уязвимых участников дорожного движения: пешеходов, велосипедистов;

- основы обеспечения детской пассажирской безопасности;

- последствия, связанные с нарушением Правил дорожного движения водителями транспортных средств;

- методики по оказанию первой помощи;

- состав аптечки первой помощи (автомобильной) и правила использования ее компонентов;

- назначение, устройство, взаимодействие и принцип работы основных механизмов, приборов и деталей транспортного средства соответствующей категории;

- признаки неисправностей, возникающих в пути;

- меры ответственности за нарушение Правил дорожного движения;

- влияние погодных-климатических и дорожных условий на безопасность дорожного движения;

- правила и инструкции по охране труда при техническом осмотре транспортного средства соответствующей категории и обращении с эксплуатационными материалами, правила эксплуатации транспортного средства.

4.2. Водитель транспортного средства категорий "В", "ВЕ" должен уметь:

- безопасно и эффективно управлять транспортным средством соответствующей категории в различных условиях дорожного движения;

- соблюдать Правила дорожного движения;

- контролировать свое эмоциональное состояние;

- проверять техническое состояние транспортного средства;

- устранять мелкие неисправности в процессе эксплуатации транспортного средства;

средства соответствующей категории, не требующие разборки узлов и агрегатов;

обеспечивать безопасную посадку и высадку пассажиров транспортного средства соответствующей категории, их перевозку либо прием, размещение и перевозку багажа;

выбирать безопасные скорость, дистанцию и интервал в различных условиях дорожного движения;

использовать зеркала заднего вида при маневрировании;

прогнозировать возникновение опасных дорожно-транспортных ситуаций в процессе управления и совершать действия по их предотвращению;

своевременно принимать решения и действовать в сложных и опасных дорожных ситуациях;

оказывать первую помощь пострадавшим в дорожно-транспортном происшествии;

использовать средства тушения пожара;

совершенствовать навыки управления транспортным средством соответствующей категории.

4.3. Водитель транспортного средства категорий "B", "BE" должен иметь российское национальное водительское удостоверение соответствующей категории.

4.4. Водитель легкового такси должен иметь общий водительский стаж не менее трех лет. Требования к уровню профессионального образования и стажу (опыту) работы для иных водителей категорий "B", "BE" не предъявляются.

5. К водителю грузового автомобиля предъявляются следующие профессиональные и квалификационные требования:

5.1. Водитель грузового автомобиля дополнительно к требованиям, предъявляемым к водителям категорий "B", "BE", должен знать:

назначение, устройство, взаимодействие и принцип работы основных механизмов, приборов и деталей грузового автомобиля (грузового автомобиля с прицепом (прицепами), включая полуприцепы и прицепы-роспуски);

правила и инструкции по охране труда при техническом осмотре грузового автомобиля (грузового автомобиля с прицепом (прицепами), включая полуприцепы и прицепы-роспуски), и обращении с эксплуатационными материалами, правила эксплуатации грузового автомобиля (грузового автомобиля с прицепом (прицепами), включая полуприцепы и прицепы-роспуски).

5.2. Водитель грузового автомобиля дополнительно к требованиям, предъявляемым к водителям категорий "B", "BE", должен уметь:

контролировать безопасное размещение и крепление различных грузов;

использовать в работе различные типы тахографов.

5.3. Водитель грузового автомобиля должен иметь российское национальное водительское удостоверение

соответствующей категории.

5.4. Требования к уровню профессионального образования и стажу (опыту) работы водителя грузового автомобиля не предъявляются.

6. К водителю автобуса дополнительно к требованиям, предъявляемым к водителям категорий "B", "BE", предъявляются следующие профессиональные и квалификационные требования:

6.1. Водитель автобуса должен знать: особенности законодательства в области организации регулярных и нерегулярных перевозок пассажиров автобусами;

основы законодательства в области обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров.

6.2. Водитель автобуса должен уметь: проверять техническое состояние транспортного средства перед выездом и после возвращения из поездки;

обеспечивать безопасную посадку и высадку пассажиров, их перевозку, контролировать прием, размещение и перевозку грузов;

использовать в работе различные типы тахографов.

6.3. Водитель автобуса должен иметь российское национальное водительское удостоверение соответствующей категории.

6.4. К управлению автобусами, осуществляющими организованную перевозку группы детей, допускаются водители, имеющие непрерывный стаж работы в качестве водителя транспортного средства категории "D" не менее одного года и не подвергавшиеся в течение последнего года административному наказанию в виде лишения права управления транспортным средством либо административного ареста за совершение административного правонарушения в области дорожного движения. Требования к уровню профессионального образования и стажу (опыту) работы для иных водителей автобусов не предъявляются.

7. К водителям троллейбуса дополнительно к требованиям, предъявляемым к водителям автобуса, предъявляются следующие профессиональные и квалификационные требования:

7.1. Водитель троллейбуса должен знать: особенности законодательства в области организации регулярных перевозок пассажиров троллейбусами;

правила технической эксплуатации электроустановок потребителей при эксплуатации электроустановок с напряжением до 1000 вольт;

правила безопасности при эксплуатации электроустановок с напряжением до 1000 вольт;

правила технической эксплуатации троллейбусов.

7.2. Водитель троллейбуса должен уметь: устранять неисправности, не требующие разборки узлов и агрегатов, возникшие в пути, с помощью имеющегося инструмента, подключать и отключать штанги с токоприемниками к контактной сети; заполнять документацию, связанную со спецификой эксплуатации троллейбуса.

7.3. Водитель троллейбуса должен иметь российское национальное водительское удостоверение соответствующей категории.

7.4. Требования к уровню профессионального образования и стажу (опыту) работы водителя троллейбуса не предъявляются.

8. К водителям трамвая дополнительно к требованиям, предъявляемым к водителям троллейбуса, предъявляются следующие профессиональные и квалификационные требования:

8.1. Водитель трамвая должен знать: особенности законодательства в области организации регулярных перевозок пассажиров трамваями;

основы теории движения трамвая, силы, действующие на трамвай в движении и на кривых участках пути, коэффициенты сцепления, сцепной вес трамваев;

правила технической эксплуатации трамваев.

8.2. Водитель трамвая должен уметь заполнять документацию, связанную со спецификой эксплуатации трамвая.

8.3. Водитель трамвая должен иметь российское национальное водительское удостоверение соответствующей категории.

8.4. Требования к уровню профессионального образования и стажу (опыту) работы водителя трамвая не предъявляются.

9. К водителю автомобиля, осуществляющего перевозку опасного груза, предъявляются следующие профессиональные и квалификационные требования:

9.1. В зависимости от типа управляемого транспортного средства, дополнительно к знаниям водителя транспортного средства соответствующей категории, водитель автомобиля, осуществляющий перевозку опасного груза, должен знать:

общие требования, регулирующие перевозку опасных грузов;

основные виды опасности; информацию о защите окружающей среды при осуществлении контроля за перевозкой отходов;

превентивные меры и меры по обеспечению безопасности при различных видах опасности;

меры, принимаемые в случае аварии (оказание первой помощи, обеспечение безопасности дорожного движения, основы использования защитного снаряжения, письменные инструкции и т.д.);

маркировку, знаки опасности, информационные табло и таблички оранжевого цвета;

действия водителя при перевозке опасных грузов;

назначение и способы эксплуатации технического оборудования, установленного на транспортных средствах;

запрещение совместной погрузки в одно и то же транспортное средство или в один и тот же контейнер различных классов опасных грузов, а также грузов, не относящихся к категории опасных;

меры предосторожности, принимаемые при погрузке и разгрузке опасных грузов;

информацию о мультимодальных перевозках;

правила обработки и укладки упаковок;

ограничения движения в тоннелях и инструкции по поведению в тоннелях (предотвращение происшествий, безопасность, действия в случае пожара или других чрезвычайных ситуаций и т.д.); поведенье транспортных средств во время движения, включая перемещение груза;

специальные требования, предъявляемые к транспортным средствам; обязанности и ответственность водителя при перевозке опасных грузов, а также гражданскую ответственность водителя; меры безопасности, применяемые при перевозке опасных грузов.

9.2. В зависимости от типа управляемого транспортного средства дополнительно к умениям водителя транспортного средства соответствующей категории, водитель автомобиля, осуществляющий перевозку опасного груза, должен уметь:

оказывать первую помощь пострадавшим в случае инцидента с перевозимым опасным грузом;

контролировать погрузку, разгрузку грузового автомобиля, перевозящего опасный груз;

принимать меры по локализации или ликвидации последствий дорожно-транспортного происшествия с перевозимым опасным грузом.

9.3. В дополнение к требованиям, изложенным в пунктах 4.3 и 5.3 настоящих Требований, применительно к категории управляемых транспортных средств предъявляется требование к наличию свидетельства о подготовке водителя автотранспортного средства, перевозящего опасные грузы, выданного в соответствии с приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 9 июля 2012 г. N 202 "Об утверждении Порядка выдачи свидетельства о подготовке водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы, и утверждения курсов такой подготовки" (зарегистрирован Минюстом России 7 сентября 2012 г., регистрационный N 25404) с изменениями, внесенными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 30 мая 2014 г. N 144 (зарегистрирован Минюстом России 17 июля 2014 г., регистрационный N 33137).

9.4. К управлению транспортными средствами, осуществляющими перевозку опасных грузов, допускаются водители, имеющие непрерывный стаж работы в качестве водителя транспортного средства соответствующей категории не менее одного года и не подвергавшиеся в течение последнего года административному наказанию в виде лишения права управления транспортным средством либо административного ареста за совершение административного правонарушения в области дорожного движения.

10. К водителю автомобиля, осуществляющему перевозку крупногабаритного и (или) тяжеловесного груза или сопровождающему данную перевозку, предъявляются следующие профессиональные и квалификационные требования:

10.1. В зависимости от типа управляемого транспортного средства дополнительно к знаниям водителя транспортного средства соответствующей

категории, водитель автомобиля, осуществляющий перевозку крупногабаритного и (или) тяжеловесного груза или сопровождающий данную перевозку, должен знать:

нормативные правовые акты, регулирующие перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов;

основы государственного регулирования и контроля за перевозками крупногабаритных и тяжеловесных грузов;

нормативные акты, регламентирующие требования к транспортным средствам, перевозящим тяжеловесные и (или) крупногабаритные грузы, и автомобилям, их сопровождающим.

10.2. В зависимости от типа управляемого транспортного средства дополнительно к знаниям водителя транспортного средства соответствующей категории, водитель автомобиля, осуществляющий перевозку крупногабаритного и (или) тяжеловесного груза или сопровождающий данную перевозку, должен уметь:

соблюдать ограничения и выполнять установленные предписания по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов;

осуществлять сопровождение перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов.

10.3. В дополнение к требованиям, изложенным в пунктах 4.3 и 5.3 настоящих Требований, применительно к категории управляемых транспортных средств предъявляются следующие требования к стажу (опыту) работы:

к водителю автомобиля, осуществляющему перевозку крупногабаритного и (или) тяжеловесного груза, - наличие общего стажа (опыта) работы в качестве водителя не менее пяти лет, из которых не менее одного последнего года - в качестве водителя транспортного средства соответствующей категории;

к водителю автомобиля, сопровождающему перевозку крупногабаритного и (или) тяжеловесного груза, - наличие стажа (опыта) работы в качестве водителя автомобиля, осуществляющего перевозку крупногабаритного и (или) тяжеловесного груза не менее одного года.

11. К водителю, управляющему транспортным средством, оборудованным устройством для подачи специальных световых и звуковых сигналов, предъявляются следующие требования:

11.1. В зависимости от категории управляемого транспортного средства дополнительно к знаниям водителя легкового автомобиля, грузового автомобиля или автобуса водитель, управляющий транспортным средством, оборудованным устройством для подачи специальных световых и звуковых сигналов, должен знать: нормативные правовые акты в области обеспечения безопасности дорожного движения;

основы психологии и этики водителя; технические характеристики и конструктивные особенности транспортных средств, оборудованных устройством для подачи специальных световых и звуковых сигналов;

нормативные правовые акты по пользованию средствами радиосвязи и

устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов; теоретические основы безопасного управления транспортным средством, оборудованным устройством для подачи специальных световых и звуковых сигналов, в различных условиях.

11.2. В зависимости от категории управляемого транспортного средства дополнительно к знаниям водителя легкового автомобиля, грузового автомобиля или автобуса водитель, управляющий транспортным средством, оборудованным устройством для подачи специальных световых и звуковых сигналов, должен уметь:

пользоваться средствами радиосвязи и устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов;

управлять транспортным средством, оборудованным устройством для подачи специальных световых и звуковых сигналов, в различных условиях.

11.3. В дополнение к требованиям, изложенным в пунктах 4.3, 5.3, 6.3, 6.4 настоящих Требований, применительно к категории управляемых транспортных средств предъявляется требование к наличию свидетельства о прохождении подготовки водителей к управлению транспортными средствами, оборудованными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов, утвержденной приказом Министерства образования и науки Российской Федерации от 18 августа 2010 г. N 866 (зарегистрирован Минюстом России 27 сентября 2010 г., регистрационный N 18554).

12. К водителю автомобиля, осуществляющего перевозку пассажиров и (или) грузов в международном сообщении, предъявляются следующие профессиональные и квалификационные требования:

12.1. В зависимости от типа управляемого транспортного средства дополнительно к знаниям водителя транспортного средства соответствующей категории, водитель автомобиля, осуществляющий перевозку пассажиров и (или) грузов в международном сообщении, должен знать:

основы правовых норм, регламентирующих перевозки пассажиров и грузов автомобильным транспортом в международном сообщении;

основы регулирования и контроля транспортной деятельности, порядок лицензирования и допуска к осуществлению международных автомобильных перевозок;

международные нормативные акты, регламентирующие технические и экологические требования к транспортным средствам, осуществляющим международные перевозки, режимы труда и отдыха водителей автомобилей, осуществляющих международные перевозки;

особенности обеспечения безопасности международных автомобильных перевозок особых видов грузов, процедуры заполнения таможенной документации;

порядок оформления документации при прохождении таможенного и других видов контроля;

места, виды и методы проведения транспортного контроля.

12.2. В зависимости от типа управленческого транспортного средства дополнительно к знаниям водителя транспортного средства соответствующей категории, водитель автомобиля, осуществляющий перевозку пассажиров и (или) грузов в международном сообщении, должен уметь:

применять правовые нормы, регламентирующие перевозки пассажиров и грузов автомобильным транспортом в международном сообщении;

проходить таможенные процедуры при организации перевозки различных видов грузов.

12.3. В дополнение к требованиям, изложенным в пунктах 4.3, 5.3, 6.3 настоящих Требований, применительно к категории управляемых транспортных средств предъявляется требование к наличию свидетельства профессиональной компетентности международного перевозчика, выданного в соответствии со статьей 5 Соглашения о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств - участников СНГ*(5), и решением Экономического совета СНГ от 12 декабря 2008 г. "О Единых требованиях к дополнительному обучению на профессиональную компетентность международных автомобильных перевозчиков государств - участников СНГ".

12.4. К управлению транспортными средствами, осуществляющими перевозку пассажиров в международном сообщении, допускаются водители, имеющие непрерывный стаж работы в качестве водителя транспортного средства соответствующей категории не менее одного года и не подвергавшиеся в течение последнего года административному наказанию в виде лишения права управления транспортным средством либо административного ареста за совершение административного правонарушения в области дорожного движения. Требования к стажу (опыту) работы водителя, осуществляющего перевозки грузов в международном сообщении (за исключением опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов), не предъявляются.

13. К диспетчеру автомобильного и городского наземного электрического транспорта предъявляются следующие профессиональные и квалификационные требования:

13.1. Диспетчер автомобильного и городского наземного электрического транспорта должен знать:

основы транспортного и трудового законодательства;

нормативные акты по вопросам организации оперативного управления движением автомобильного транспорта;

порядок оформления и обработки путевого листа, учет технико-эксплуатационных показателей;

схему дорог и их состояние на маршрутах движения транспортных средств, движение которых организует и контролирует диспетчер;

требования завода - изготовителя транспортных средств, движение которых

организует и контролирует диспетчер, по технической эксплуатации автомобилей;

графики работы водителей на маршрутах движения транспортных средств, движение которых организует и контролирует диспетчер;

тарифы и правила их применения на маршрутах движения транспортных средств, движение которых организует и контролирует диспетчер;

основы экономики, организации труда и производства;

расстояния перевозок и характер дорожных условий на маршрутах движения транспортных средств, движение которых организует и контролирует диспетчер;

расписания движения и остановочные пункты на маршрутах движения транспортных средств, движение которых организует и контролирует диспетчер;

маршрутную сеть и условия движения, обеспечивающие безопасность перевозки;

правила и инструкции по охране труда, противопожарной защиты.

13.2. Диспетчер автомобильного и городского наземного электрического транспорта должен уметь:

организовывать и контролировать работу водителей и выполнение ими сменного плана и задания по перевозкам;

принимать необходимые меры по обеспечению безопасности дорожного движения автомобилей (трамваев, троллейбусов);

инструктировать водителей об условиях и особенностях перевозок на маршрутах, уделяя при этом особое внимание состоянию дорог, особенностям дорожного движения на отдельных участках в конкретных метеорологических условиях;

обеспечивать взаимодействие со всеми участниками перевозочного процесса с целью его оптимизации;

принимать меры по ликвидации сверхнормативных простоев транспортных средств;

заполнять, выдавать и принимать путевые листы и другие документы, отражающие выполненную водителями работу, проверять правильность их оформления;

рассчитывать в путевых листах соответствующие технико-эксплуатационные показатели;

выдавать плановые задания, регистрировать задания и заявки на перевозки;

составлять оперативные сводки и рапорты о работе и происшествиях за смену; координировать работу автомобильного и (или) городского наземного электрического транспорта с другими видами транспорта;

принимать меры по включению резервных автомобилей в дорожное движение на маршруте взамен преждевременно сошедших с маршрута по техническим или другим причинам, оперативному переключению автомобилей с маршрута на маршрут, на другой путь следования в связи с ремонтом дорог;

проверять правильность оформления документов по выполненным перевозкам, координировать работу транспортных средств сторонних предприятий;

обеспечивать контроль и учет выполненных перевозок грузов и принимать

меры по оперативному устранению сбоев транспортных процессов, сверхнормативных простоев в пунктах погрузки и выгрузки автомобилей, а также по загрузке порожних автомобилей в попутном направлении;

осуществлять оперативный учет, контроль работы погрузочно-разгрузочных механизмов предприятий и организаций, контролировать состояние подъездных путей, а также соблюдение водителями транспортной дисциплины;

организовывать в необходимых случаях оказание своевременной технической помощи подвижному составу на линии.

13.3. К диспетчеру автомобильного и городского наземного электрического транспорта предъявляется одно из следующих требований:

наличие диплома об образовании не ниже среднего профессионального по специальности, входящей в укрупненную группу 23.00.00 "Техника и технологии наземного транспорта"*(6);

наличие диплома о среднем профессиональном образовании по специальностям, не входящим в укрупненную группу 23.00.00 "Техника и технологии наземного транспорта", и диплома о дополнительном профессиональном образовании по программе профессиональной переподготовки с присвоением квалификации диспетчера автомобильного и городского наземного электрического транспорта.

13.4. Требования к стажу (опыту) работы не предъявляются.

14. К контролеру технического состояния автотранспортных средств предъявляются следующие профессиональные и квалификационные требования:

14.1. Контролер технического состояния автотранспортных средств должен знать:

нормативные акты по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава автомобильного транспорта;

нормативные акты в области безопасности дорожного движения на автомобильном транспорте;

устройство, технические характеристики, конструктивные особенности, назначение и правила эксплуатации автотранспортных средств и прицепов;

технические требования, предъявляемые к транспортным средствам, возвратившимся с линии и после проведения ремонта их узлов и агрегатов;

основы транспортного и трудового законодательства;

правила и инструкции по охране труда, противопожарной защиты.

14.2. Контролер технического состояния автотранспортных средств должен уметь:

контролировать техническое состояние автотранспортных средств и прицепов, возвращающихся на места стоянок с линии, а также после технического обслуживания и ремонта;

осуществлять контроль за графиками проведения технического обслуживания и плановых ремонтов автотранспортных средств;

оформлять техническую и нормативную документацию на повреждения и заявки на ремонт или устранение неисправностей с их

соответствующей регистрацией;

обеспечивать соблюдение норм расхода эксплуатационных материалов;

организовывать доставку автотранспортных средств с линии (с объектов работ) на места стоянок в случаях аварии или дорожно-транспортных происшествий.

14.3. К контролеру технического состояния автотранспортных средств предъявляется одно из следующих требований:

наличие диплома об образовании не ниже среднего профессионального по специальности 23.02.03 "Техническое обслуживание и ремонт автомобильного транспорта" без предъявления требований к стажу (опыту) работы;

наличие диплома об образовании не ниже среднего профессионального по специальностям, входящим в укрупненную группу 23.00.00 "Техника и технологии наземного транспорта", за исключением специальности 23.02.03 "Техническое обслуживание и ремонт автомобильного транспорта", с предъявлением требований к стажу (опыту) работы в области контроля технического состояния и обслуживания автотранспортных средств не менее одного года;

наличие диплома об образовании не ниже среднего профессионального по специальностям, не входящим в укрупненную группу 23.00.00 "Техника и технологии наземного транспорта", и диплома о дополнительном профессиональном образовании по программе профессиональной переподготовки с присвоением квалификации контролера технического состояния автотранспортных средств. Требования к стажу (опыту) работы не предъявляются.

15. К контролеру технического состояния городского наземного электрического транспорта предъявляются следующие профессиональные и квалификационные требования:

15.1. Контролер технического состояния городского наземного электрического транспорта должен знать:

нормативные акты по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава городского наземного электрического транспорта;

нормативные акты в области безопасности дорожного движения и техники безопасности на городском наземном электрическом транспорте;

устройство, технические характеристики, конструктивные особенности, назначение и правила эксплуатации городского наземного электрического транспорта;

технические требования, предъявляемые к транспортным средствам наземного электрического транспорта, возвратившимся с линии и после проведения ремонта их узлов и агрегатов;

основы транспортного и трудового законодательства;

правила и инструкции по охране труда, противопожарной защиты.

15.2. Контролер технического состояния городского наземного электрического транспорта должен уметь:

контролировать и проверять техническое

состояние транспортных средств городского наземного электрического транспорта, возвращающихся на места стоянок с линии, а также после технического обслуживания и ремонта;

осуществлять контроль за графиками проведения технического обслуживания и плановых ремонтов подвижного состава городского наземного электрического транспорта;

оформлять техническую и нормативную документацию на повреждения и заявки на ремонт или устранение неисправностей с их соответствующей регистрацией;

обеспечивать соблюдение норм расхода эксплуатационных материалов;

организовывать доставку транспортных средств с линии на места стоянок в случаях аварии или дорожно-транспортных происшествий.

15.3. К контролеру технического состояния городского наземного электрического транспорта предъявляется одно из следующих требований:

наличие диплома об образовании не ниже среднего профессионального по специальности 23.02.05 "Эксплуатация транспортного электрооборудования и автоматики на городском наземном электрическом транспорте" без предъявления требований к стажу (опыту) работы;

наличие диплома об образовании не ниже среднего профессионального по специальностям, входящим в укрупненную группу 23.00.00 "Техника и технологии наземного транспорта", за исключением специальности 23.02.05 "Эксплуатация транспортного электрооборудования и автоматики на городском наземном электрическом транспорте", с предъявлением требований к стажу (опыту) работы в области контроля технического состояния и обслуживания городского наземного электрического транспорта не менее одного года;

наличие диплома об образовании не ниже среднего профессионального по специальностям, не входящим в укрупненную группу 23.00.00 "Техника и технологии наземного транспорта, и диплома о дополнительном профессиональном образовании по программе профессиональной переподготовки с присвоением квалификации контролера технического состояния городского наземного электрического транспорта. Требования к стажу (опыту) работы не предъявляются.

16. К специалисту, ответственному за обеспечение безопасности дорожного движения, предъявляются следующие профессиональные и квалификационные требования:

16.1. Специалист, ответственный за обеспечение безопасности дорожного движения, должен знать:

нормативные акты в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и перевозки пассажиров и грузов;

основы трудового законодательства;

правила и нормы охраны труда, техники безопасности, производственной санитарии, безопасности дорожного движения и противопожарной защиты;

назначение и основные технико-

эксплуатационные характеристики подвижного

состава автомобильного транспорта, погрузочно-разгрузочных механизмов и средств для контейнерных и пакетных перевозок;

правила технической эксплуатации транспортных средств;

методы планирования, учета и анализа автомобильных перевозок;

организацию процесса перевозок и труда водительского состава и других работников, занятых эксплуатацией автотранспорта;

порядок разработки и утверждения планов производственно-хозяйственной деятельности предприятия.

16.2. Специалист, ответственный за обеспечение безопасности дорожного движения, должен уметь:

разрабатывать и проводить мероприятия по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и контролировать их выполнение;

анализировать причины возникновения дорожно-транспортных происшествий и нарушений Правил дорожного движения, совершенных водителями юридического лица или индивидуального предпринимателя, в установленном порядке готовить отчеты о дорожно-транспортных происшествиях и принятых мерах по их предупреждению;

осуществлять сверку данных о дорожно-транспортных происшествиях, в которых участвовал подвижной состав предприятия, с данными Государственной инспекции по безопасности дорожного движения МВД России;

разрабатывать или участвовать в разработке проектов локальных нормативных актов юридического лица или индивидуального предпринимателя по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе при перевозке крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов;

организовывать и проводить агитационно-массовую работу по безопасности дорожного движения в коллективе;

информировать водительский состав, инженерно-технических работников, органы управления юридического лица, индивидуального предпринимателя о состоянии аварийности, причинах и обстоятельствах дорожно-транспортных происшествий;

устанавливать причины и обстоятельства возникновения дорожно-транспортных происшествий, выявлять нарушения установленных требований по обеспечению безопасности дорожного движения;

контролировать допуск водителей к управлению только теми категориями транспортных средств, право управления которыми предоставлено им в соответствии с водительскими удостоверениями;

контролировать прохождение водителями обязательных медицинских осмотров;

организовывать проведение инструктажа водителей об особенностях эксплуатации транспортных средств в различных дорожных и климатических условиях;

контролировать соблюдение водителями режима труда и отдыха водителей;

организовывать стажировку водителей и работу водителей-наставников;

организовывать работу кабинета (класса) безопасности дорожного движения по плану, утвержденному юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем.

16.3. К специалисту, ответственному за обеспечение безопасности дорожного

движения, предъявляется одно из следующих требований:

наличие диплома о высшем образовании по направлению подготовки, входящем в укрупненную группу 23.00.00 "Техника и технологии наземного транспорта"*(7), и прошедшему в установленном порядке аттестацию на право занимать соответствующую должность;

наличие диплома о высшем образовании по направлению подготовки, не входящем в укрупненную группу 23.00.00 "Техника и технологии наземного транспорта", и диплома о дополнительном профессиональном образовании по программе профессиональной переподготовки с присвоением квалификации ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения, и прошедшему в установленном порядке аттестацию на право занимать соответствующую должность.

16.4. Требования к стажу (опыту) работы не предъявляются.

17. К консультанту по вопросам безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом предъявляются следующие профессиональные и квалификационные требования:

17.1. Консультант по вопросам безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом должен знать:

последствия, к которым могут привести аварии при перевозке опасных грузов, и основные причины аварий;

общие положения национального законодательства, международных конвенций и соглашений в области перевозки опасных грузов автомобильным транспортом;

классификацию опасных грузов (процедуру классификации растворов и смесей, структуру перечня веществ, классы опасных грузов и принципы их классификации, характер перевозимых опасных грузов, физические, химические и токсикологические свойства опасных грузов);

общие требования к упаковке, требования к цистернам и контейнерам-цистернам (типы, коды, маркировка, конструкция, первоначальные и периодические проверки и испытания);

маркировочные надписи и знаки опасности, информационные табло и таблички оранжевого цвета (нанесение маркировки и знаков опасности на упаковки, размещение и снятие информационных табло и табличек оранжевого цвета);

документы, находящиеся на транспортном средстве (транспортные документы, письменные инструкции, свидетельство о допуске транспортного средства, свидетельство о подготовке водителя, копии любых документов об отступлениях, прочие документы),*(8) и порядок их оформления;

способ отправки и ограничения на отправку (перевозка полной загрузкой, перевозка навалом/насыпью, перевозка в контейнерах средней грузоподъемности для массовых грузов, контейнерные перевозки, перевозка во встроенных или съемных цистермах);

требования к перевозке пассажиров при перевозке различных опасных грузов;

требования по совместной погрузке различных классов опасных грузов и меры предосторожности, связанные с совместной погрузкой;

способы разделения грузов;

ограничения перевозимых количеств и

изъятия в отношении количеств опасных грузов;

требования к обработке и укладке грузов (погрузка и разгрузка - коэффициенты наполнения - укладка и разделение);

требования к очистке и/или дегазации перед погрузкой и после разгрузки;

требования к экипажу транспортного средства и профессиональной компетентности; содержание письменных инструкций (применение инструкций и защитное снаряжение экипажа);

требования, касающиеся наблюдения за транспортным средством (стоянка);

требования, касающиеся транспортного оборудования.

17.2. Консультант по вопросам безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом должен уметь:

выполнять процедуры, обеспечивающие соблюдение требований в отношении идентификации перевозимых опасных грузов;

обеспечивать соответствие транспортных средств особым требованиям, обусловленным характером перевозимых опасных грузов;

проводить процедуры проверки оборудования, используемого для перевозки опасных грузов или для погрузочно-разгрузочных операций;

организовывать подготовку к перевозке опасных грузов работников юридического лица или индивидуального предпринимателя, участвующих в процессе перевозки опасных грузов, и вести учет данной подготовки;

в случае аварии или происшествия применять надлежащие срочные меры по устранению их последствий;

проводить служебное расследование обстоятельств серьезных аварий, происшествий или серьезных нарушений, отмеченных во время перевозки опасных грузов или в процессе погрузочно-разгрузочных операций, и при необходимости подготовку соответствующих отчетов;

принимать необходимые меры к недопущению аварий, дорожно-транспортных происшествий или нарушений иных требований, предъявляемых к перевозкам опасных грузов;

учитывать нормативные и особые требования, связанные с перевозкой опасных грузов, при выборе и использовании услуг субподрядчиков или третьих сторон;

проводить проверку работников, занимающихся перевозкой опасных грузов, их погрузкой или разгрузкой, на знание ими правил безопасности перевозок опасных грузов;

проводить инструктажи работников, связанных с перевозкой опасных грузов, их погрузкой и разгрузкой;

проверять наличие на транспортных средствах необходимых документов и оборудования для обеспечения безопасности перевозок опасных грузов;

осуществлять проверку соблюдения требований, касающихся погрузочно-разгрузочных операций;

составлять план обеспечения безопасности перевозки опасных грузов;

составлять ежегодный отчет для органов управления юридического лица или индивидуального предпринимателя по вопросам их деятельности, связанной с перевозкой опасных грузов.

17.3. К консультанту по вопросам безопасности перевозки опасных грузов

автомобильным транспортом предъявляется одно из следующих требований:

наличие диплома о высшем образовании по направлению подготовки, входящем в укрупненную группу 23.00.00 "Техника и технологии наземного транспорта", и свидетельства о подготовке консультанта по вопросам безопасности перевозок опасных грузов, выданного в соответствии с приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 9 июля 2012 г. N 203 "Об утверждении Порядка проведения экзамена и выдачи свидетельств о профессиональной подготовке консультантов по вопросам безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом" (зарегистрирован Минюстом России 7 сентября 2012 г., регистрационный N 25407) с изменениями, внесенными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 30 мая 2014 г. N 144 (зарегистрирован Минюстом России 17 июля 2014 г., регистрационный N 33137) (далее - приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 9 июля 2012 г. N 203);

наличие диплома о высшем образовании по направлению подготовки, не входящем в укрупненную группу 23.00.00 "Техника и технологии наземного транспорта", и диплома о дополнительном профессиональном образовании по программе профессиональной переподготовки с присвоением квалификации консультанта по вопросам безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом и свидетельства о подготовке консультанта по вопросам безопасности перевозок опасных грузов, выданного в соответствии с приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 9 июля 2012 г. N 203;

наличие диплома о среднем профессиональном образовании по программам подготовки специалистов среднего звена, входящем в укрупненную группу 23.00.00 "Техника и технологии наземного транспорта", и свидетельства о подготовке консультанта по вопросам безопасности перевозок опасных грузов, выданного в соответствии с приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 9 июля 2012 г. N 203;

наличие диплома о среднем профессиональном образовании по программам подготовки специалистов среднего звена, за исключением специальностей, входящих в укрупненную группу 23.00.00 "Техника и технологии наземного транспорта", и диплома о дополнительном профессиональном образовании по программе профессиональной переподготовки с присвоением квалификации консультанта по вопросам безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом и свидетельства о подготовке консультанта по вопросам безопасности перевозок опасных грузов, выданного в соответствии с приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 9 июля 2012 г. N 203.

17.4. К работникам, имеющим среднее профессиональное образование по программам подготовки специалистов среднего звена, предъявляются требования к стажу работы в области организации перевозок и управлению автомобильным транспортом не менее трех лет. К работникам, имеющим высшее образование, требования к стажу не предъявляются.

ВНЕСЕНЫ ВАЖНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В ТРУДОВОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО РФ

Обзор изменений в действующем законодательстве, связанных с регулированием в сфере труда и социальной защиты, по состоянию на июль 2016 года

1. Постановлением Правительства РФ от 25 июня 2016 г. N 578 с 1 июля 2016 года изменены требования к ведомственным наградам, дающим право на присвоение звания «Ветеран труда».

Право на присвоение такого звания будут давать лишь ведомственные знаки отличия за заслуги в труде (службе) и продолжительную работу (службу) не менее 15 лет в соответствующей сфере деятельности (отрасли экономики).

Это касается федеральных органов исполнительной власти и ведомств, руководство которыми осуществляет Правительство Российской Федерации.

Установлен порядок учреждения указанных ведомственных знаков отличия и награждения ими. Каждое ведомство, в частности, Министерство транспорта Российской Федерации, может учредить только один такой знак отличия.

Определены требования к кандидатам на награждение. Помимо указанного стажа работы в соответствующей сфере в их числе наличие иных ведомственных наград (поощрений), отсутствие неснятой или непогашенной судимости, а также неснятого дисциплинарного взыскания. Кроме того, необходимо проработать в представляющей к награждению организации не менее 3 лет.

Прописан порядок представления к награждению знаком отличия и рассмотрения документов о награждении.

Повторное награждение одним и тем же знаком отличия не допускается.

Постановление Правительства РФ от 25 июня 2016 г. N 578 «О порядке учреждения ведомственных знаков отличия, дающих право на присвоение звания «Ветеран труда», федеральными органами исполнительной власти, руководство деятельностью которых осуществляет Правительство Российской Федерации, и награждения указанными знаками отличия» вступает в силу с 1 июля 2016 г.

В новой редакции статьи 7 Федерального закона от 12.01.1995 №5-ФЗ (ред. от 03.07.2016) «О ВETERАНАХ» говорится, что ветеранами труда являются лица:

1) имеющие удостоверение "Ветеран труда";

2) награжденные орденами или медалями СССР или Российской Федерации, либо удостоенные почетных

званий СССР или Российской Федерации, либо награжденные почетными грамотами Президента Российской Федерации или удостоенные благодарности Президента Российской Федерации, либо награжденные ведомственными знаками отличия за заслуги в труде (службе) и продолжительную работу (службу) не менее 15 лет в соответствующей сфере деятельности (отрасли экономики) и имеющие трудовой (страховой) стаж, учитываемый для назначения пенсии, не менее 25 лет для мужчин и 20 лет для женщин или выслугу лет, необходимую для назначения пенсии за выслугу лет в календарном исчислении; лица, начавшие



трудовую деятельность в несовершеннолетнем возрасте в период Великой Отечественной войны и имеющие трудовой (страховой) стаж не менее 40 лет для мужчин и 35 лет для женщин.

Порядок и условия присвоения звания "Ветеран труда" определяются законами и иными нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации.

За гражданами, которые по состоянию на 30 июня 2016 года награждены ведомственными знаками отличия в труде, сохраняется право на присвоение звания "Ветеран труда" при наличии трудового (страхового) стажа, учитываемого для назначения пенсии, не менее 25 лет для мужчин и 20 лет для женщин или выслуги лет, необходимой для назначения пенсии за выслугу лет в календарном исчислении (Федеральный закон от 29.12.2015 г. №388-ФЗ). Граждане, которые уже имеют награды или были награждены до 1 июля 2016 года, но не достигнут на указанную дату необходимого трудового (страхового) стажа, сохраняют свое право на присвоение указанного звания. Как только трудовой

(страховой) стаж у такой категории граждан достигнет периода 25 лет для мужчин и 20 лет для женщин, они смогут подать документы на присвоение звания.

2. Федеральным законом № 348-ФЗ от 3 июля 2016 г. «О внесении изменений в Трудовой кодекс Российской Федерации в части особенностей регулирования труда лиц, работающих у работодателей – субъектов малого предпринимательства, которые отнесены к микропредприятиям».

Работодатель - субъект малого предпринимательства, который отнесен к микропредприятиям, вправе отказаться полностью или частично от принятия локальных нормативных актов, содержащих нормы трудового права (правила внутреннего трудового распорядка, положение об оплате труда, положение о премировании, график сменности и другие). При этом для регулирования трудовых отношений и иных непосредственно связанных с ними отношений работодатель - субъект малого предпринимательства, который отнесен к микропредприятиям, должен включить в трудовые договоры с работниками условия, регулирующие вопросы, которые в соответствии с трудовым законодательством и иными нормативными правовыми актами, содержащими нормы трудового права, должны регулироваться локальными нормативными актами. Указанные трудовые договоры заключаются на основе типовой формы трудового договора, утверждаемой Правительством Российской Федерации с учётом мнения Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений.

В соответствии с Федеральным законом от 24 июля 2007г. № 209-ФЗ "О развитии малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации" (статья 4) к микропредприятиям (юридическим лицам) относятся внесенные в единый государственный реестр юридических лиц потребительские кооперативы и коммерческие организации (за исключением государственных и муниципальных унитарных предприятий), соответствующие, среди прочих условий, следующим критериям:

1) средняя численность работников за

предшествующий календарный год не должна превышать 15 человек.

2) выручка от реализации товаров (работ, услуг) без учета налога на добавленную стоимость за предшествующий календарный год не должна превышать предельного значения, установленного постановлением Правительством Российской Федерации от 9 февраля 2013г. № 101 "О предельных значениях выручки от реализации товаров (работ, услуг) для каждой категории субъектов малого и среднего предпринимательства" (это 60 млн. рублей).

Средняя численность работников микропредприятия за календарный год определяется с учетом всех его работников, в том числе работников, работающих по гражданско-правовым договорам или по совместительству с учетом реально отработанного времени работников представительств, филиалов и других обособленных подразделений микропредприятия.

3. Президент Российской Федерации подписал 3 июля 2016 г. Федеральный закон № 238-ФЗ «О независимой оценке квалификации». Вместе с ним подписаны и законы, вносящие изменения в Трудовой и Налоговый кодексы Российской Федерации, в Федеральный закон "О техническом регулировании", касающиеся этого предмета.

Оценка будет проводиться в виде профессионального экзамена специальными центрами в соответствии с профстандартами. Работник может пройти экзамен за свой счет по собственной инициативе или за счет работодателя по его направлению. В последнем случае требуется письменное согласие сотрудника.

Оценка квалификации является добровольной для граждан, включая работников и работодателей, и не влечет за собой каких-либо обязательных последствий или требований, в том числе при приеме на работу.

Координатором системы независимой оценки квалификации является Национальный совет при Президенте РФ по профессиональным квалификациям. В целях организации работы по оценке квалификации в определенном виде профессиональной деятельности создаются советы по профессиональным квалификациям на общероссийском уровне на базе отраслевого (межотраслевого) объединения работодателей или ассоциации, представляющих профессиональные сообщества.

Советы наделяются решением Национального совета полномочием по отбору юридических лиц для проведения оценки квалификации.

Статья 196 ТК РФ определяет, что

подготовка работников и дополнительное профессиональное образование работников осуществляются работодателем на условиях и в порядке, которые определяются коллективным договором, соглашениями, трудовым договором. Той же статьёй определено, что работникам, проходящим подготовку, работодатель должен создавать необходимые условия для совмещения работы с получением образования, предоставлять гарантии, установленные трудовым законодательством и иными нормативными правовыми актами, содержащими нормы трудового права, коллективным договором, соглашениями, локальными нормативными актами, трудовым договором. Эти гарантии определены главой 26 ТК РФ. Так, в случае, если работодатель направляет работника для прохождения оценки с отрывом от производства, за работником сохраняется место работы и средняя заработная плата. Кроме того, если оценка проводится в другом городе, то работнику оплачиваются командировочные расходы.

В связи с принятием закона «О независимой оценке квалификаций» Федеральным законом № 251-ФЗ от 3.07.2016 г. поправки внесены и в часть вторую Налогового кодекса. Оплату оценки квалификации работников работодатель с 1 января 2017 г. сможет поставить в расходы при расчете базы по налогу на прибыль. При этом доходом для исчисления НДФЛ работникам такая оплата не будет. Если же гражданин сам оплачивает оценку квалификации, он сможет получить социальный вычет по НДФЛ.

4. Федеральным законом от 03.07.2016 N 347-ФЗ "О внесении изменений в Трудовой кодекс Российской Федерации" в Трудовой кодекс РФ введено понятие "предельный уровень соотношения среднемесячной заработной платы".

Устанавливается обязанность определения предельного уровня соотношения среднемесячной заработной платы руководителей, их заместителей, главных бухгалтеров фондов, учреждений и предприятий, формируемой за счет всех источников финансового обеспечения, рассчитываемой за календарный год, и среднемесячной заработной платы их работников.

Несоблюдение предельного уровня соотношения зарплат станет дополнительным основанием для расторжения трудового договора с руководителем организации.

Правительству РФ, органам государственной власти субъектов РФ и органам местного самоуправления предоставлено право устанавливать перечень организаций, на которые не будут распространяться указанные выше предельные уровни.

Трудовой кодекс РФ дополнен также положением, согласно которому информация о рассчитываемой за календарный год среднемесячной заработной плате руководителей, их заместителей и главных бухгалтеров государственных внебюджетных фондов, учреждений и унитарных предприятий размещается в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет" на соответствующих сайтах госорганов, фондов, учреждений и предприятий.

5. Федеральным законом от 03.07.2016 N 272-ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам повышения ответственности работодателей за нарушения законодательства в части, касающейся оплаты труда" увеличен штраф за задержку выплаты зарплаты и иных выплат, причитающихся работнику. Статья 5.27 КоАП РФ дополнена положением, в соответствии с которым за невыплату или неполную выплату в установленный срок заработной платы, других выплат, осуществляемых в рамках трудовых отношений, если эти действия не содержат уголовно наказуемого деяния, либо установление заработной платы в размере менее размера, предусмотренного трудовым законодательством, предусмотрен, в том числе, штраф в следующих размерах:

- на должностных лиц - от десяти тысяч до двадцати тысяч рублей, при повторном привлечении к ответственности - от двадцати тысяч до тридцати тысяч рублей. Возможна также дисквалификация на срок от одного года до трех лет;

- на индивидуальных предпринимателей - от одной тысячи до пяти тысяч рублей (повторно - от десяти тысяч до тридцати тысяч рублей);

- на юридических лиц - от тридцати тысяч до пятидесяти тысяч рублей (повторно - от пятидесяти тысяч до ста тысяч рублей).

В Трудовом кодексе РФ также увеличен размер материальной ответственности работодателя за нарушение срока выплаты или неполной выплаты заработной платы. С 3 октября 2016 г. денежная компенсация должна выплачиваться в размере не ниже одной сто пятидесятой действующей в это время учётной ставки Центрального банка РФ от не выплаченных в срок сумм за каждый день задержки (ст. 236 ТК РФ).

С 3 октября 2016 г. увеличен и срок, в течении которого работник может обратиться в суд в связи с невыплатой работодателем заработной платы - до 1 года (с т. 392 ТК РФ).

Обзор подготовил зав. отделом правовой защиты и охраны труда аппарата профсоюза Е.Ю. Чумаевский

НАВСТРЕЧУ 100-лЕТНЕМУ ЮБИЛЕЮ ПРОФСОЮЗА

В 2019 году Общероссийский профсоюз работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства будет отмечать свой 100-летний Юбилей.

В связи с этим редакция газеты «Единство» решила открыть новую рубрику материалов, посвященных заслуженным людям отрасли, трудовых коллективов, профсоюза.

В настоящем номере газеты рассказывается о нашем товарище из Красноярского края - Викторе Дмитриевиче Солодком - председателе первичной профсоюзной организации муниципального автотранспортного предприятия №7 города Красноярска

ЧЕТВЕРТЬ ВЕКА В ПРОФСОЮЗЕ

Большая часть жизни Виктора Дмитриевича Солодкого, председателя ППО муниципального автотранспортного предприятия №7 города Красноярска, связана с дорогой. Впервые за руль автобуса он сел в далеком 1970-м году. Он успел поработать на обслуживании пассажиров и по городским, и по междугородним маршрутам. А последние четверть века Виктора Солодкого тесно связаны с активной профсоюзной деятельностью.

Виктор Солодкий родился в Иланском районе Красноярского края в деревне Лобачевка. После школы окончил профессиональное училище. Стал работать электриком-монтажником на крупных объектах края. Работа была интересная и высокооплачиваемая. Виктор Солодкий вспоминает, что он принимал участие в строительстве домов, социальных объектов, кинотеатров, Института физики и даже КраЗса. Затем он окончил курсы водителей и пошел служить в ряды Вооруженных сил СССР. После армии Виктор Солодкий задумал жениться и чтобы не оставлять семью надолго, решил отказаться от командировок и поискать работу рядом с домом. В бюро по трудоустройству ему предложили вакансию водителя в одном из автотранспортных предприятий Красноярска. Кроме хорошей зарплаты от предприятия дали еще и жилье.

Первым «рабочим местом» Виктора Солодкого стал автобус марки ПАЗ. Через полтора года появились Икарусы с «гармошкой». Затем молодого водителя направили работать на междугородних направлениях на более комфортабельных автобусах, через какое-то время он стал возить пассажиров из Красноярска в аэропорт. После уже работал в техпомощи, доставлял неисправные автобусы в гараж. Активная профсоюзная работа Виктора Солодкого началась в 1991 году, когда он был избран председателем ППО МП ПАТП-7.

Возглавляя профсоюзную организацию предприятия, Виктор Солодкий продолжает трудиться в аккумуляторном цехе. Последние 46 лет трудовой жизни он отдал одному предприятию, которое за это время не раз меняло наименование, но всегда оставалось муниципальным. По воспоминаниям Виктора Солодкого, вопрос о смене формы собственности поднимался неоднократно. Но профсоюзу удавалось договориться и сохранить предприятие в муниципальной собственности. А значит, сохранить и стабильность. Ведь работники муниципального автотранспортного предприятия зачастую оказываются более защищены, чем их коллеги, работающие в частных компаниях. На предприятии соблюдается режим труда и отдыха, стабильно платится зарплата, действует коллективный договор, действует профсоюзная организация.

Сейчас на предприятии трудится 755 человек, 716 из них – члены профсоюза. Кстати, генеральный директор – тоже член профсоюза. Поэтому объяснять лишний раз, что профсоюз – не враг, а партнер работодателю - не приходится.

Несмотря на текучку кадров, профсоюзные ряды не редуют. Все благодаря тому, что профсоюзный лидер ведет активную агитационную работу среди новичков.

Работа у водителей автобусов ответственная, с каждым годом автомобилей становится все больше, ездить стало сложнее, говорит Виктор Солодкий. Поэтому на автотранспортном

предприятии так важен профсоюз, который готов защитить работников, сохранить социальные гарантии при вредных условиях труда, сплотить их в общем деле. Так, например, в прошлом году на предприятии проходила спецоценка условий труда. Профсоюзу удалось отстоять для водителей городских маршрутов положенный дополнительный отпуск и право выхода на пенсию в 55 лет.

Несколько лет назад на территории предприятия открыли спортзал – помещение выделило руководство, а обустройством полностью занимался профсоюз. Большая заслуга в этом – молодежного совета при профкоме автотранспортного предприятия.

Виктор Солодкий рассказывает, что профсоюз выделил деньги на покупку различного спортивного инвентаря (тренажеры, спортивные снаряды, теннисные столы). Свой вклад в развитие спортзала мог внести каждый. Профсоюзный лидер обратился к работникам предприятия с предложением приносить не нужный в пользовании спортивный инвентарь. Постепенно ранее производственное помещение превратилось в уютный спортивный зал. В реконструкцию было вложено около миллиона рублей. Занятия спортом для членов профсоюза бесплатны.

Кроме того, работники предприятия активно принимают участие в краевых и всероссийских конкурсах профессионального мастерства. И ежегодно оказываются в числе победителей. Причем женщины-водители (а их на предприятии работает семь), не отстают от мужчин. Так, например, Марина Тит неоднократно становилась победителем краевых конкурсов, также в ее копилке победа в 2012 году на Всероссийском конкурсе профессионального мастерства среди водителей автобусов. Ее коллега из ПАТП-7 Иван Бугров тогда стал третьим. В 2015 году на всероссийском конкурсе профмастерства Марина Тит стала второй, уступив первое место коллеге-мужчине из Тольятти.

Несмотря на некоторую текучесть кадров, значительная часть водителей отработала на предприятии ни один десяток лет, более того – они привели на работу в автотранспортное предприятие своих детей. На ПАТП-7 работает несколько трудовых династий. Солодкие - в том числе. Начальником смены на предприятии работает сын Виктора Солодкого, а жена сына трудится диспетчером. Сейчас у профсоюзного лидера подрастает два внука и две внучки. Кто знает, может быть и они пойдут по стопам деда.

- Всегда важно оставаться примером для детей, но нужно, чтобы и они не подводили, тем более когда работаешь на одном предприятии. Нужно приглядывать за детьми, - смеется Виктор Солодкий.

Кстати, кроме профессиональных наград у Виктора Солодкого есть и чисто профсоюзные - медаль Л.А. Яковлева, «100 лет профсоюзам России». В 2014 году первичка МП ПАТП-7 была признана лучшей профсоюзной организацией среди автотранспортных предприятий РФ и награждена дипломом ЦК Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

В свое время Виктор Солодкий в течение десяти лет был председателем садового товарищества ПАТП -7. По-хозяйски решал вопросы строительства дорог, водоснабжения,

электроснабжения на дачных участках.

Сейчас предприятие обслуживает 13 маршрутов. К Универсиаде, которая пройдет в Красноярске в 2019 году, есть надежда, что водители пересядут на новенькие автобусы. Автопарк не обновлялся уже более 5 лет, некоторые транспортные средства отъездили свое.

Виктор Солодкий говорит, что ежегодно пассажиропоток падает, население все больше предпочитает передвигаться на личном транспорте. Уже нет понятия час пик, как это было во времена работы заводо-гигантов, когда на остановках по утрам и по вечерам в одно и тоже время собирались толпы рабочих. Сегодня красноярцы едут на работу к разному часу. К тому же большая часть автобусов предприятия ходит не по самым «популярным» маршрутам. Получать прибыль в таких условиях крайне трудно, субсидии муниципалитета на все не хватает.

Средняя зарплата водителей – 25-27 тыс. руб., кондукторов – 17-18 тыс. руб. На предприятии большое внимание уделяется социальным обязательствам. Коллективный договор предприятия включает около 20 приложений. В документе отражены вопросы оплаты труда, индексации заработной платы. Кроме того, минимальная тарифная ставка рабочего первого разряда на городском автотранспортном предприятии №7 на 100 рублей выше, чем в других краевых автотранспортных предприятиях. В коллективном договоре прописано участие работодателя в организации отдыха работников, проведении спортивно-массовых мероприятий. Отдельные пункты коллективного



договора посвящены вопросам охраны труда и комфортным условиям работы. Так, ведется утепление боксов, обеспечение вентиляции в стояночных боксов и многое другое.

Два раза в год проводятся собрания, на которых заслушивают отчет об исполнении администрацией и профсоюзной организацией коллективного договора. Отчитываются по всем обязательствам, и генеральный директор предприятия, и профком.

Профсоюзный лидер привык, что в сложной и спорной ситуации работники идут к нему, чтобы он рассудил, рассмотрел вопрос с разных сторон и встал на защиту правды. Виктор Солодкий говорит, что сегодня работа в профсоюзе стала труднее. Социальных гарантий становится все меньше, а значит бороться за права человека труда нужно все больше. Тут главное, не разочароваться, не отступить. Профсоюзные ряды должны быть сильными, несмотря на трудности. А профсоюзный лидер должен сохранять оптимизм и веру в лучшее, ведь для простых рабочих он авторитетный человек. Человек, который может легко зайти в кабинет к работодателю, обратиться к мэру или губернатору, разобраться в спорной ситуации. И сохранять это уважение коллектива очень важно, как и сохранять человеческие отношения между людьми.

**Председатель Красноярской краевой организации
Общероссийского профсоюза работников автомобильного
транспорта и дорожного хозяйства
В.Г. Медведев**

МИНИМАЛЬНАЯ ТАРИФНАЯ СТАВКА РАБОЧИХ I РАЗРЯДА В ПРЕДПРИЯТИЯХ АВТОМОБИЛЬНОГО И ГОРОДСКОГО ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА ДОЛЖНА БЫТЬ НЕ МЕНЕЕ 7133 РУБЛЕЙ В МЕСЯЦ

В Отдел экономической защиты ЦК профсоюза поступают вопросы работников автотранспортных предприятий, касающиеся размера действующей минимальной тарифной ставки рабочих 1-го разряда. Разъяснения дает Заведующая отделом Т.М.Хохлова.

Напоминаем Вам, что Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту на 2014-2016 годы установлено, что размер базовой (минимальной) тарифной ставки рабочих 1 разряда индексируется прямо пропорционально росту потребительских цен на товары и услуги в Российской Федерации на основании данных Федеральной службы государственной статистики, при достижении размера индекса роста цен нарастающим итогом 106 процентов и более.

По данным Федеральной службы государственной статистики **индекс потребительских цен за период с апреля 2015 года по март 2016 года составил 107,3 процента.**

В соответствии с этим базовая (минимальная) тарифная ставка рабочих 1 разряда на предприятиях автомобильного и городского наземного пассажирского транспорта **увеличивается** по сравнению с действовавшей с 1 апреля 2015 года в **1,073 раза** и должна быть

установлена с **1 апреля 2016 года в размере 7133 рублей в месяц (6648 x 1, 073 = 7133, где 6648 – размер месячной минимальной тарифной ставки основных рабочих 1 разряда, действовавшей с 1 апреля 2015 года).**

Первичным профсоюзным организациям необходимо вступить в переговоры с работодателями тех автотранспортных и ГЭТ предприятий, в которых не была проведена индексация минимальной тарифной ставки рабочих 1-го разряда с 1 апреля 2016 года, с целью установления минимальной гарантии по оплате труда работников в размере 7133 рублей в месяц.

Отдел экономической защиты аппарата Профсоюза

УЧРЕДИТЕЛЬ ГАЗЕТЫ: ЦК ПРОФСОЮЗА РАБОТНИКОВ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА
РФ. АДРЕС: 119119, МОСКВА, ЛЕНИНСКИЙ ПРОСПЕКТ, д. 42, оф.32-11, т.(495) 938-88-17;
ГАЗЕТА ЗАРЕГИСТРИРОВАНА В МИНИФОРМПЕЧАТИ РФ. РЕГ №0110325. РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ БЕСПЛАТНО.
СВЕРСТАНО И ПОДПИСАНО В ПЕЧАТЬ 19.08.2016 г. В 12.00 час. ОТПЕЧАТАНО В ФИЛИАЛЕ ГУП МО «КТ»
«МЫТИЩИНСКАЯ ТИПОГРАФИЯ» - 141009, г. МЫТИЩИ, ул. КОЛОНЦОВА, д. 17/2, т. (495) 586-34-00.
ОБЪЕМ 2 П.Л. ТИРАЖ 1600 ЭКЗЕМПЛЯРОВ. ЗАКАЗ № 1931 ВЫПУСК ПОДГОТОВИЛА ГРОМОВА А.В.