

ЕДИНСТВО

ЕЖЕМЕСЯЧНАЯ ГАЗЕТА

Осложнение ситуации на городском пассажирском транспорте вынудило Исполком ЦК профсоюза принять решение о подготовке к акции протеста

ИНФОРМАЦИОННОЕ СООБЩЕНИЕ О ЗАСЕДАНИИ ИСПОЛКОМА ЦК ПРОФСОЮЗА

23-24 июня 2014 года в г. Ростове-на-Дону прошли мероприятия, связанные с проведением выездного заседания Исполнительного комитета Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

23 июня т.г. в Доме профсоюзов Ростовской области состоялась встреча членов Исполкома ЦК профсоюза с руководителями отраслевых предприятий Ростовской области, представителями объединения работодателей предприятий автомобильного транспорта. Во встрече приняли участие зам. Председателя Федерации профсоюзов Ростовской области Абрамов О.Д., заместитель главного государственного инспектора труда по РО Михалькова Е.А., начальник отдела по координации работы предприятий автомобильного транспорта Министерства транспорта Ростовской области Хабарова С.А., Начальник отдела Управления Госавтодорнадзора по РО Ушань С.Н. Собравшиеся обсудили вопросы развития автомобильного и городского электрического транспорта в Ростовской области, состояния контроля за соблюдением законных прав работников.

24 июня т.г. на своем заседании Исполком ЦК профсоюза рассмотрел следующие вопросы: «О развитии социального партнерства в целях решения социально-экономических проблем организаций автомобильного и

городского наземного пассажирского транспорта, дорожного хозяйства Южного федерального округа», реализации Указа Президента Российской Федерации от 7 мая 2012 г. № 597 «О мероприятиях по реализации государственной социальной политики», «О действиях профсоюза в связи с ростом числа конфликтных ситуаций и акций протестов в предприятиях городского пассажирского транспорта», «Об участии территориальных и первичных организаций профсоюза в выборных компаниях разного уровня в субъектах Российской Федерации», «О плане работы ЦК профсоюза на II полугодие 2013 года», «О секретаре ЦК профсоюза - представителе Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства в Крымском

федеральном округе», «О регистрации и внесении в Единый реестр организаций Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Крымской республиканской организации профсоюза.

В работе выездного заседания Исполкома приняли участие заместитель руководителя Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Сологубов А.П., заместитель председателя ФПРО Быховенко В.С., начальник Управления транспорта Министерства транспорта РО Соколов С.И., директор Департамента транспорта г. Ростов-на-Дону Посохов С.А., Президент Ассоциации перевозчиков РО Касиев А.С., исполнительный директор СПО НП «Автотранспортный союз Вологодской области» Дорошенко Н.В., председатель контрольно-ревизионной комиссии профсоюза, председатель Вологодской областной организации профсоюза Тадлов Ю.А., председатели территориальных организаций профсоюза Санкт-Петербурга и Ленинградской области Любина Г.А., Волгоградской области Ермошенко К.В., председатель профсоюза в 1990-2013гг. Мохначев В.И., руководители предприятий, профактив Ростовской области.

Впервые в работе Исполкома ЦК профсоюза приняла участие

представитель Крымского федерального округа, председатель первичной профорганизации ГУП «Севэлектротранс» им. А.С.Круподерова (г.Севастополь) Алехнович Е.А.

Открыл заседание Исполкома Председатель профсоюза РОСПРОФТРАНСДОР Ломакин В.В. По первому вопросу повестки дня выступила секретарь ЦК профсоюза, председатель Ростовской областной организации профсоюза В.И.Лисова. В прениях по обсуждаемому вопросу вступило 14 человек, был внесен ряд конструктивных поправок и дополнений. По всем вопросам повестки дня Исполкомом ЦК профсоюза были приняты постановления.



ДО 30 АВГУСТА 2014 ГОДА ПРОФСОЮЗНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ ДОЛЖНЫ ОПРЕДЕЛИТЬСЯ С ФОРМОЙ ПРОВЕДЕНИЯ АКЦИИ ПРОТЕСТА. ТАК РЕШИЛ ИСПОЛКОМ ЦК ПРОФСОЮЗА

О действиях профсоюза в связи с ростом числа конфликтных ситуаций и акций протеста в предприятиях городского пассажирского транспорта.

Постановление Исполкома ЦК профсоюза №15/6 от 24.06.2014г.

Исполком ЦК профсоюза отмечает, что в I полугодии т.г. возросла социально-психологическая напряженность в предприятиях городского пассажирского транспорта в ряде регионов, о чем свидетельствует увеличение числа протестных акций работников этих предприятий. Согласно исследованию профсоюзного Центра мониторинга и анализа «Трудовые конфликты», пассажирский транспорт вошел в число наиболее проблемных отраслей.

Так, акции протеста проведены в марте т.г. в г. Йошкар-Оле (ООО «Пассажирские перевозки»), в апреле в г. Пензе (МУП «Пассажирские перевозки Пензы»), г. Екатеринбурге (ЕМУП «МУАТ», ЕМУП «ТТУ»), г. Мурманске (Автоколонна - 1118).

О готовности к проведению акций протеста заявили работники транспортных предприятий в городах Братск Иркутской области, Лесное Свердловской области и некоторых других.

Поводом для социально-трудовых конфликтов в автотранспортных предприятиях, имевших место в I полугодии 2014 года, стали наличие задолженности по заработной плате, низкий уровень оплаты труда работников.

Во многих случаях обоснованные требования работников были удовлетворены лишь частично. Впервые в практику ответных действий органов власти – заказчиков перевозок и собственников предприятий вошли меры, вызывающие приостановку и прекращение деятельности транспортных предприятий.

Основные причины, вызывающие социальную напряженность в отрасли, неудовлетворительное финансовое состояние предприятий, были отмечены в постановлении Исполкома ЦК профсоюза от 26 марта 2014 г. № 14/1.

На обращение ЦК профсоюза в Правительство Российской Федерации по вопросам несоответствия действующих тарифов на перевозку пассажиров затратам предприятий, наличия недобросовестной и избыточной конкуренции на рынке пассажирских перевозок и другим ответ до настоящего времени не поступил.

Исполком ЦК профсоюза считает, что промедление в решении проблем городского пассажирского транспорта приведет к дальнейшему обострению обстановки в этом сегменте рынка перевозок, разрушению системы пассажирского транспорта общего пользования в городах.

Исполком ЦК профсоюза поддерживает справедливые требования работников предприятий городского пассажирского транспорта, выступающих за ликвидацию задолженности по зарплате и приведение оплаты труда в соответствие с заключенными с участием профсоюза соглашениями и договорами.

Исполком ЦК профсоюза ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Признать необходимым проведение скоординированных действий профсоюзных организаций, транспортного сообщества во всех субъектах Российской Федерации с целью обращения внимания органов власти на проблемы городского пассажирского транспорта и принятия мер по решению следующих вопросов:

- полной оплаты предприятиям выполненной транспортной работы по перевозке пассажиров при оплате проезда по регулируемым тарифам;
- обеспечение равных конкурентных условий для предприятий различной формы собственности, работающих на рынке пассажирских перевозок;

- сохранению крупных системообразующих предприятий городского пассажирского транспорта, обеспечению их стабильной работы и дальнейшего развития;

- обеспечению своевременной выплаты зарплаты работникам;
- приведению оплаты труда работников предприятий городского наземного пассажирского транспорта в соответствии с нормами, установленными Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту на 2014-2016 годы.

2. Комитетам профсоюзных организаций всех уровней:

2.1. активизировать работу по выполнению пункта 2.1. постановления Исполкома ЦК профсоюза от 26 марта 2014 г. № 14/1, добиваться обеспечения стабильной работы трудовых коллективов, улучшения социально-экономического положения работников предприятий пассажирского городского транспорта;

2.2. рассмотреть на заседаниях выборных органов ситуацию в отраслевых предприятиях и обсудить в коллективах целесообразность проведения общероссийской коллективной акции, а также формы ее проведения;

2.3. результаты обсуждения и свои предложения представить:

- первичным профсоюзным организациям – в соответствующую территориальную организацию профсоюза до 25 августа 2014 года;

- территориальным организациям профсоюза – в Центральный Комитет профсоюза до 30 августа 2014 года.

3. Комитетам территориальных и первичных организаций профсоюза:

3.1. осуществлять постоянный мониторинг финансового положения предприятия с целью своевременного предотвращения возникновения конфликтной ситуации;

3.2. при угрозе возникновения конфликтной ситуации:

- инициировать переговоры с руководством предприятия, органами власти и органами местного самоуправления, принимающими управленческие решения, влияющие на деятельность городского пассажирского транспорта;

- информировать вышестоящие профсоюзные органы с целью принятия неотложных оперативных мер для её разрешения;

3.3. привлекать для решения вопросов территориальные объединения организаций профсоюзов;

3.4. установить строгий контроль за соблюдением на предприятиях норм действующего законодательства, коллективных договоров и соглашений.

4. Руководству профсоюза:

4.1. обобщить предложения территориальных организаций профсоюза по проведению акции профсоюза и внести их на рассмотрение Исполкома ЦК профсоюза для принятия решения;

4.2. проинформировать Министерство транспорта РФ о настоящем постановлении и намечаемых коллективных действиях.

5. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на отдел организационной работы аппарата профсоюза.

Тезисы выступления председателя профсоюза Ломакина В.В. на заседании Исполкома ЦК профсоюза 24 июня 2014 года по вопросу «О действиях профсоюза в связи с ростом числа конфликтных ситуаций и акций протеста в предприятиях городского пассажирского транспорта»

Вопрос «О действиях профсоюза в связи с ростом числа конфликтных ситуаций и акций протеста в предприятиях городского пассажирского транспорта» внесен в повестку дня Исполкома вследствие повышенной социальной напряженности, которую мы наблюдаем во многих предприятиях этой сферы деятельности.

В последнее время протестная активность работников отраслевых предприятий приобретает особые черты, которые заставляют нас по-новому смотреть на происходящее.

Во-первых, число акций протеста в последние 2 года резко возросло.

Это говорит о том, что складывается ситуация, когда люди уже не могут мириться с недостатками, настает предел их терпению.

Только в текущем году акции протеста прошли в г.Йошкар-Оле (ООО «Пассажирыские перевозки»), Пензе (МУП «Пассажирыские перевозки Пензы»), Екатеринбурге (МУАТ, ЕТТУ), Мурманске (Автоколонна 1118).

Ранее акции прошли на Сахалине, в Хабаровске и ряде других регионов.

О готовности к проведению акций протеста заявили совсем недавно работники транспортных предприятий в городах Братск Иркутской области, Лесное Свердловской области и некоторых других.

Причем недовольство высказывают работники не мелких предприятий, хотя это тоже имеет место, а предприятий, которые можно назвать системообразующими, - основных перевозчиков, которые обслуживают 80-90% маршрутной сети.

Вторая особенность наблюдаемых протестных действий состоит в том, что требования работников разных предприятий, в разных регионах, с разными подходами к организации перевозок, зачастую, идентичны.

Поводом для открытого противостояния людей становятся задержки выплаты заработной платы, низкий ее уровень.

И причина одна – недостаточная оплата транспортной работы пассажирских предприятий. Низкие тарифы, не соответствующие экономически обоснованному их уровню, отсутствие должной компенсации за перевозку льготных категорий пассажиров, недобросовестная и излишняя конкуренция – это тот не полный перечень проблем, которые требуют скорейшего разрешения.

Эти вопросы мы поднимаем постоянно. Только в последнее время Исполком принимал по ним решения при обсуждении ситуации на городском электрическом транспорте в 2012 году, и 26 марта этого года, об этом уже здесь говорилось - в присутствии представителей транспортной общественности, Госдумы (**Ред.-Постановление** Исполкома ЦК профсоюза от 26.03.2014г. публикуется в настоящем выпуске газеты «Единство»).

Мы направили соответствующие обращения в Правительство РФ, нам удалось высказать свою озабоченность ситуацией на Итоговой Коллегии Министерства транспорта РФ в апреле 2014 года, прошли соответствующие публикации в прессе.

Нельзя сказать, что ничего не меняется.

Внимание к проблемам отрасли усилилось. По основным моментам мы достигли взаимопонимания с Минтрансом России. Однако реального ощутимого результата нет.

Многие специалисты заявляют, что без решений федерального уровня ожидать положительных сдвигов не приходится.

Сегодня, хотя полномочия органов власти субъектов РФ и муниципальных образований по управлению транспортом прописаны в действующем законодательстве, реальной их ответственности за качество предоставляемой услуги, за

состояние транспортных предприятий и их работников – нет.

Мы понимаем нежелание этих органов увеличивать расходы бюджетов на транспорт, тем более, что большинство из них и без того испытывают дефицит средств. Но иного пути, кроме установления справедливых форм оплаты мы не видим.

Пока же отношение органов власти к требованиям работников, высказанных в акциях протеста, вызывает беспокойство.

В Хабаровске – выслушали людей, создали комиссию, а решать проблему не спешат.

В Екатеринбурге акция протеста прошла, а реальных результатов тоже нет.

И самое главное – проведение акций отчетливо показало, что многие предприятия городского пассажирского транспорта, что называется «на ладан дышат».

Дефицит финансовых средств вызывает долги многих из них не только по заработной плате работников, но и в бюджет и внебюджетные фонды, имеется кредиторская задолженность перед поставщиками топлива и запчастей.

Предприятия оказываются неплатежеспособными.

Выступления людей все чаще оканчиваются решением о прекращении деятельности предприятий и высвобождением людей.

К естественному освобождению рынка от балласта, избавлению от непрофессионального менеджмента такая практика отношения не имеет.

По сути, мы наблюдаем картину точечного разрушения предприятий, ликвидацию производительных рабочих мест.

Напрашивается вывод, что законопослушные предприятия при сложившейся во многих регионах системе организации городских пассажирских перевозок не могут осуществлять нормальную безубыточную деятельность. Они не могут конкурировать с мелкими транспортными перевозчиками.



В.В.Ломакин

Разрушается стройная система городского транспортного обслуживания населения, которая может со временем обойтись обществу гораздо дороже тех средств, которыми сегодня можно было восстановить порядок в этом секторе перевозок.

Мы не можем жить одним днем.

Промедление в решении проблем городского пассажирского транспорта приведет к дальнейшему обострению напряженности в этом сегменте, ликвидации системы пассажирского транспорта общего пользования в городах.

Всем нам надо помнить: терпению рано или поздно приходит конец. Мы видим это и на примере российской истории, и на примере последних украинских событий.

Профсоюз не должен оставаться сторонним наблюдателем негативных процессов в отрасли.

Мы должны еще раз обратить внимание органов власти на

разрушительные тенденции в городском пассажирском транспорте.

Профсоюз обязан высказаться против разрушения предприятий, в защиту профессионалов на транспорте – и предпринимателей, и работников.

ПРОБЛЕМЫ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА СТАЛИ ПРЕДМЕТОМ ОБСУЖДЕНИЯ НА ЗАСЕДАНИИ ИСПОЛКОМА ЦК ПРОФСОЮЗА В МАРТЕ 2014 года

26 марта 2014 года прошло расширенное заседание Исполкома ЦК Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства по вопросу: «**О развитии социального партнерства в целях решения социально-экономических проблем автомобильного и городского наземного пассажирского транспорта, реализации Указа Президента Российской Федерации от 7 мая 2012г. № 597 «О мероприятиях по реализации государственной социальной политики».**

В работе Исполкома ЦК профсоюза приняли участие: **Москвичев Евгений Сергеевич** -

Председатель комитета по транспорту Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации; **Бакирей Алексей Сергеевич** - директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России; **Старовойтов Олег Игоревич** - Президент Российского автотранспортного союза РАС; **Казанцев Евгений Дмитриевич** - Первый Вице-президент Союза транспортников России; **Казакова Людмила Владимировна** – Исполнительный директор ООО «ГЭТ»; **Харитоненко Константин Анатольевич** - Зам. Начальника

юридического Управления Федерального агентства по труду и занятости; **Олейник Александр Николаевич** - генеральный директор МУП Управление электротранспорта ГО г. Уфа; **Тадлов Юрий Александрович** - председатель Вологодской областной организации профсоюза; **Соловьева Ольга Анатольевна** - и.о.председателя Свердловской областной организации профсоюза, председатель Молодежного совета профсоюза; **Шаталов Владимир Иванович** - председатель Марийской республиканской организации профсоюза.

О развитии социального партнерства в целях решения социально-экономических проблем организаций автомобильного и городского наземного пассажирского транспорта, реализации Указа Президента Российской Федерации от 7 мая 2012г. № 597 «О мероприятиях по реализации государственной социальной политики»

Постановление Исполкома ЦК Профсоюза № 14/1 от 26.03.2014

Исполком ЦК профсоюза констатирует, что городской пассажирский транспорт (ГПТ) выполняет важную социальную функцию по обеспечению транспортной подвижности населения, большинство деловых и культурных поездок.

В 2013 году автобусным транспортом перевезено 58,9%, троллейбусным транспортом - 8,8%, трамваями – 8,3% от общего количества пассажиров по всем видам транспорта.

На городском пассажирском транспорте общего пользования работают более 309 тыс. человек, в том числе на автобусном транспорте 189,9 тыс. чел., на трамвайном транспорте – 57,6 тыс.чел., на троллейбусном – 65,2 тыс. человек.

Вместе с тем во многих предприятиях социально-экономическое положение работников находится на крайне низком уровне.

Заработная плата работников на автобусном транспорте в целом по Российской Федерации в 2013 году составила 25,3 тыс.

рублей, на троллейбусном транспорте – 22,7 тыс. руб., на трамвайном транспорте – 21,7 тыс. руб. в месяц, что ниже, чем в среднем по транспортным отраслям и в целом по Российской Федерации.

В подавляющем большинстве регионов заработная плата работников предприятий городского пассажирского транспорта ниже, чем в целом по экономике соответствующего субъекта Российской Федерации.

В 2013 году в 67% предприятий не выполнялись минимальные гарантии по оплате труда, утвержденные Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту.

В ряде регионов, например, в Республике Марий Эл, Приморском, Хабаровском краях, Архангельской, Ульяновской областях имели место задержки выплаты заработной платы работникам.

Невысокий уровень социальной защищенности работников негативно влияет на состав профессиональных кадров.

Средний возраст работников городского пассажирского транспорта - около 50 лет. Число молодых работников в возрасте до 35 лет составляет - 22,3%. Текучесть кадров в некоторых предприятиях превышает 50%.

Тяжелые условия труда, наряду с небольшим уровнем заработной платы, вызывают отток из отрасли местных жителей,

ООО «Пассажирские перевозки» в половинном размере. Компенсацию проезда «федеральных льготников» предприятие не получает уже несколько лет. Аналогичная ситуация в Свердловской области.

Некоторые муниципалитеты, пытаются снять с себя ответственность за деятельность и развитие ГПТ, ликвидируют крупные предприятия, полагаясь на мелких частных извозчиков.

Особенно беспокоит положение городского электрического транспорта, от которого избавляются, несмотря на его экономичность при эксплуатации и экологическую привлекательность.

При сохранении такой тенденции горэлектротранспорту грозит масштабное сокращение, а в некоторых случаях - полная ликвидация ГЭТ в городах.

Ослабляет ситуацию на городских перевозках наличие большого числа «нелегальных» перевозчиков, частных операторов, работающих вне правового поля, без утвержденных расписаний. Такие операторы нередко не осуществляют необходимые платежи в бюджет, многими из них не соблюдаются требования действующего законодательства в отношении режимов труда и отдыха работников, заработная плата выдается «в конвертах» или не подлежит точному учету. При этом работники остаются за рамками новой пенсионной системы, лишаются установленных видов социального страхования.

Система городского пассажирского транспорта во многих регионах претерпевает постоянные реорганизации, наблюдается дальнейшая децентрализация функций управления. Продолжаются процессы разукрупнения транспортных предприятий, необоснованной приватизации государственного и муниципального имущества. По сути, созданная десятилетиями система ГПТ находится на грани развала.

В этих условиях реализация Указа Президента РФ от 7 мая 2012 года №597, предусматривающего увеличение реальной заработной платы работников к 2018 году в 1,4-1,5 раза, на городском пассажирском транспорте во многих регионах становится невыполнимой.

ЦК профсоюза, комитеты многих территориальных организаций профсоюза ставят вопросы функционирования ГПТ перед органами государственной власти Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления.

Большая работа, направленная на совершенствование деятельности отрасли, проводится Министерством транспорта РФ, Комитетом по транспорту Государственной Думы Федерального Собрания РФ, Союзом транспортников России, отраслевыми объединениями работодателей Российским автотранспортным союзом (РАС), Общероссийским отраслевым объединением работодателей «Городской электрический транспорт» (ОООР «ГЭТ»).

Приняты Методические рекомендации по расчету экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования, готовятся к принятию Правила перевозок пассажиров и багажа. Проблемные вопросы функционирования автотранспорта неоднократно доводились до высшего руководства страны и получали поддержку.

Однако кардинального улучшения ситуации не произошло.

Неудовлетворительное положение работников, отсутствие ясных перспектив существования ГПТ приводит к ухудшению психологического климата в коллективах, что выливается в массовые акции протеста.

В последнее время такие акции прошли в республиках Башкортостан и Марий Эл, Красноярском крае, Архангельской и Свердловской областях.

Протестные настроения в отраслевых предприятиях



привлечение на освободившиеся рабочие места мигрантов из стран ближнего зарубежья и жителей регионов с низким уровнем жизни. В ряде организаций до 60% водителей составляют приезжие.

Дефицит водительских кадров влечет применение сверхурочных работ, объем которых в среднем составляет от 7 до 60 часов в месяц на одного водителя, нарушение нормативов рабочего времени и времени отдыха водителей.

Исполком ЦК профсоюза считает, что социально-экономическое положение работников автомобильного и городского пассажирского транспорта в значительной степени определяется уровнем организации его деятельности, наличием проблем, негативно влияющих на финансовое состояние отраслевых предприятий.

Убытки на городских маршрутных пассажирских перевозках в 2013 году составили более 10 млрд. рублей.

Парк автобусного транспорта амортизирован в среднем на 69%, троллейбусного транспорта - на 62%, трамвайного - на 86%. Например, в МУП «Волжская автоколонна №1732» Волгоградской области износ парка составляет 96%, а в ряде предприятий он доходит до 100% подвижного состава.

У большинства предприятий средств на обновление подвижного состава не имеется. Не везде созданы и эффективно действуют механизмы, обеспечивающие приемлемые условия приобретения нового транспорта, в том числе на условиях лизинга.

При этом отсутствуют единые подходы органов власти и управления к организации перевозок пассажиров в городах, единые ориентиры развития городского пассажирского транспорта. Требуется совершенствования нормативная правовая база деятельности городского пассажирского транспорта.

Как правило, транспортная работа по перевозке пассажиров в городах заказчиками перевозок оплачивается не полностью.

Утвержденные размеры тарифов на перевозку пассажиров в подавляющем числе регионов в 1,5-2 раза меньше экономически обоснованного уровня.

Во многих случаях убытки предприятий от перевозки «льготников» не компенсируются в полном объеме. Расчетная стоимость ЕСПБ, например, в Хабаровском крае, не соответствует реальным затратам предприятий.

В Республике Марий Эл бюджетные компенсации проезда пассажиров, обладающих льготами по оплате проезда на территориальном уровне, производятся основному перевозчику

нарастают.

Исполком ЦК профсоюза считает, что, несмотря на различия основных задач, стоящих перед работодателями, работниками, органами власти, стабилизация работы городского пассажирского транспорта входит в круг общих интересов транспортного сообщества.



Решение первоочередных проблем возможно только при условии консолидации усилий всех участников транспортной деятельности.

Учитывая изложенное, реализуя решения V и VI (внеочередного) съездов профсоюза,

Исполком ЦК профсоюза ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Считать важнейшим условием стабилизации работы предприятий по транспортному обслуживанию населения в городах дальнейшее развитие социального партнерства и консолидацию усилий транспортного сообщества.

С этой целью необходимо обеспечить:

1.1. заключение отраслевых соглашений с участием территориальных объединений работодателей, организаций профсоюза и соответствующих органов власти в каждом субъекте Российской Федерации;

1.2. наличие объединений работодателей в каждом субъекте Российской Федерации, наличие представительного органа работников в каждой отраслевой организации, выполняющей перевозки пассажиров в городах и пригородном сообщении в соответствии с государственными или муниципальными заказами.

Комитетам профсоюза всех уровней оказать организационную поддержку работодателям в создании таких объединений;

1.3. участие представителей профсоюза и работодателей отраслевых организаций в органах социального партнерства федерального, регионального и местного уровней, общественных советах при отраслевых органах власти.

Просить региональные объединения организаций профсоюзов рассмотреть вопрос о включении представителей территориальных организаций профсоюза РОСПРОФТРАНСДОР в состав региональных трехсторонних комиссий по регулированию социально-трудовых отношений;

1.4. принятие мер по выполнению заключенных с участием профсоюза соглашений и коллективных договоров.

Предложить социальным партнерам - Российскому автотранспортному союзу (О.И. Старовойтов), Общероссийскому отраслевому объединению работодателей «Городской электрический транспорт» (С.С.Закиров), региональным отраслевым объединениям работодателей совместно с соответствующими органами профсоюза активно содействовать соблюдению на городском пассажирском транспорте гарантий отраслевых федерального и региональных соглашений, норм действующего законодательства;

1.5. социальный мир и поддержку предприятий автомобильного и городского электротранспорта.

Предложить РАС, ОООР ГЭТ создать с участием профсоюза, представителей Минтранса России, Федеральной службы по труду и занятости Отраслевую группу по учету конфликтных ситуаций на предприятиях городского пассажирского транспорта, анализу причин их возникновения и принятию рекомендаций по разрешению;

1.6. выдвижение и поддержку кандидатов в депутаты на выборах в региональные и местные органы, проявляющих заинтересованность в стабильной работе и развитии системы городского пассажирского транспорта.

2. Принять меры, направленные на улучшение финансового состояния отраслевых организаций, обеспечение устойчивой работы городского пассажирского транспорта:

2.1. Комитетам профсоюза всех уровней с участием руководителей отраслевых организаций, представителей органов власти субъектов Российской Федерации и местного самоуправления провести анализ ситуации на городском пассажирском транспорте, подготовить предложения по обеспечению стабильной работы трудовых коллективов, улучшению социально-экономического положения работников и принять меры по их реализации.

Добиваться от органов власти, органов местного самоуправления – заказчиков перевозок, полной оплаты транспортной работы отраслевых предприятий по перевозке пассажиров в городах и пригородном сообщении, компенсации разницы между утвержденным органом власти и экономически обоснованным тарифом на перевозку пассажиров, полного возмещения убытков предприятий, связанных с перевозкой пассажиров, обладающих льготами по оплате проезда.

2.2. Просить Министерство транспорта Российской Федерации принять комплекс мер, направленных на установление единого порядка в организации услуги и оплате работы транспортных предприятий по перевозке пассажиров в городах и пригородном сообщении:

- включить в план НИОКР и поручить НИИАТ и НИИ ГЭТ разработку принципов определения схем транспортного маршрутного обслуживания населения в городах, примерной структуры управления городским пассажирским транспортом, единой системы оплаты транспортной работы по перевозке пассажиров, осуществляемой в соответствии с государственными или муниципальными контрактами;

- принять меры по приданию положениям Методических рекомендаций по расчету экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования, утвержденных распоряжением Минтранса России №НА-37-р от 18.04.2013 г., обязательного характера для выполнения органами власти и органами местного самоуправления;

- утвердить социальные стандарты на транспортное обслуживание пассажиров, как основу для заключения государственных и муниципальных контрактов;

- дополнить План работы Министерства по реализации Указов Президента РФ № от 07 мая 2012 года пунктами о повышении заработной платы работников предприятий городского пассажирского транспорта и дорожного хозяйства, чья работа оплачивается за счет бюджетных источников.

2.3. Просить Общественный совет Минтранса России (М.Я.Блинкин) рассмотреть на своем заседании ситуацию на городском пассажирском транспорте и внести Минтрансу России предложения по ее стабилизации.

2.4. Просить Комитет по транспорту Госдумы РФ (Е.С.Москвичев):

• принять меры по ускорению принятия федерального закона «Об основах организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и о внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях»;

• содействовать возобновлению реализации программ софинансирования приобретения подвижного состава для городских пассажирских перевозок с привлечением средств федерального бюджета;

• рассмотреть возможность установления транспортным предприятиям компенсации из федерального бюджета затрат, связанных с дополнительным обременением по обеспечению транспортной безопасности в соответствии с федеральным законом №16-ФЗ от 9 февраля 2007 года «О транспортной безопасности».

2.5. **Просить Союз транспортников России (В.Б.Ефимов)** в своей деятельности содействовать стабилизации ситуации на городском пассажирском транспорте, довести информацию о ситуации в ГПТ от лица транспортного сообщества до руководства страны.

2.6. **Просить Федеральную службу по труду и занятости (В.Л.Вуколов)** в соответствии с заключенным Соглашением между Рострудом и Профсоюзом о сотрудничестве при осуществлении контроля за соблюдением трудового законодательства и иных нормативных правовых актов, содержащих нормы трудового права в организациях автомобильного, городского наземного пассажирского транспорта независимо от форм собственности уделять особое внимание выполнению гарантий, определенных Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту на 2014-2016 годы в части оплаты труда, режимов труда и отдыха водителей и других (в

организациях, на которых распространяется действие соглашения), осуществления страховых выплат в пользу работников в государственные внебюджетные фонды, содействовать «прозрачности» трудовых отношений и установлению равных условий и справедливой конкуренции операторов на рынке транспортных услуг.

3. **Обратиться в Правительство Российской Федерации** с предложениями:

• утвердить Программу развития городского пассажирского транспорта с выделением раздела по горэлектротранспорту;

• оказать государственную поддержку предприятиям городского пассажирского транспорта в целях обеспечения транспортного обслуживания населения в условиях обостряющегося бюджетного кризиса регионов и муниципальных образований;

• установить порядок предоставления преференций при размещении государственных и муниципальных заказов для предприятий, входящих в состав Общероссийских объединений работодателей, и тех, в которых имеются представительные органы работников в лице профсоюза;

• разработать законопроект по внесению изменений в действующий Бюджетный кодекс РФ и другие законодательные акты, предусматривающих отнесение расходов на городской пассажирский транспорт к защищенным статьям соответствующих бюджетов.

4. **Руководству Профсоюза** довести настоящее постановление до соответствующих органов власти и усилить взаимодействие с ними профсоюза в целях решения поднятых вопросов.

5. Контроль за выполнением настоящего постановления возлагается на председателя профсоюза В.В.Ломакина

Выдержка из Обращения ЦК профсоюза к Председателю Правительства Российской Федерации Д.А. Медведеву

«Уважаемый Дмитрий Анатольевич!

Исполком ЦК профсоюза рассмотрел на своем заседании 26 марта 2014 года этот вопрос с участием представителей общественных организаций на транспорте, руководителей предприятий автомобильного и городского электрического транспорта, профсоюзного актива регионов Российской Федерации и оценил положение на городском пассажирском транспорте как критическое.

Исполком ЦК профсоюза считал, что нормализация ситуации в этом секторе возможна только при принятии Правительством Российской Федерации конкретных мер, направленных на установление единых принципов предоставления населению услуги по перевозке пассажиров в городах и пригородном сообщении, организации и оплаты работы транспортных предприятий.

Считаем, что стабильное функционирование городского пассажирского транспорта является важной составляющей социальной политики государства и просим Вас, уважаемый Дмитрий Анатольевич, принять решения, обеспечивающие его стабильную эффективную работу, по следующим вопросам:

- утверждения Программы развития городского наземного пассажирского транспорта с выделением раздела по горэлектротранспорту;

- оказания государственной поддержки предприятий городского пассажирского транспорта в целях обеспечения транспортного обслуживания населения в условиях обостряющегося бюджетного кризиса регионов и муниципальных образований;

- возобновления реализации программ софинансирования приобретения подвижного состава для городских

пассажирских перевозок с привлечением средств федерального бюджета;

- создания равных конкурентных условий для предприятий различных форм собственности, осуществляющих деятельность на рынке по оказанию услуг по перевозке пассажиров;

- установления порядка предоставления преференций при размещении государственных и муниципальных заказов для предприятий, входящих в состав Общероссийских объединений работодателей, и тех, в которых имеются представительные органы работников в лице профсоюза;

- разработки законопроекта по внесению изменений в действующий Бюджетный кодекс РФ и другие законодательные акты, предусматривающие отнесение расходов на городской пассажирский транспорт к защищенным статьям соответствующих бюджетов».

СОЦИАЛЬНОЕ ПАРТНЕРСТВО В ЮЖНОМ ФЕДЕРАЛЬНОМ ОКРУГЕ НУЖНО РАЗВИВАТЬ

Такой вывод сделали члены Исполкома ЦК профсоюза, рассмотрев на своем заседании уровень взаимодействия представителей работников, работодателей и органов власти в регионах, входящих в состав ЮФО.

Исполком обратился к органам власти с просьбой оказать содействие в создании объединений работодателей организаций автомобильного и городского наземного пассажирского транспорта и дорожного хозяйства для осуществления эффективного социального партнерства, а также профорганизаций в каждой отраслевой организации, выполняющей перевозки пассажиров или дорожные работы на основании государственных или муниципальных заказов.

О развитии социального партнерства в целях решения социально-экономических проблем организаций автомобильного и городского наземного пассажирского транспорта, дорожного хозяйства Южного федерального округа, реализации Указа Президента Российской Федерации от 7 мая 2012г. № 597 «О мероприятиях по реализации государственной социальной политики»

Постановление Исполкома ЦК профсоюза № 15/1 от 24 июня 2014 года

Рассмотрев Справку «О развитии социального партнерства в целях решения социально-экономических проблем организаций автомобильного и городского наземного пассажирского транспорта, дорожного хозяйства Южного федерального округа, реализации Указа Президента Российской Федерации от 7 мая 2012г. № 597 «О мероприятиях по реализации государственной социальной политики», заслушав информации председателя профсоюза В.В.Ломакина, секретаря ЦК профсоюза - представителя профсоюза в Южном федеральном округе (ЮФО), председателя Ростовской областной организации профсоюза Лисовой В.И., Исполком ЦК профсоюза отмечает, что в большинстве субъектов РФ, входящих в состав Южного федерального округа, налажена система социального партнерства, эффективного взаимодействия представителей работников, работодателей и органов власти.



Лисова В.И.

В регионах ЮФО действуют (кроме Республики Адыгея) 5 территориальных организаций профсоюза, объединяющих 134 первичные профсоюзные организации, около 20 тысяч членов профсоюза, 6 отраслевых объединений работодателей предприятий автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. Комитеты территориальных организаций профсоюза и представители работодателей совместно анализируют социально-экономическое положение в отраслях, рассматривают вопросы повышения уровня оплаты труда работников транспортно-дорожного комплекса, выполнения коллективных договоров и отраслевых соглашений, ставят перед органами государственной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления проблемные вопросы деятельности отраслевых предприятий.

Во всех регионах действуют Региональные трехсторонние соглашения, заключенные территориальными объединениями

организаций профсоюзов, объединениями работодателей и органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации. На 99% отраслевых предприятий округа распространяется действие Федеральных отраслевых соглашений по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту и по дорожному хозяйству на 2014-2016 годы. В Краснодарском крае, Ростовской области заключены региональные отраслевые соглашения по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту и по дорожному хозяйству, в Волгоградской области – по автомобильному транспорту. 80 % отраслевых предприятий Южного федерального округа имеют коллективные договоры. Проведенная совместная работа социальных партнеров по выполнению соглашений и колдоговоров способствовала стабилизации обстановки в трудовых коллективах, повышению уровня жизни и социальных гарантий членов профсоюза, улучшению экономического положения отраслевых предприятий. В 2013 году увеличилось число предприятий, в которых применяются гарантии, установленные Федеральными отраслевыми соглашениями. Взаимодействие в вопросах охраны труда и контроля за соблюдением на предприятиях норм трудового законодательства обеспечило снижение в 2013-м году и I квартале 2014 года количества несчастных случаев на производстве, числа трудовых конфликтов. Социальный мир в предприятиях обусловил проведение эффективной производительной работы в отраслевых предприятиях.

Социальный мир в предприятиях обусловил проведение эффективной производительной работы в отраслевых предприятиях.

организаций профсоюзов, объединениями работодателей и органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

На 99% отраслевых предприятий округа распространяется действие Федеральных отраслевых соглашений по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту и по дорожному хозяйству на 2014-2016 годы.

В Краснодарском крае, Ростовской области заключены региональные отраслевые соглашения по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту и по дорожному хозяйству, в Волгоградской области – по автомобильному транспорту.

80 % отраслевых предприятий Южного федерального округа имеют коллективные договоры.

Проведенная совместная работа социальных партнеров по выполнению соглашений и колдоговоров способствовала стабилизации обстановки в трудовых коллективах, повышению уровня жизни и социальных гарантий членов профсоюза, улучшению экономического положения отраслевых предприятий.

В 2013 году увеличилось число предприятий, в которых

применяются гарантии, установленные Федеральными отраслевыми соглашениями.

Взаимодействие в вопросах охраны труда и контроля за соблюдением на предприятиях норм трудового законодательства обеспечило снижение в 2013-м году и I квартале 2014 года количества несчастных случаев на производстве, числа трудовых конфликтов.

Социальный мир в предприятиях обусловил проведение эффективной производительной работы в отраслевых предприятиях.



Касиев А.С.

Однако, несмотря на проводимую работу, в развитии социального партнерства в отраслях автомобильного и городского пассажирского транспорта и дорожного хозяйства Южного федерального округа имеются значительные резервы.

Нуждаются в укреплении общественные организации, представляющие различные стороны производственного процесса, составляющие транспортно-дорожное сообщество.

Так в Республике Адыгея отсутствует республиканская профсоюзная организация. В Краснодарском крае у профсоюза недостаточное представительство работников предприятий автомобильного транспорта. В Республике Калмыкия, Волгоградской области - во многих предприятиях дорожного хозяйства не созданы первичные профсоюзные звенья. Низкая активность профсоюзных органов наблюдается в Астраханской области.

Недостаточная работа проводится по созданию профсоюзных организаций среди работников малых предприятий и индивидуальных предпринимателей.

Сдерживает социальное партнерство и отсутствие объединений работодателей: в Астраханской и Волгоградской



Выступает Солозубова А.П.

областях - организаций дорожного хозяйства, в Республике Калмыкия - и автомобильного транспорта, и дорожного хозяйства.

В результате влияния отраслевых организаций

на положение дел в отраслях недостаточно. Голос транспортного сообщества крайне ослаблен, низка степень взаимодействия с органами власти.

Большинство автотранспортных предприятий, обслуживающих городские маршруты, по-прежнему является убыточным, не имеет возможностей обновления подвижного состава.

Как правило, транспортная работа по перевозке пассажиров в городах, заказчиками перевозок оплачивается не полностью.

Размеры тарифов на перевозку пассажиров, утвержденные органами власти, меньше экономически обоснованного уровня, в ряде регионов они не пересматривались длительное время.

Износ парка автобусного транспорта достигает в ряде предприятий 100%.

Объемы финансирования капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильных дорог регионального значения в среднем по Южному федеральному округу в 2013 году составили всего 22% от норматива.

На 2014 год финансирование запланировано в размере 18% от потребности. К тому же 16% этих средств предполагается направить в качестве субсидий бюджетам муниципальных образований для наполнения муниципальных дорожных фондов.

При этом у многих дорожных организаций отсутствуют средства на обновление парка дорожных машин, износ которого составляет в среднем 50%.

В результате в отраслевых предприятиях социально-экономическое положение работников находится на низком уровне.

Среднемесячная заработная плата работников автотранспортных и дорожных предприятий во всех субъектах РФ Южного федерального округа ниже, чем в целом по экономике субъекта РФ.

По информации комитетов профсоюза заработная плата работников на автобусном транспорте в 2013 году составила: в

Ростовской области - 16,7 тыс. рублей в месяц, в Волгоградской - 17,9 тыс. руб., в Краснодарском крае - 14,0 тыс. руб. По данным государственной статистики среднемесячная заработная плата на автобусном пассажирском транспорте, подчиняющемся расписанию, составила в 2013 году в Астраханской области - 20,4 тыс. руб., в Республике Калмыкия - 10,8 тыс. руб. В дорожных организациях заработная плата работников составила: в Ростовской области - 22,2 тыс. рублей в месяц, Волгоградской - 19,6 тыс. руб., в Краснодарском крае - 22,0 тыс. руб.

В 2013 году минимальные гарантии по оплате труда, утвержденные Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту, выполнялись только в 10 % отраслевых предприятий Южного федерального округа, где действуют профсоюзные организации.

В Ростовской области из-за финансовых проблем в ряде отраслевых предприятий имели место задержки выплаты заработной платы. Потери рабочего времени из-за нахождения в «вынужденных отпусках» составили на автотранспорте более 2,3 тыс. чел-дней, в дорожном хозяйстве - 8,5 тыс. чел-дней. По графику неполного рабочего времени работники автотранспорта отработали 14,3 тыс. чел-дней, работники дорожных организаций - 4,8 тыс. чел-дней.

Невысокая социальная защищенность работников отрицательно сказывается на привлекательности профессий транспортников и дорожников. В отраслевых предприятиях округа количество работников в возрасте до 35 лет ниже среднего отраслевого уровня и составляет 21 %.

В этих условиях реализация Указа Президента РФ от 7 мая 2012 года №597, предусматривающего увеличение реальной заработной платы к 2018 году в 1,4-1,5 раза, на городском пассажирском транспорте и в организациях дорожного хозяйства, работающих на региональной и муниципальной сети автодорог, в ряде регионов становится невыполнимой.

Исполком ЦК профсоюза считает, что увеличение числа организаций, охваченных системой социального партнерства, позволит отраслевому сообществу шире влиять на принятие решений органами власти при рассмотрении вопросов финансирования, организации транспортной и дорожной деятельности. Стабилизация работы городского пассажирского транспорта и дорожного комплекса входит в круг общих интересов работников, работодателей, органов власти, всего транспортного сообщества.

Исполком ЦК профсоюза ПОСТАНОВЛЯЕТ:

В целях дальнейшего развития социального партнерства на транспорте и в дорожном хозяйстве регионов Южного федерального округа, консолидации усилий транспортно-дорожного сообщества по решению первоочередных проблем отраслей:

1. Обратиться к органам власти Республик Калмыкия, Адыгея, Краснодарского края, Астраханской, Волгоградской, Ростовской областей с просьбой в рамках реализации Генерального соглашения между общероссийскими объединениями профсоюзов, общероссийскими объединениями работодателей и Правительством Российской Федерации на 2014-2016 годы:

1.1. Оказать содействие в организации:

- в каждом регионе объединений работодателей организаций автомобильного и городского наземного пассажирского транспорта и дорожного хозяйства для осуществления эффективного социального партнерства;

- представительных органов работников в каждой отраслевой организации, выполняющей перевозки пассажиров или дорожные работы на основании государственных или муниципальных заказов.

1.2. Рассмотреть возможность установления преференций при размещении государственных и муниципальных заказов для предприятий, работодатели которых входят в состав общероссийских объединений работодателей, и тех, в которых имеются представительные органы работников в лице профсоюза.

2. Предложить Российскому автотранспортному союзу,

Общероссийскому объединению работодателей в дорожном хозяйстве АСПОР провести дополнительную работу по вовлечению работодателей организаций, располагающихся в регионах Южного федерального округа, в состав общероссийских отраслевых объединений работодателей с целью формирования и проведения скоординированной политики в области автотранспорта, городского пассажирского транспорта и дорожного хозяйства.

Комитетам профсоюза всех уровней в рамках социального партнерства, участия работников в управлении организацией способствовать принятию работодателями решений о вступлении в соответствующее объединение работодателей.

3. Справку отделов аппарата профсоюза «О развитии социального партнерства в целях решения социально-экономических проблем организаций автомобильного и городского наземного пассажирского транспорта, дорожного хозяйства Южного федерального округа, реализации Указа Президента Российской Федерации от 7 мая 2012г. № 597 «О мероприятиях по реализации государственной социальной политики» принять к сведению (прилагается).

4. Комитетам территориальных и первичных организаций профсоюза в Южном федеральном округе принять меры по:

- созданию профсоюзных организаций во всех отраслевых структурах, включая малый бизнес и индивидуальных предпринимателей.

- заключению региональных отраслевых соглашений в соответствии с порядком, предусмотренном, ст.35.1. Трудового Кодекса РФ, с участием территориальных объединений работодателей, организаций профсоюза и соответствующих органов власти субъектов Российской Федерации;

- усилению контроля за выполнением действующих в организациях соглашений и коллективных договоров. При этом

при необходимости осуществлять взаимодействие с региональными отделениями Федеральной службы по труду и занятости на основе заключенного в 2010 году ЦК профсоюза с Рострудом Соглашения о сотрудничестве;

- использованию возможностей структуры социального партнерства в регионах, инициированию рассмотрения региональными трехсторонними комиссиями по регулированию социально-трудовых отношений вопросов социально-экономического положения работников автомобильного и городского пассажирского транспорта, дорожного хозяйства;

- постановке совместно с работодателями перед органами власти вопросов, направленных на улучшение деятельности городского пассажирского транспорта, дорожного хозяйства. Добиваться от органов власти, органов местного самоуправления – заказчиков перевозок полной оплаты транспортной работы отраслевых предприятий по перевозке пассажиров в городах и пригородном сообщении, компенсации разницы между утвержденным органом власти и экономически обоснованным тарифом на перевозку пассажиров, полного возмещения убытков от обслуживания социально значимых маршрутов. Добиваться ликвидации долгов бюджетов всех уровней перед дорожными организациями за выполненные дорожные работы;

- участием представителей профсоюза совместно с представителями работодателей и органами власти в разработке и экспертизе законодательных и других нормативных правовых актов.

5. **Руководству Профсоюза** довести настоящее постановление до соответствующих органов власти субъектов Российской Федерации, входящих в состав Южного федерального округа, заинтересованных органов и организаций.

6. **Контроль за выполнением** настоящего постановления (кроме п.4) возложить на отдел экономической защиты аппарата профсоюза (Хохлова Т.М.).

В составе профсоюза образована Крымская республиканская организация профсоюза

21 марта 2014 года в Российскую федерацию принята республика Крым. Образованы новые субъекты Российской Федерации – Республика Крым и город федерального значения Севастополь.

27 мая в Симферополе состоялась учредительная конференция Крымской республиканской организации Общероссийского профсоюза работников автотранспорта и дорожного хозяйства, председателем организации которой была избрана Онучина Людмила Константиновна.

В связи с обращением в ЦК профсоюза Крымской республиканской организации Общероссийского профсоюза работников автотранспорта и дорожного хозяйства о принятии её в состав Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта

и дорожного хозяйства, руководствуясь пунктом 14,4,18 Устава профсоюза, Положением о регистрации, учете и едином реестре организаций Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, Исполком ЦК Профсоюза зарегистрировал новую территориальную организацию и внес ее в Единый реестр за основным регистрационным номером 84.

Принято решение об оказании Крымской республиканской организации профсоюза необходимой практической помощи в организации ее работы, оформлении уставных документов в соответствии с законодательством Российской Федерации и Уставом профсоюза.



Делегаты конференции. Онучина Л.К. четвертая слева.

2014 год знаменателен для дорожного хозяйства. В этом году отрасль отмечает 100-летие со дня рождения Алексея Александровича Николаева – первого Министра автомобильных дорог РСФСР

8 апреля 2014 года в день 100-летия со дня рождения первого Министра автомобильных дорог РСФСР А.А. Николаева состоялись юбилейные мероприятия в его честь.

Состоялись церемонии возложения цветов к Мемориальной доске А.А. Николаева на здании Росавтодора и венков у могилы А.А. Николаева на Востряковском кладбище.

Память Алексея Александровича почтили сын А.А. Николаева, руководитель Федерального дорожного агентства **Р.В. Старовойт**, президент Объединения "АСПОР" **А.С. Малов**, председатель профсоюза РОСПРОФТРАНСДОР **В.В. Ломакин**, председатель профсоюза в 1990-2013 г.г. **В.И. Мохначев**, заместитель председателя правления государственной компании «Российские автомобильные дороги» **И.А. Урманов**,

представители Совета ветеранов Федерального дорожного агентства, Директор МАДК им. А.А. Николаева **С.Я. Некрестьянова**, руководители дорожных предприятий. В МАДИ и Московском автомобильно-дорожном колледже им. А.А. Николаева состоялись торжественные мероприятия, включившие в себя праздничный концерт и лекцию руководства отрасли будущим поколениям дорожников.

30 июня 2014 года на территории Московского автомобильно-дорожного колледжа им. А.А. Николаева прошла торжественная закладка камня на месте установки памятника первому Министру автомобильных дорог РСФСР А.А. Николаеву и вручение студентам дипломов об окончании колледжа.

В мероприятии приняли участие: Руководитель Федерального дорожного агентства **Р.В. Старовойт**; Председатель профсоюза РОСПРОФТРАНСДОР **В.В. Ломакин**; Директор МАДК им. А.А. Николаева **С.Я. Некрестьянова**; Президент Общероссийского отраслевого объединения работодателей в дорожном хозяйстве «АСПОР» **А.С. Малов**; Председатель Совета ветеранов Федерального дорожного агентства **Е.А. Потрашкова**; Генеральный директор Российской ассоциации территориальных органов управления дорожным хозяйством «РАДОП» **И.И. Старыгин**.



Алексей Александрович Николаев (8 апреля 1914, Москва – 1987) – министр автомобильных дорог РСФСР (1969 – 1985), один из организаторов крупнейших реформ в дорожном хозяйстве, таких как перевод строительства и ремонта дорог на внебюджетное финансирование за счёт дорожных сборов, выделение дорожного хозяйства в отдельную народно-хозяйственную отрасль с созданием Министерства автомобильных дорог РСФСР. При нем была создана развитая сеть автомобильных дорог, укреплена дорожная отрасль.

Родился 8 апреля 1914 года в городе Москве, в семье служащего. В 1929 году после окончания 7-летки поступил во вновь организованный Московский автомобильно-дорожный техникум на дорожно-строительное отделение, окончив его в 1932 г. По путёвке ЦК комсомола работал на дорожном строительстве на Дальнем Востоке на Сахалине. Начав свою рабочую биографию с должности техника, стал впоследствии прорабом, начальником участка, главным инженером Сахалинского облдортранса.

В 1935 году переведён в Москву, где в течение года работал техником, прорабом, начальником участка Таганского дорожного треста.

С 1936 года по апрель 1941 года - студент дорожно-строительного факультета



Московского автомобильно-дорожного института, который закончил с отличием. С апреля по июль 1941 года - прораб, старший прораб на строительстве автодороги Москва - Минск.

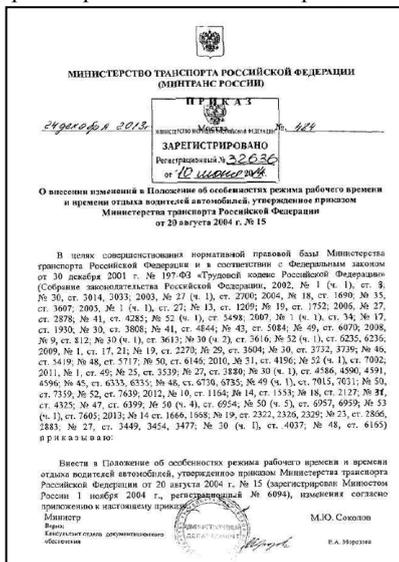
С июля 1941 по 1942 год - главный инженер дорожно-строительного района на строительстве автодороги Москва — Куйбышев. 1942-1943 - начальник строительства моста через реку Цна (Пензенская область). 1943-1953 - главный инженер, начальник дорожно-строительного района управления № 4 Гушосдора. 1953-1954 - начальник производственного отдела Главдорстроя. 1954-1955 - заместитель директора СоюздорНИИ. 1956-1957 - начальник Главдорстроя. 1957-1961 - начальник Главдорупра. 1961-1969 - первый заместитель министра автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР. С 1969 по 1985 - Министр автомобильных дорог РСФСР. Скончался в 1987 году.

За период его 25-летнего руководства дорожной отраслью был построен 22,5 тыс. постоянных мостов общей протяженностью 908 километров, более 200 тыс. километров автомобильных дорог, связавших Москву с подавляющим большинством областных центров, а также с 1682 районными центрами и 21 376 крупными сельскими населёнными пунктами.

ВНЕСЕНЫ ИЗМЕНЕНИЯ В ПОЛОЖЕНИЕ ОБ ОСОБЕННОСТЯХ РЕЖИМА РАБОЧЕГО ВРЕМЕНИ И ВРЕМЕНИ ОТДЫХА ВОДИТЕЛЕЙ АВТОМОБИЛЕЙ, УТВЕРЖДЕННОЕ ПРИКАЗОМ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РФ №15 от 20.08.2004г.

**Теперь предприятия будут вводить режимы работы водителей 2 дня
через 2 дня с письменного согласия работника и по согласованию с
профсоюзным комитетом предприятия.**

С 16 июня 2014 года вступил в силу приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 24 декабря 2013 г. N 484 «О внесении изменений в Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей», утвержденное приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 20 августа 2004 г. N 15».



Внесение изменений в Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, утвержденное приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 20 августа 2004 г. N 15».

Для сведения сообщаем, что работа над этим документом продолжалась более 2-х лет. В начале 2012 года Минтранс России с учетом предложений транспортного сообщества подготовил

изменения в Положение об особенностях рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, утверждённое Приказом Минтранса России № 15 от 20.08.2004 г., которые были представлены на согласование в профсоюз.

Наиболее острым, вызвавшим немало споров, был вопрос о возможности введения на предприятиях транспорта графиков работы 2 дня через 2 дня. Такой режим поддерживается многими водителями и руководителями транспортных предприятий, поскольку, по их мнению, он обеспечивает оптимальное время отдыха, полное восстановление трудоспособности и жизненных функций работника.

После длительных консультаций с комитетами профсоюза ЦК профсоюза дал согласие на соответствующее изменение редакции Положения.

Вместе с тем, многие предложения снижающие социальную защищённость водителей и оказывающих существенное влияние на безопасность дорожного движения, не были поддержаны профсоюзом.

В частности, профсоюз не согласился с увеличением учётного периода при суммированном учёте рабочего времени, возможности введения суточного графика работы отдельных категорий водителей, исключением обязательности краткосрочных периодов отдыха в процессе управления автомобилем.

ЦК профсоюза не согласился и с исключением абзаца 3 пункта 13 из текста Положения, которое могло привести к значительному увеличению продолжительности перерыва при разделении рабочей смены на части и к предоставлению этого перерыва в любом, даже удалённом от места дислокации, месте. Не вошли в Положение и другие предложения работодателей, приводящие к фактическому двухсуточному нахождению водителей на работе.

Профсоюз, основываясь на мнении территориальных профсоюзных организаций, указал на то, что согласно ст. 106 ТК РФ время отдыха определяется, как время, в течение которого работник свободен от исполнения трудовых обязанностей и которое может использовать по своему усмотрению. А в случае внесения предложений работодателей в Положение, работник будет лишён права выбора места отдыха, что недопустимо.

Профсоюзом был внесён ряд предложений, направленных на совершенствование Положения и сохранение социальной защищённости водителей. В частности, было предложено более детально сформулировать п.14 Положения для предоставления водителям возможности, при разделении рабочего дня на части, более эффективно и по своему усмотрению использовать время отдыха. Более чётко были сформулированы понятия о количестве и продолжительности времени перерывов для отдыха и питания.

Изменениями также приведены в соответствие с действующим законодательством некоторые статьи Положения.

ПРИКАЗ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПОЛОЖЕНИЕ ОБ ОСОБЕННОСТЯХ РЕЖИМА РАБОЧЕГО ВРЕМЕНИ И ВРЕМЕНИ ОТДЫХА ВОДИТЕЛЕЙ АВТОМОБИЛЕЙ, УТВЕРЖДЕННОЕ ПРИКАЗОМ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 20 АВГУСТА 2004 Г. N 15

В целях совершенствования нормативной правовой базы Министерства транспорта Российской Федерации и в соответствии с Федеральным законом от 30 декабря 2001 г. N 197-ФЗ "Трудовой кодекс Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, N 1 (ч. I), ст. 3, N 30, ст. 3014, 3033; 2003, N 27 (ч. I), ст. 2700; 2004, N 18, ст. 1690; N 35, ст. 3607; 2005, N 1 (ч. I), ст. 27; N 13, ст. 1209; N 19, ст. 1752; 2006, N 27, ст. 2878; N 41, ст. 4285; N 52 (ч. I), ст. 5498; 2007, N 1 (ч. I), ст. 34; N 17, ст. 1930; N 30, ст. 3808; N 41, ст. 4844; N 43, ст. 5084; N 49, ст. 6070; 2008, N 9, ст. 812; N 30 (ч. I), ст. 3613; N 30 (ч.

II), ст. 3616; N 52 (ч. I), ст. 6235, 6236; 2009, N 1, ст. 17, 21; N 19, ст. 2270; N 29, ст. 3604; N 30, ст. 3732, 3739; N 46, ст. 5419; N 48, ст. 5717; N 50, ст. 6146; 2010, N 31, ст. 4196; N 52 (ч. I), ст. 7002; 2011, N 1, ст. 49; N 25, ст. 3539; N 27, ст. 3880; N 30 (ч. I), ст. 4586, 4590, 4591, 4596; N 45, ст. 6333, 6335; N 48, ст. 6730, 6735; N 49 (ч. I), ст. 7015, 7031; N 50, ст. 7359; N 52, ст. 7639; 2012, N 10, ст. 1164; N 14, ст. 1553; N 18, ст. 2127; N 31, ст. 4325; N 47, ст. 6399; N 50 (ч. IV), ст. 6954; N 50 (ч. V), ст. 6957, 6959; N 53 (ч. I), ст. 7605; 2013, N 14, ст. 1666, 1668; N 19, ст. 2322, 2326, 2329; N 23, ст.

2866, 2883; N 27, ст. 3449, 3454, 3477; N 30 (ч. I), ст. 4037; N 48, ст. 6165) приказываю:

Внести в Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, утвержденное приказом

Министерства транспорта Российской Федерации от 20 августа 2004 г. N 15 (зарегистрирован Минюстом России 1 ноября 2004 г., регистрационный N 6094), изменения согласно приложению к настоящему приказу.

ИЗМЕНЕНИЯ, ВНОСИМЫЕ В ПОЛОЖЕНИЕ ОБ ОСОБЕННОСТЯХ РЕЖИМА РАБОЧЕГО ВРЕМЕНИ И ВРЕМЕНИ ОТДЫХА ВОДИТЕЛЕЙ АВТОМОБИЛЕЙ, УТВЕРЖДЕННОЕ ПРИКАЗОМ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 20 АВГУСТА 2004 Г. № 15

Приложение к приказу Минтранса России от 24 декабря 2013 г. N 484

1. Пункт 4 изложить в следующей редакции:

"4. Графики работы (сменности) при выполнении регулярных перевозок в городском и пригородном сообщении составляются работодателем для всех водителей на каждый календарный месяц с ежедневным или суммированным учетом рабочего времени. Графиками работы (сменности) устанавливаются рабочие дни с указанием времени начала и окончания ежедневной работы (смены), времени перерывов для отдыха и питания в каждую смену, а также дни еженедельного отдыха. Графики работы (сменности) утверждаются работодателем с учетом мнения представительного органа работников и доводятся до сведения водителей".

2. В абзаце втором пункта 10 слова "два водителя" заменить словами "два и более водителей".

3. Пункт 12 после слов "руководителей организаций" дополнить словами ", а также перевозки на инкассаторских, пожарных и аварийно-спасательных автомобилях".

4. Абзац четвертый пункта 13 изложить в следующей редакции:

"Перерыв между двумя частями смены предоставляется в местах, предусмотренных расписанием движения и обеспечивающих возможность использования водителем времени отдыха по своему усмотрению".

5. В пункте 15:

1) подпункт "г" изложить в следующей редакции:

"г) время проведения медицинского осмотра водителя перед выездом на линию (предрейсового) и после возвращения с линии (послерейсового), а также время следования от рабочего места до места проведения медицинского осмотра и обратно";

2) подпункт "и" после слов "двух" дополнить словами "и более".

6. Абзац первый пункта 18 изложить в следующей редакции:

"18. При суммированном учете рабочего времени для водителей автобусов, осуществляющих перевозки в городском и пригородном сообщении, допускается введение суммированного учета времени управления автомобилем".

7. В абзаце первом пункта 19 слова "первых 3 часов" заменить словами "первых четырех часов".

8. Абзац второй пункта 21 изложить в следующей редакции:

"Если перевозка на одном автомобиле осуществляется двумя и более водителями, время на охрану груза и

автомобиля засчитывается в рабочее время только одному водителю".

9. В пункте 22:

1) слова "Время присутствия на рабочем месте водителя" дополнить словами ", осуществляющего междугородную перевозку";

2) слова "двух водителей" заменить словами "двух и более водителей".

10. Абзац первый пункта 24 после слов "не более двух часов" дополнить словами "и не менее 30 минут".

11. Абзац третий пункта 25 и пункт 28 исключить.

12. Пункт 25 дополнить абзацами в следующей редакции:

"При суммированном учете рабочего времени на регулярных перевозках в городском и пригородном сообщении продолжительность ежедневного (междусменного) отдыха может быть сокращена с 12 часов не более чем на три часа, с учетом удаленности места отдыха работника, с предоставлением ежедневного (междусменного) отдыха не менее 48 часов непосредственно после окончания рабочей смены, следующей за уменьшенным ежедневным (междусменным) отдыхом, по письменному заявлению работника, по согласованию с выборным органом первичной профсоюзной организации, а при его отсутствии - иным представительным органом работников.

На междугородных перевозках при суммированном учете рабочего времени продолжительность ежедневного (междусменного) отдыха в пунктах промежуточных остановок или стоянок не может быть менее 11 часов. Этот отдых может быть сокращен до девяти часов не более трех раз в течение одной недели при условии, что до конца следующей недели ему предоставляется дополнительный отдых, который должен быть суммарно равен времени сокращенного ежедневного (междусменного) отдыха. В те дни, когда продолжительность отдыха не сокращается, он может быть разбит на два или три отдельных периода в течение 24 часов, один из которых должен составлять не менее восьми часов подряд. В этом случае продолжительность отдыха увеличивается не менее чем до 12 часов. Если в течение каждых 30 часов автомобилем управляли, по крайней мере, два водителя, каждый водитель должен был иметь период отдыха продолжительностью не менее восьми часов подряд.

На междугородных перевозках при наступлении ежедневного (междусменного) отдыха водителя на участке дороги, где отсутствуют места стоянки, оборудованные дорожными знаками 5.29, 6.4, 7.9, 7.11 согласно

приложению N 1 к Правилам дорожного движения Российской Федерации, утвержденным постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. N 1090 <1>, водитель вправе, с учетом предельных значений нормативов по времени работы и времени ежедневного (междусменного) отдыха, установленных настоящим Положением, следовать до ближайшего места стоянки, обозначенного вышеуказанными дорожными знаками".

<1> Собрание законодательства Российской Федерации, 1993, N 47, ст. 4531; 1996, N 3, ст. 184; 1998, N 45, ст. 5521;

2000, N 18, ст. 1985; 2001, N 11, ст. 1029; 2002, N 9, ст. 931; N 27, ст. 2693; 2003, N 20, ст. 1899; N 40, ст. 3891; 2005, N 52 (ч. III), ст. 5733; 2006, N 11, ст. 1179; 2008, N 8, ст. 741; N 17, ст. 1882; 2009, N 2, ст. 233; N 5, ст. 610; 2010, N 9, ст. 976; N 20, ст. 2471; 2011, N 42, ст. 5922; 2012, N 1, ст. 154; N 15, ст. 1780; N 30, ст. 4289; N 47, ст. 6505; 2013, N 5, ст. 371, ст. 404; N 24, ст. 2999; N 29, ст. 3966; N 31, ст. 4218; N 4, ст. 5194; N 52 (ч. II), ст. 7173.

13. В пункте 30 слова "статьей 112" заменить словами "статьей 113".

14. Пункты 29 и 30 считать соответственно пунктами 28 и 29.

В КАЖДОЙ ПЕРВИЧНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ДОЛЖЕН БЫТЬ ОПРЕДЕЛЕН ЛИДЕР, КОТОРЫЙ БУДЕТ ОТВЕЧАТЬ ЗА РАБОТУ С МОЛОДЕЖЬЮ

VI (внеочередной) съезд профсоюза принял решение об активизации проведения молодежной политики в профсоюзе. Молодежный совет профсоюза на своем заседании утвердил план работы на 2014 год, а также обратился к Исполкому ЦК профсоюза с просьбой принять решения, направленные на формирование молодежного актива во всех организациях профсоюза.

Исполком ЦК профсоюза своим постановлением №14 от 14 февраля 2014 года поручил комитетам ВСЕХ территориальных и первичных организаций профсоюза создать молодежные советы во всех организациях.

В малочисленных организациях (территориальные профорганизации - численностью до 500 членов профсоюза, первичные профорганизации - до 50 членов профсоюза) допускается утверждение ответственного лица по проведению молодежной политики

территориальной или первичной организации профсоюза;

Списки членов молодежных советов и ответственных лиц по проведению молодежной политики с указанием контактных данных должны быть представлены комитетами первичных профсоюзных организаций - в комитет соответствующей территориальной организации профсоюза - до 16 мая 2014 года; комитетами территориальных организаций профсоюза - в ЦК профсоюза - до 2 июня 2014 года;

Молодежным советам, ответственным лицам по проведению молодежной политики организаций профсоюза предложено:

- разработать и утвердить планы своей работы на 2014 год, включая мероприятия по повышению социальной защищенности молодых работников, привлечению молодежи в профсоюз, организации представления

профорганизаций в социальных сетях, созданию сайтов, блогов, форумов в сети Интернет с целью популяризации деятельности профсоюза;

- подготовить и направить выборным органам соответствующих профорганизаций предложения по информационному освещению деятельности молодежных советов и ответственных лиц по проведению молодежной политики.

На сайте профсоюза открыта отдельная страница, посвященная проведению молодежной политики в профсоюзе. Работа молодежных советов организаций профсоюза, ответственных лиц по проведению молодежной политики территориальных и первичных профорганизаций будет освещаться в газете «Единство».

ПРОФСОЮЗНЫЕ ОРГАНЫ ДОЛЖНЫ УСИЛИТЬ СВОЕ ВЛИЯНИЕ НА РЕЗУЛЬТАТЫ ВЫБОРОВ РАЗНОГО УРОВНЯ

ОЧЕРЕДНЫЕ ВЫБОРЫ СОСТОЯТСЯ 14 СЕНТЯБРЯ 2014 – В ЕДИНЫЙ ДЕНЬ ГОЛОСОВАНИЯ

Выборные кампании разного уровня в субъектах Российской Федерации играют важную роль в решении задач, стоящих перед автомобильным транспортом и дорожным хозяйством, повышении уровня жизни работников отраслевых предприятий.

По мнению профсоюзного актива организации профсоюза должны проводить работу, направленную на выдвижение депутатов в органы законодательной власти и муниципальные советы, кандидатов в члены общественных советов, создаваемых при органах государственной власти разных уровней, поддерживающих линию на развитие транспорта и дорожного хозяйства, социальную защиту интересов человека труда, проводимую профсоюзами.

Анализ работы комитетов Башкирской, Татарской, Хакасской республиканских, Краснодарской, Красноярской, Хабаровской краевых, Белгородской, Владимирской, Волгоградской, Воронежской, Калужской, Кемеровской, Ленинградской, Московской, Нижегородской, Новосибирской, Омской, Ростовской, Свердловской, Тюменской, Тульской, Ульяновской областных, Московской городской организаций профсоюза и ряда других по участию в избирательных кампаниях в законодательные органы власти и органы местного самоуправления показал, что она позволила привлечь внимание властных структур на федеральном и региональном уровнях к проблемам транспортного комплекса и трудовых коллективов,

установить контакты с кандидатами в выборные органы, способствовала повышению авторитета профсоюза как социального партнера.

В соответствии с законодательством, избирательная кампания будет начата в середине июня и завершится Единым днем голосования 14 сентября 2014 года.

Исполком ЦК профсоюза рассмотрел на своем заседании вопрос «Об участии территориальных и первичных организаций профсоюза в выборных кампаниях разного уровня в субъектах Российской Федерации» (с текстом постановления от 24.06.2014г. № 15/2 можно ознакомиться на сайте профсоюза или в комитете соответствующей территориальной организации профсоюза) посчитал, что профсоюзные органы должны совершенствовать свою деятельность с целью наращивания потенциала своего влияния на результаты выборов разного уровня.

Комитетам территориальных и первичных организаций профсоюза поручено, руководствуясь пунктом 4.7. Устава

профсоюза, обеспечить активное участие членов профсоюза в организационной и агитационной поддержке кандидатов в депутаты, солидарных с позицией профсоюза по развитию транспортно-дорожной отрасли. Принять активное участие в Едином дне голосования в 2014 г.

Одновременно должны быть обсуждена возможность инициирования выдвижения представителей территориальных организаций профсоюза в качестве кандидатов в депутаты всех уровней, члены общественных советов при органах власти, руководствуясь порядком, предусмотренным законодательством Российской Федерации.

Исполком посчитал, что надо провести работу по регистрации членов профсоюза на сайте госуслуг, в социальных сетях. Это позволит усилить влияние профсоюза на результаты интернет-голосования, оказания информационной поддержки кандидатов от отрасли и профсоюзов на выборах разных уровней.

ПОЛОЖИТЕЛЬНЫЙ ОПЫТ РАБОТЫ ОБКОМА ПРОФСОЮЗА В СОСТАВЕ ОБЩЕСТВЕННОЙ ДУМЫ В ВОЛГОГРАДЕ ПОЗВОЛЯЕТ ШИРЕ ВЛИЯТЬ НА ОРГАНИЗАЦИЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

В этом году в день - 14 сентября 2014 года - в ряде субъектов Российской Федерации будут избраны руководители высшего исполнительного органа власти, депутаты законодательных органов власти, а также главы и депутаты представительных органов административных центров субъектов РФ. В регионах стартовала избирательная кампания по выдвижению

В свою очередь считаю, что действовать через третьих лиц неэффективно. От постановлений областной, городской и даже районной думы многое зависит, и профсоюзы должны непосредственно участвовать в рассмотрении законопроектов, влиять на политику, на изменения законодательства в нашу пользу. Необходимо не «догонять уходящий поезд», пытаться пикетами и забастовками бороться против того, что уже принято, а изначально участвовать в законодательном процессе. Да и многие вопросы легче решать, имея статус депутата Думы. Появляется возможность контролировать вопросы, связанные с повышением зарплат, социальных гарантий, изменений в трудовом законодательстве в пользу трудящихся.

Собственно это поддержка идей профсоюзов на законодательном уровне. Участие в выборной кампании поможет отстаивать интересы трудящихся, решать их социальные и экономические проблемы, в том числе и наших многострадальных отраслей автотранспортной и дорожной, которые в России незаслуженно отодвигают на второй и последующие планы. Участие в выборах укрепит профсоюзы и их значимость среди россиян.

Откровенно, скажу из своей практики, что участвуют в выборных кампаниях все - врачи, учителя, спортсмены, аграрии, бизнесмены, экономисты и т. д. А вот производителей, инженеров, технарей, которые понимают, что прежде всего надо поднимать с колен производство, промышленность, развивать дорожный и транспортный комплексы, увы, к сожалению, раз, два - и все. Поэтому и все наши транспортные и дорожные проблемы на уровне государства и регионов решают, как я уже сказал в последнюю очередь.

Многие наверное уже слышали, что Волгоград стал первым городом в России, где реализуется пилотный проект по созданию общественной городской Думы.

Впервые вопрос о необходимости совершенствования местного самоуправления и необходимости приближения местной власти к народу и, кроме того, создании полноценной системы общественного контроля за всем происходящим в родном регионе, в том числе и за действиями местной власти, был поднят президентом страны. Эта задача и была определена в Послании Президента России Федеральному собранию на 2014 год. В декабре 2013 года в Суздале на съезде Всероссийского совета местного самоуправления (ВСМС) была озвучена концепция проекта и определены пилотные площадки в 10 регионах страны для реализации принципиально новой модели местного самоуправления.

Такая общественная Дума в феврале-марте этого года была создана и начала свою работу в Волгограде.

Волгоградская областная организация Общероссийского профсоюза работников автотранспорта и дорожного хозяйства поддержала новаторскую инициативу общественности Волгограда. Были выдвинуты кандидаты и в результате проведенных избирательных кампаний в районах города Волгограда общественными депутатами по Тракторозаводскому району избран Матвиенко А.Н. (председатель профкома ОГУП «Волгоградавтодор») и по Дзержинскому району Ермошенко К.В. (ваш покорный слуга). Уже в марте мы с коллегой приступили к работе. Соответственно своему автотранспортному и дорожному профилю, мы заняли соответствующие направления в районных Думах.

Хорошо ли, плохо покажет время, но то, что есть возможность высказать свое мнение



Ермошенко К.В.

кандидатов на данные посты, и подавляющее большинство профсоюзных кандидатов планирует выдвигаться по спискам политических партий «Единая Россия» и «Союз Труда» и других партий.

Предыдущий опыт участия представителей профсоюзов, входящих в ФНПР, в региональных выборах демонстрирует необходимость более активного продвижения в органы власти людей, разделяющих профсоюзную идеологию, социальные преобразования и работали во благо народа.

и позицию по отношению к транспортной и дорожной проблемам, как отдельно взятого района города, так и города Волгограда в целом, то это однозначно. К нам прислушиваются, советуются, берут нашу позицию за основу.

Пусть это пока на районном, городском уровне, но это уже прогресс. В свою очередь, как избранные общественные депутаты от профсоюзов мы включились в активную работу в своих районах по отстаиванию интересов жителей района, решая социально-экономические проблемы, тем самым укрепляя роль профсоюзов в обществе. Может немного пафосно, но это так на самом деле.

В своей депутатской деятельности, лично я помимо всех хозяйственных проблем

района взял направление по поддержке расширения и функционирования маршрутов нашего муниципального транспорта (тем более, что это касается нашей членской профорганизации МУП ПАТП №7. Муниципальному предприятию необходима помощь, как в отстаивании финансирования, так и в расширении маршрутной сети по городу. И самой главной задачей для меня, для нашего города, является упорядочение движения маршрутных такси. Это огромная проблема, пока неразрешенная для Волгограда.

Быть первопроходцами всегда нелегко. Если приживется такая система самоуправления в городе Волгограде, то на нее в дальнейшем перейдут все остальные регионы в России. А пока уже то, что

представителей профсоюзов, отраслевых профсоюзов, производственников, автотранспортников и дорожников избрали народным голосованием, является определенной победой.

Поэтому всецело поддерживаю участие профсоюзных активистов в осенней выборной кампании этого года и считаю, что достойных кандидатов надо поддержать, всячески им помогать. Ну а самим кандидатам совет - надо пытаться, пробовать и добиваться поставленных целей. Все получится, не сегодня, так завтра.

Председатель Волгоградской областной организации Общероссийского профсоюза работников автотранспорта и дорожного хозяйства К.В. Ермошенко

ОРГАНИЗАЦИИ ОТРАСЛЕВОГО ПРОФСОЮЗА ОКАЗЫВАЮТ ПОМОЩЬ ПОСТРАДАВШИМ ОТ ПАВОДКА В АЛТАЙСКОМ КРАЕ

В конце мая в Республике Алтай и на юге Алтайского края прошли сильные дожди, которые вызвали интенсивное таяние снегов в Горном Алтае. В результате резко поднялся уровень воды в реках и началось подтопление населенных пунктов. В 12 районах Алтайского края, в городе Бийске, Барнауле. Значительно повысился уровень воды в реках Обь, Бия, Ануй,

Кроме того в результате паводка подтоплено 185,4 км. автомобильных дорог, из них полностью разрушено 53 км, разрушено и повреждено 67 мостов (полностью - 38).

В край поступает гуманитарная помощь из регионов России. Денежные средства поступили из Липецка, Королева, Новосибирска, Уфы, Новокузнецка, Кемерово, Читы, Иркутска, Восточно-Казахстанской области.

По предварительным данным первичных комитетов в паводке 2014 года серьезно пострадало 30 членов нашего профсоюза следующих предприятий: ГУП «Чарышское ДСУ-11» (23чел), ГУП «Алтайское ДРСУ» (2чел), ГУП «Бийское ДСУ-10» (5 чел). Так в Чарышском ДСУ-11 полная потеря имущества пострадавших составила 80%.

Президиум Алтайского краевого комитета профсоюза выражает глубокую благодарность коллегам за их посильную помощь пострадавшим от паводка членам профсоюза Алтайского края: ЦК профсоюза, Башкирскому, Чувашскому, Якутскому республиканским, Белгородскому, Кировскому, Санкт-Петербурга и Ленинградской области, Московскому областным, Московскому городскому



Чарыш.

Наиболее сложная ситуация сложилась в Чарышском, Быстроистокском, Солонешенском, Петропавловском и других районах.

В целом в зону подтопления попало свыше 66 тысяч жителей, проживающих в 107 населенных пунктов. По данным ГУ МЧС России по Алтайскому краю подтоплено 7670 домов и 8055 приусадебных участков. Для помощи от МЧС привлечено 987 человек и 183 единицы техники.

комитетам профсоюза.

Поступившая денежная помощь будет направлена пострадавшим от паводка.

В настоящее время в крае полным ходом идут восстановительные работы с участием наших дорожных организаций, ГУ МЧС России, военными Сибирского округа. Транспортное сообщение обеспечивается со всеми населенными пунктами.

Председатель Алтайской краевой организации профсоюза В.М. Тулунов

От редакции: Банковские реквизиты для направления средств помощи пострадавшим от паводка в Алтайском крае можно узнать в комитете соответствующей территориальной организации 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 11.07.2014г. В 12.00 час. ОТПЕЧАТАНО В ФИЛИАЛЕ ГУП МО «КТ» «МЫТИЩИНСКАЯ ТИПОГРАФИЯ» - 141009, г. МЫТИЩИ, ул. КОЛОНЦОВА, д. 17/2, т. 586-34-00. ОБЪЕМ 2 П.Л. ТИРАЖ 2000 ЭКЗЕМПЛЯРОВ. ЗАКАЗ № 1671 ВЫПУСК ПОДГОТОВИЛА ЛОМАКИНА А.В.