

**ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ  
ОБЩЕРОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА РАБОТНИКОВ  
АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА**

**И С П О Л К О М  
П О С Т А Н О В Л Е Н И Е**

26.03.2014 г.

№ 14/1

г.Москва

**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»**

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, 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 самортизирован 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 достигает 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 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 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

**Председатель Профсоюза**



**В.В.Ломакин**