

ДОКЛАД
VIII съезду Профсоюза «Отчет о работе Центрального комитета
Профсоюза по выполнению решений VII Съезда Профсоюза»
Председателя Профсоюза В.В.Ломакина

25 мая 2021 года

гор. Москва

Уважаемые делегаты съезда!
Уважаемые гости!

СЛАЙД 1

В отчетном периоде с 2016 по 2020 годы Центральным комитетом Профсоюза, комитетами территориальных и первичных профсоюзных организаций проведена большая работа по решению задач, определенных VII Съездом Профсоюза.

Подробная Информация об этом имеется в материалах съезда.

Поэтому в своем докладе я остановлюсь на наиболее важных событиях прошедшего пятилетнего периода, направлениях защитной деятельности Профсоюза, проблемах, препятствующих повышению ее эффективности, и задачах на очередной срок полномочий выборных органов Профсоюза.

СЛАЙД 2

Подведение итогов было бы резонно начать с оценки выполнения тех задач, тех требований, которые были закреплены в решениях VII Съезда Профсоюза, принятых им Резолюциях.

Надо с удовлетворением сказать, что многое из того, что было намечено выполнено.

Одним из важнейших решений, на котором настаивал Профсоюз в Резолюции «О ситуации на автомобильном и городском пассажирском транспорте», стало утверждение приказом Министерства транспорта России от 30 мая 2019 г. № 158 Порядка определения начальной (максимальной) цены контракта в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом. «Об утверждении Порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, а также цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом».

СЛАЙД 3

Издание данного приказа вселило надежду на то, что будут созданы условия для безубыточной работы этого вида транспорта.

Важной особенностью нового документа Минтранса стал учет при расчете стоимости транспортной работы норм по оплате труда водителей, кондукторов, ремонтных рабочих, установленных Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному транспорту, заключенным с участием нашего Профсоюза.

По предложению Профсоюза в План работы Министерства транспорта РФ был включен вопрос об утверждении **социального стандарта транспортного обслуживания населения**. И уже в 2017 году Распоряжением Минтранса России от 31.01.2017 № НА-19-р (ред. от 13.04.2018) "Об утверждении социального стандарта транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом" такой стандарт был утвержден.

СЛАЙД 4

Тема транспортных стандартов была развита в поручении Президента РФ по результатам заседания Президиума Госсовета в 2017 году, который обязал органы власти субъектов РФ обеспечить разработку региональных транспортных стандартов на основе единого федерального стандарта.

Восстановлено лицензирование перевозок пассажиров автобусами «по заказу», чего Профсоюз добивался на протяжении нескольких лет. Принят Федеральный закон от 30 октября 2018г. № 386-ФЗ, внесший соответствующие изменения в законодательные акты. Правительством России утверждено новое Положение о лицензировании перевозок автобусами. (ФЗ 386-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования лицензирования деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами», постановление Правительства России от 27 февраля 2019г. № 195 «О лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами» (отменено). Постановление Правительства РФ от 07.10.2020 N 1616 "О лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами" - новое).

СЛАЙД 5

Вы все помните, что нелегальные перевозки пассажиров на маршрутах нередко прикрывались именно статусом «заказных» перевозок. Теперь такая лазейка для недобросовестных перевозчиков должна исчезнуть, ну или такая «серая» деятельность должна быть максимально затруднена.

В значительной мере позиция Профсоюза была услышана благодаря участию его представителей в работе консультативных и рабочих органов отраслевого министерства - Координационного совета Министерства по транспортной политике, Координационного совета представителей предприятий автомобильного и городского пассажирского транспорта, рабочих групп по подготовке предложений по совершенствованию федерального закона от 13 июля 2015г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации, внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" и другим вопросам.

СЛАЙД 6

Именно по предложению нашего Профсоюза Министерством транспорта России выпущены Методические рекомендации по разработке Документа планирования согласно ФЗ-220. Решение о подготовке таких рекомендаций было принято Министром транспорта РФ во время его встречи с профсоюзным

активом в октябре 2019 года.

Большое значение имело участие представителей Профсоюза в подготовке Доклада к заседанию президиума Государственного совета Российской Федерации по теме "О комплексном развитии пассажирских перевозок в субъектах Российской Федерации", которое было проведено 22 сентября 2017 года в Ульяновске Президентом Российской Федерации В.В. Путиным.

СЛАЙД 7

Многие предложения Профсоюза были учтены в решения Госсвета.

Фактически было признано, что невысокий уровень оплаты труда работников городского пассажирского транспорта негативно отражается на их профессиональном уровне и качестве выполняемых перевозок.

В рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» возобновлено действие механизмов **обновления подвижного состава** городского пассажирского наземного транспорта в регионах. Этот вопрос также волновал делегатов 7 съезда Профсоюза.

Проект Стратегии развития автомобильного и городского электрического транспорта до 2030 года был подготовлен еще 5 лет назад, но пока не принят. Вопрос о подготовке транспортной стратегии на период до 2030 года с прогнозом до 2035 года рассматривался на последнем итоговом заседании Коллегии Министерства транспорта РФ 23 апреля 2021 года.

Будем надеяться, и сделаем для этого все возможное, чтобы в ней нашли отражение те проблемы, которые сегодня волнуют автотранспортников и дорожников.

СЛАЙД 8

В рамках выполнения Резолюции VII Съезда Профсоюза «О ситуации в дорожном хозяйстве» представители Профсоюза неоднократно заостряли вопрос необходимости совершенствования федерального закона от 05.04.2013 года № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок» с целью недопущения к участию в торгах недобросовестных подрядчиков, не имеющих в собственности основных средств (машин, механизмов), подготовленных специалистов, демпингующих суммы контрактов, невозможности снижения цены контракта без ограничений нижнего предела.

Правительством Российской Федерации было принято постановление №604 от 15.05.2019г., которым, по сути, вводится ресурсный метод ценообразования в дорожном хозяйстве, о чем уже не один десяток лет говорят дорожники. **Внесены изменения в постановление Правительства РФ от 23 декабря 2016 года № 1452 «О мониторинге цен строительных ресурсов».** Это позволит максимально достоверно, прозрачно и объективно просчитывать стартовую стоимость строительства того или иного объекта.

СЛАЙД 9

Не может не радовать, что в последние годы наблюдается значительный подъем в развитии дорожного хозяйства.

Этому способствовало утверждение в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. N 204 "О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года" Национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», основанного на софинансировании расходов федерального бюджета и субъектов Российской Федерации.

Напомню, что расширение приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги», затрагивавшего ранее 104 городских агломерации, было поддержано нашим Профсоюзом по призыву Российской ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами «РАДОР» и Общероссийского народного фронта.

В 2020 году доля автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, составила 45,0%. Доля дорожной сети городских агломераций, соответствующая нормативным требованиям, составила 71,0%. И эти цифры будут только расти.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-экспедиционным показателям, составила 50,8 тыс км.

СЛАЙД 10

Получили решение и другие важнейшие вопросы, поставленные делегатами VII съезда Профсоюза в 2016 году.

Несколько слов хочу посвятить судьбе обращения съезда к Президенту РФ В.В. Путину. Напомню, что оно касалось судьбы центрального образовательного учреждения в отрасли Московского автомобильно-дорожного института (технического университета).

Мы – единственный Профсоюз, который обратился к Президенту с просьбой сохранить самостоятельность института.

Конечно, не только мы боролись за МАДИ. Много сделано Союзом транспортников России, да и всем дорожно-транспортным сообществом.

В результате институт продолжает свою деятельность и в 2020 году отметил свое 90-летие.

Кстати, совсем недавно отмечался такой же юбилей другого, не менее известного, отраслевого научно-исследовательского заведения - НИИАТа. На нашем съезде присутствует генеральный директор института Васильков А.А. НИИАТ также сумел пережить нелегкие времена, когда сохранение его деятельности было под угрозой.

Наличие отраслевой науки и образования – важные факторы устойчивого развития отрасли. Они обеспечивают необходимую квалификацию кадров, их сменяемость, использование в отраслях передовых технологий и современных приемов организации работы. А без этого невозможно ни существование, ни развитие.

СЛАЙД 11 (1)

Вместе с тем, отмечая положительные изменения в отраслях, которых я выше коснулся, нужно признать, что реальное состояние многих отраслевых

предприятий остается тревожным.

Так, несмотря на то, что в соответствии с 220-ФЗ в субъектах РФ должен быть разработан Документ планирования регулярных перевозок - нормативный правовой акт высшего исполнительного органа государственной власти субъекта Российской Федерации, в настоящее время в ряде регионов к разработке этого документа даже не приступили.

Зачастую, договоры на перевозку пассажиров заключаются заказчиками - органами власти регионов, без учета реальных расходов предприятий, ориентиров по оплате труда работников.

Так, в Челябинской области муниципальные контракты с ООО «ЧелябГЭТ» заключены на 30% их расчётной стоимости.

При этом устанавливаемые органами власти тарифы на перевозку пассажиров по-прежнему ниже экономически обоснованного уровня. В Новосибирске при себестоимости перевозки одного пассажира более 40 рублей тариф на проезд установлен в размере 24 рублей.

Убытки предприятий городского наземного пассажирского транспорта в целом по Российской Федерации составили в 2020 году порядка 40 млрд. рублей.

СЛАЙД 12

В дорожном хозяйстве до настоящего времени возникают случаи, когда цена контракта в процессе конкурсов и торгов снижается на 70% и более.

Как вопиющую можно охарактеризовать ситуацию, сложившуюся с финансированием работ в текущем году в Магаданской области.

Здесь снижение начальной цены контрактов в результате проведенных конкурсов составило от 70% до 100%. В результате одно из основных дорожных организаций Магаданской области - ОГБЭУ «Магаданское», потеряв объемы, оказалось, фактически, на грани уничтожения.

Под угрозой сокращения находились 170 работников предприятия, обслуживающего дороги Магаданской области на протяжении более 60 лет.

Общероссийское отраслевое объединение работодателей в дорожном хозяйстве «АСПОР» и наш Профсоюз вынуждены были обратиться к Министру транспорта Российской Федерации Савельеву В.Г. и Губернатору Магаданской области Носову С.К.

Надеемся, что меры к восстановлению справедливости будут приняты.

СЛАЙД 13 (1)

Однако, такое управление в ручном режиме вряд ли может сегодня удовлетворить и предприятия, и работников, да и государство.

Ведь подобное существенное понижение цены по сравнению с нормативными значениями затрат не может не вызвать нарушение технологии работ, ухудшение их качества, а, значит, снижение сроков эксплуатации, увеличение суммарных затрат на поддержание дорог в работоспособном состоянии в течение их «жизненного цикла».

По сути, дискредитируется механизм конкурсов и торгов, который из инструмента определения наиболее рационального расходования бюджетных средств превратился, по сути, в форму неприкрытого выдавливания с рынка дорожных работ конкурента.

Необходимо последовательно и дальше проводить работу по совершенствованию ценообразования и в дорожном хозяйстве, и на автомобильном и городском пассажирском транспорте, обеспечению полного и своевременного финансирования производственной деятельности в соответствии с утвержденными нормативами затрат.

Профсоюз придерживался и будет придерживаться в дальнейшем позиции, что государственные контракты должны распределяться только среди социально ориентированных предприятий, участвующих в процессах социального партнерства в отрасли, выполняющих условия отраслевых соглашений.

СЛАЙД 14

В целях обеспечения защиты законных прав и интересов членов Профсоюза, работников отраслевых предприятий, организации Профсоюза продолжали свою работу по развитию социального партнерства, заключению соглашений и договоров.

В 2017 году Профсоюзом были заключены Соглашения о взаимодействии и сотрудничестве с Федеральной службой по труду и занятости населения и с Министерством транспорта Российской Федерации.

В том же году по инициативе Профсоюза заключили между собой Соглашение Союз транспортников России и Ассоциация профсоюзов транспорта и связи Российской Федерации, куда входят кроме нашего Профсоюза профсоюзы авиаработников, водного транспорта, железнодорожников и транспортных строителей, рыбаков, связистов.

Заключение Соглашений позволило Профсоюзу гарантировано участвовать в рассмотрении отраслевых вопросов на федеральном уровне, вносить предложения в решения отраслевых союзов, Коллегии Минтранса России.

СЛАЙД 15

В отчетном периоде Центральный комитет Профсоюза дважды заключал отраслевые соглашения по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту и по дорожному хозяйству.

В субъектах Российской Федерации с участием территориальных организаций Профсоюза заключались региональные (35) и территориальные (19) отраслевые соглашения.

К сожалению, не во всех субъектах Российской Федерации социальное партнерство находится на должном уровне. Многие территориальные организации Профсоюза не имеют возможности заключить региональное соглашение из-за отсутствия в регионе соответствующего отраслевого Объединения работодателей.

СЛАЙД 16

Надо сказать, что федеральные соглашения приобрели статус главных отраслевых документов социальной направленности.

Их действие распространялось на более 90% предприятий автомобильного транспорта, горэлектротранспорта и дорожного хозяйства.

Конечно, такой охват организаций отрасли достигнут благодаря тому, что статьей 48 Трудового Кодекса предусмотрен механизм, когда Министр труда и социальной защиты предлагает работодателям отрасли присоединиться к соглашению. Те из работодателей, которые в 30-дневный срок не направили в Минтруд России мотивированный отказ считаются присоединенными к соглашению и обязаны соблюдать его нормы.

Интересна динамика отказов.

По соглашению 2017 года от работодателей автомобильного транспорта в Минтруд было направлено 53 отказа, а в 2020 году – почти 700. Причем около половины их них – индивидуальные предприниматели.

У дорожников картина иная в 2017- 27 руководителей дорожных организаций отказались от присоединения к соглашению, а в 2020-м- только 12.

Как нам расценивать значительное увеличение числа отказов на автомобильном транспорте?

Вывод лежит на поверхности – соглашение становится тем рабочим документом, каким и должен быть. За его появлением следят. Его оценивают. Оно работает.

СЛАЙД 17

С другой стороны, на увеличении числа отказов сказалось, видимо, то, что Соглашение содержит новые повышенные нормы по сравнению с теми, которые действовали до 2020 года.

Возросла минимальная тарифная ставка рабочих 1 разряда. Она приравнена к минимальному размеру оплаты труда (МРОТ) в Российской Федерации. С 1 января 2020 года - 12130 рублей в месяц. С 1 января 2021 года - 12792 рубля в месяц.

Это решение полностью соответствует позиции ФНПР в отношении минимального тарифа, которая заявлена и в решении недавнего Съезда Федерации и Генерального совета, который прошел в апреле текущего года.

С учетом принятого Министерством транспорта России порядка определения цены контракта на городских маршрутных перевозках в текст Соглашения впервые включены гарантии по размеру заработной платы водителей. Нормы, надо признать, **не низкие**. Но и не слишком высокие. Они рассчитаны исходя из средней заработной платы в месте расположения организации. То есть так, как и говорится в приказе Минтранса.

К сожалению, подход органов власти к финансированию городского пассажирского транспорта, несмотря на появление новых директивных документов, практически не поменялся. Оно по-прежнему осуществляется по остаточному принципу.

Работодатели, не добившись от властей выделения средств предприятиям в соответствии с новым Порядком, стали призывать к тому, чтобы приостановить действие норм соглашения с повышенными гарантиями по заработной плате.

Почему железнодорожники могут, объединившись, - работодатели и профсоюз, требовать от властей выделения средств на финансирование пригородных перевозок, а автомобилисты молча соглашаются со снижением собственного финансирования? Непонятно.

Уже в ближайшее время нам предстоит рассматривать этот вопрос на отраслевой комиссии по контролю за ходом выполнения соглашения.

Не исключаю, что во избежание банкротства действующих предприятий, нужно будет еще раз возвратиться к тексту соглашения, чтобы поставить реализацию гарантий по размеру месячной заработной платы в зависимость от включения их в цену государственного или муниципального контракта.

Но последнее слово будет за отраслевой комиссией.

Вчера на заседании Исполкома Профсоюза, а затем и Пленума ЦК Профсоюза прозвучало предложение **о направлении обращения от имени нашего 8 Съезда Профсоюза в адрес Президента и Государственной Думы Российской Федерации** об отнесении городского пассажирского транспорта к ведению Российской Федерации с обеспечением финансирования его деятельности с использованием средств федерального бюджета. Думаю, что такое наше обращение будет отражением взгляда транспортников на проблему финансирования этого вида транспорта.

Подготовить такое обращение надо поручить Исполкому Профсоюза.

СЛАЙД 18

И все же положительная роль заключенных с участием Профсоюза соглашений очевидна.

При увеличении потребительских цен на товары и услуги в Российской Федерации в 2016 по 2020 годам в 1,22 раза минимальная гарантия по оплате труда работников автомобильного транспорта и горэлектротранспорта возросла в 1,7 раза – до уровня МРОТ. Для дорожников сохраняется размер минимальной тарифной ставки рабочего 1 разряда на уровне прожиточного минимума в субъекте Российской Федерации, умноженного на коэффициент не менее 1,15.

Несмотря на то, что отраслевые соглашения выполняются не во всех отраслевых предприятиях, доля предприятий, соблюдающих условия отраслевых соглашений, постоянно возрастает.

В период с 2016 по 2020 год по официальным данным Росстата России заработная плата возросла на автомобильном транспорте – в 1,37 раза, на городском электротранспорте – в 1,23 раза, в дорожном хозяйстве – в 1,31 раза.

По итогам работы в 2020 году среднемесячная заработная плата составила в автотранспортных предприятиях – 46,5 тыс. рублей;

в организациях ГЭТ – 40,1 тыс. рублей;

в дорожных организациях - 29,4 тыс. рублей.

Все же приходится констатировать, что уровень зарплаты остается невысоким. В подавляющем большинстве субъектов РФ заработная плата в отраслевых предприятиях ниже, чем в среднем по региону.

Так, например, в Краснодарском, Красноярском краях, Архангельской, Курской, Новосибирской, Орловской областях и других регионах средняя заработная плата в предприятиях автотранспорта более чем в 2 раза ниже средней зарплаты по субъекту РФ в целом.

СЛАЙД 19 (1)

Силами правовой и технической инспекций труда Профсоюза осуществлялся на постоянной основе **общественный контроль за соблюдением в предприятиях отрасли норм действующего трудового законодательства, правил и инструкций по охране труда.**

Проведено почти 4 тысячи проверок, которыми выявлено более 20 тысяч нарушений действующего трудового законодательства, большая часть из которых устранена работодателями в установленные сроки.

79% исков по трудовым спорам, рассмотренных в судах с участием профсоюзных представителей, были удовлетворены полностью или частично. Увеличивается практика судебных решений по вопросам невыполнения отраслевых соглашений. Два дела выиграны в судах по иску работников Нефтеюганского «Торгово-транспортного предприятия» ХМАО с участием комитета Тюменской областной организации Профсоюза.

Из более 10 тыс. жалоб членов Профсоюза признаны обоснованными и удовлетворены более 8,5 тысяч.

Удовлетворено более 90 тысяч иных обращений членов Профсоюза (79%).

И это при том, что правозащитная работа осуществлялась лишь 6 штатными и 49 внештатными правовыми инспекторами труда Профсоюза, действующими в 10% территориальных профсоюзных организаций.

СЛАЙД 20

Для разрешения конфликтной ситуации в АО «Северавтодор» профком предприятия, Тюменский областной комитет Профсоюза организовали рассмотрение вопроса на совещании у Полномочного представителя Президента РФ по правам человека в ХМАО.

Для того, чтобы добиться погашения долгов по заработной плате работникам ГУП «Чувашавтотранс» в сумме 66,7 млн. рублей профком предприятия, Чувашский республиканский комитет Профсоюза вместе с ЦК Профсоюза добились вынесения вопроса на уровень Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений, где в присутствии Вице-Премьера Правительства России Голиковой Т.А. был заслушан отчет председателя Правительства Чувашской республики и даны соответствующие поручения.

При участии Профсоюза возвращена большая часть долга перед работниками в «Ингушавтотрансе».

Были приняты меры по снижению напряженности в ряде других предприятий.

СЛАЙД 21

В защиту своих требований комитеты Профсоюза, работники отраслевых организаций были вынуждены прибегать к акциям протеста.

По оценке ФНПР по числу трудовых конфликтов транспортники и дорожники занимают лидирующие позиции. И протестные настроения в отраслевых предприятиях не прекращаются.

Наиболее значимые конфликты были зарегистрированы в Республиках Дагестан, Ингушетия, Карелия, Чувашия, Ханты-Мансийском автономном округе, Хабаровском крае, Владимирской, Иркутской, Кемеровской, Костромской, Липецкой, Новосибирской, Орловской, Псковской, Самарской, Свердловской, Томской, Тюменской, Челябинской областях.

Подводя итоги защитных действий отчетного периода, нельзя не выделить 2020 год, который принес пандемию новой коронавирусной инфекции COVID-19.

СЛАЙД 22

Из-за действия ограничительных мер, принятых органами власти Российской Федерации и субъектов Российской Федерации в целях сдерживания распространения инфекции COVID-19, объем автотранспортных перевозок в 2020 году сократился на 28,6%, троллейбусных – на 34,6%, трамвайных – на 27,4%. Отрасль была признана наиболее пострадавшей в период пандемии.

Снижение количества рейсов на маршрутах регулярных перевозок пассажиров автомобильным и городским электрическим транспортом в отдельных предприятиях достигало 70%. Сокращение рабочего времени водителей, снижение их заработной платы вызвало болезненную реакцию работников.

В ряде автопредприятий Республики Татарстан, Хабаровского края, Воронежской, Вологодской областей и некоторых других регионов появились случаи задержки выплаты заработной платы работникам.

Принятые Правительством Российской Федерации меры по поддержке субъектов предпринимательства и граждан позволили снизить напряженность в малом бизнесе, однако не смогли обеспечить в полной мере компенсирование потерянных доходов многих автотранспортных предприятий.

Надо сказать, что при этом работники, профсоюзные органы с **пониманием отнеслись к тем трудностям**, которые возникли в период пандемии, заняли конструктивную позицию, использовали ситуацию не для сиюминутной выгоды, а направили усилия на поддержку и сохранение отраслевых предприятий.

СЛАЙД 23

Надо отдать должное и работодателям, большая часть из которых делала все необходимое для сохранения трудовых коллективов.

На основе реальных данных с мест комитеты Профсоюза разрабатывали предложения, направленные на сохранение и поддержку отраслевых предприятий и их работников, доводили их до социальных партнеров, отраслевых министерств, органов власти регионов.

Выборные органы Профсоюза добились включения многих предприятий автомобильного транспорта, городского электрического транспорта и дорожного хозяйства в федеральный и региональные перечни системообразующих предприятий, что обеспечило повышенное внимание к ним со стороны органов власти соответствующих уровней.

СЛАЙД 24

По предложению Российского автотранспортного союза было приостановлено действие одного из пунктов Отраслевого соглашения по автомобильному транспорту, выполнение которого могло негативно повлиять на уровень расходов предприятий.

ЦК Профсоюза совместно с Отраслевыми объединениями работодателей - Российским автотранспортным союзом и Союзом работодателей в дорожном хозяйстве АСПОР разработал и направил на места Памятки работникам в условиях риска распространения COVID-19.

Большой объем в работе профсоюзных органов заняло их участие в нормотворческой деятельности.

СЛАЙД 25

ЦК Профсоюза совместно с комитетами территориальных организаций Профсоюза продолжили работу **по снижению допустимой доли иностранных работников** в транспортных предприятиях, утверждаемой ежегодно Правительством Российской Федерации.

За несколько лет удалось **снизить допустимую долю иностранных работников, используемых** на сухопутном транспорте и автомобильном грузовом транспорте, **с 50% в 2015 году до 24%**, установленных правительством на 2021 год (постановление Правительства Российской Федерации №1823 от 12.11.2020г.). Это позволит увеличить число рабочих мест, на которых будут заняты граждане Российской Федерации.

СЛАЙД 26

Успешный результат достигнут Профсоюзом в совершенствовании порядка проведения специальной оценки условий труда на рабочих местах водителей.

Напомню, что с введением механизма спецоценки вместо аттестации рабочих мест многие водители утратили право на льготную пенсию, дополнительные отпуска, так как из-за неточной оценки условий их труда класс вредности был снижен до допустимого или оптимального уровня.

Профсоюз добился того, что сначала Правительством Российской Федерации было принято решение **о возможности** определения особенностей проведения СОУТ на рабочих местах водителей городского наземного пассажирского транспорта общего пользования. А затем, после длительных переговоров, приказом Минтруда России № 543-н от 30.06.2017 г., были утверждены и сами Особенности.

Это позволило обеспечить объективность проведения СОУТ и для более 85% водителей городского пассажирского транспорта фактически восстановить их право на досрочную пенсию.

Большая работа проведена Профсоюзом в рамках так называемой «регуляторной гильотины», предусматривающей ликвидацию, пересмотр нескольких тысяч нормативных правовых актов, принятых в СССР, РСФСР и

Российской Федерации до 2019 года.

Только на площадке РТК ЦК Профсоюза высказал мнение по более, чем 70-ти проектам нормативных правовых актов, затрагивающим трудовые права работников.

СЛАЙД 27

Особенно напряженно проходило согласование с социальными партнерами новых Особенности режима труда и отдыха водителей автомобилей. 21 раз стороны собирались для того, чтобы найти взаимоприемлемое решение. В итоге предложения, негативно влияющие на обеспечение здоровья водителей, в новую редакцию приказа не вошли, важнейшие нормативы продолжительности и учета рабочего времени водителей были сохранены.

Принципиальную позицию занял Профсоюз при обсуждении пенсионной реформы, решения о повышении пенсионного возраста в России.

Профсоюз с самого начала реформы поставил под сомнение целесообразность изменения пенсионного возраста для водителей.

Были направлены соответствующие письма в Минтруд и Минтранс России, в ФНПР, Государственную Думу Российской Федерации.

Несмотря на то, что предложения Профсоюза не были поддержаны профильным комитетом Госдумы по труду и социальной политике, профсоюзам во главе с ФНПР удалось отстоять возможность досрочного назначения пенсий, в том числе водителям городского пассажирского транспорта, работающим на регулярных городских маршрутах, а также работникам других профессий автотранспорта и дорожного хозяйства, включенных в Списки №1 и №2, и в так называемые «малые» списки.

И до настоящего времени вопрос продолжительности работы водителей старшего и пенсионного возраста не снят с повестки дня.

СЛАЙД 28

В поддержку позиции Профсоюза по предложению депутата Государственной Думы РФ, Президента Союза транспортников России Ефимова В.Б. при Минтруде России создана Рабочая группа по анализу влияния возраста водителей транспортных средств на состояние аварийности на транспорте и подготовке предложений по совершенствованию законодательства в части предоставления указанным работникам льгот, в том числе при назначении страховой пенсии по старости, в которой по сути продолжается обсуждение вопроса о целесообразности повышения пенсионного возраста для водителей автобусов в междугородном сообщении и водителей грузовиков, общей массой свыше 12 тонн, защите их здоровья.

СЛАЙД 29

Уважаемые делегаты!

Усиление позиции Профсоюза невозможно без **организационного и кадрового укрепления профсоюзных организаций всех уровней.**

К сожалению, снижение профсоюзного членства продолжается.

За 5 лет численность Профсоюза сократилась на 14%.

То, что основными причинами этого стали продолжавшаяся в последнее пятилетие структурная реорганизация отраслевых предприятий, сокращение числа работающих, уменьшение доли крупных и средних организаций, нас успокаивать не должно.

Снижается в отраслевых предприятиях и охват профсоюзным членством. Если на 1 января 2016 г. в Профсоюзе состояли 74 % работников отраслевых предприятий, то на 1 января 2021 г. уже 67,3%, а в этом просматривается именно недоработка органов Профсоюза.

Недостаточная активность профсоюзных организаций по вовлечению работников в Профсоюз, отсутствие новых форм и системности работы в коллективе не позволяют повысить заинтересованность работников к участию в жизни Профсоюза.

СЛАЙД 30

Нужно оживить работу с молодежью в возрасте до 35 лет, доля которых в общей численности членов Профсоюза хотя и незначительно, но увеличилась до 27%.

Основа для этого создана - молодежные советы действуют в 31-й территориальной организации Профсоюза. В Федеральные и региональные отраслевые соглашения, коллективные договоры включены соответствующие разделы по поддержке молодежи.

Мы рассчитываем, что **молодые работники** будут генераторами креативных идей, новых форм работы профсоюзных организаций по решению социально-экономических задач предприятий и их работников.

СЛАЙД 31

Нужно, используя «продвинутость» молодежи в вопросах пользования интернетом, обеспечить присутствие Профсоюза в социальных сетях.

В настоящее время обновленный состав Молодежного совета Профсоюза активизировал эту работу. Распространяется информация о деятельности Профсоюза, причем в интересных современных формах. Мы надеемся, что заряженность центрального Молодежного совета распространится и на молодежные советы во всех организациях Профсоюза.

Надо, чтобы жизнь в Профсоюзе была не рутинным исполнением общественного поручения, а стала по настоящему интересной.

Нужно расширять участие Профсоюза в организации отраслевых молодежных слетов, способствовать привлечению учащейся молодежи к производственной практике на предприятиях на основе строительных отрядов. Заинтересованность в этом, как показало общение с руководством дорожной отрасли, имеется. Это направление нужно развивать.

Надо смелее выдвигать молодёжь в состав выборных органов Профсоюза.

В настоящее время председателями первичных профсоюзных организаций избрано всего 116 человек в возрасте до 35 лет или 10 % от общего числа председателей первичек.

СЛАЙД 32

Эффективным инструментом содействия росту профсоюзных рядов и обеспечения единства является информационная работа.

Сегодня газета «Единство» и сайты профсоюзных организаций остаются основными информационными ресурсами Профсоюза.

Собственные сайты в сети Интернет помимо ЦК Профсоюза имеют 6 территориальных организаций Профсоюза: Башкирская, Московские городская и областная, Свердловская, Татарская, Тюменская.

Однако, современные требования уже не относят наличие сайта организации, создание групп в социальных сетях, участие в вебинарах, интернет-голосованиях к критериям эффективной информационной работы.

Необходимо не только активизировать информационную деятельность на всех уровнях, а существенно скорректировать свой подход к ней. Надо сделать профсоюзный обмен информацией сквозным – от Центрального комитета – до первички, а в дальнейшем – до каждого члена Профсоюза.

Требуется действенный механизм освоения и применения на практике всего комплекса каналов коммуникации для проведения системной и эффективной информационной работы в Профсоюзе.

И здесь мы также полагаемся на молодежь.

СЛАЙД 33 (1)

Рассматривая перспективы отраслевого профсоюзного движения, нельзя не учитывать изменяющуюся структуру хозяйствования.

Несмотря на негативную позицию профсоюзов продолжается практика ликвидации государственных и муниципальных предприятий на транспорте и в дорожном хозяйстве.

Анализ положения дел в Республиках Марий-Эл, Чувашии, Красноярском, Хабаровском краях, Белгородской, Воронежской, Челябинской областях и в ряде других субъектов Российской Федерации показывает, что число крупных транспортных предприятий снижается. А объемы работ распределяются среди субъектов мелкого частного бизнеса.

По сути, организованная, научно обоснованная система транспортного обслуживания населения, создававшаяся в течение нескольких десятилетий, подменяется фактически кустарным производством.

Малый бизнес и индивидуальное предпринимательство в последнее время активно пропагандируются и получают государственную поддержку.

На транспорте развивается институт самозанятых.

На примере ситуации в такси видно, что дерегулирование, либерализация деятельности в этом секторе способствовали деградации трудовых отношений. Труд в этой сфере считается незащищенным. У человека отсутствуют гарантии по оплате, условиям, охране труда, компенсациям и преференциям.

Поэтому 10 съезд ФНПР в 2019 году принял решение о том, что работающие в этой сфере должны иметь возможность объединяться в профсоюзы для защиты своих трудовых прав и интересов. И объединение этих работников является одной из наших задач на очередной период.

Стремительно изменяющаяся модель формирования новых экономических и деловых отношений требует совершенствования форм внутрипрофсоюзной работы.

Внедрение электронного документооборота, проведение массовых мероприятий в онлайн-режиме или заочно и многое другое требует осмысления и, возможно, кардинального изменения устоявшихся годами форм и методов профсоюзной работы.

Необходимо находить новые упрощенные формы организации деятельности профсоюзных организаций, вступления работников в Профсоюз, уплаты членских профсоюзных взносов.

Должна быть более пластичной структура нашей организации.

В ряде регионов, возможно, будет необходимо создание межрегиональных организаций. В отдельных случаях, при малочисленности организаций, может быть более рациональным переход на двухзвенную систему с переводом первичек на прямое обслуживание в Профсоюз.

То, что статичность нашей структуры не позволяет нам адекватно реагировать на изменяющуюся ситуацию становится все более очевидно.

Надо укреплять профсоюзную дисциплину. Такое направление принято на последнем 11 съезде ФНПР, который прошел в конце 2020 года. Вы все о нем знаете. В Устав Федерации внесены пункты, которые усиливают ответственность руководителей организаций Профсоюзов за невыполнение Уставов и решений ФНПР и региональных объединений организаций профсоюзов. Уже в настоящее время мы чувствуем ужесточение позиции совпрофов в отношении дисциплины, в первую очередь, финансовой. Для некоторых председателей наших территориальных организаций приостановлено право голоса при принятии решений органами региональных профобъединений.

И это давление будет нарастать. Как на уровне регионов, так и на уровне Федерации. Вы знаете, что по решению Конституционного суда Устав Объединения, в данном случае, ФНПР, может включать нормы, обязательные для исполнения учредителями объединения, т.е. отраслевыми профсоюзами – нами.

В соответствии с Уставом ФНПР на уровне Федерации создается комиссия внутрисоюзным спорам.

С одной стороны, это вроде как неплохо. С другой – решения этой группы станут обязательными для сторон спора, т.е. в какой-то степени станут ущемляющими свободу сторон спора. Насколько нас это удовлетворит пока неизвестно.

Мы прекрасно понимаем, что усиление дисциплины в профсоюзной среде нам необходимо. И над этим придется плотно работать. А повысить управляемость без повышения собственной дисциплины вряд ли получится.

Начать надо с соблюдения собственных решений. Например, с выполнения решений нашего настоящего съезда. И настаивать на выполнении этих решений нижестоящими и вышестоящими организациями.

Еще один вопрос, с которым нам также предстоит столкнуться - вопрос укрупнения отраслевых профсоюзов. Эта тема постоянно будируется руководством ФНПР. Она начала обсуждаться и на уровне отраслевых профсоюзных Ассоциаций, конкретно в Ассоциации профсоюзов транспорта и связи.

Лично я считаю, что у нашего Профсоюза большой потенциал к увеличению численности. Над повышением мотивации профсоюзного членства, организационным и кадровым укреплением Профсоюза надо работать постоянно. Эти решения записаны в проект Программы действий Профсоюза на 2021-2025 годы, которая, надеюсь, будет принята делегатами нашего Съезда.

Но знаю, что и среди сидящих в этом зале есть иное мнение.

Уважаемые товарищи!

Одним из главных условий эффективной работы профсоюзных организаций является их устойчивое финансовое состояние.

На современном этапе – это непростая задача для нашего отраслевого Профсоюза.

СЛАЙД 34 Ф1

Анализ годовых финансовых отчетов показал, что при инфляции в стране за 5 лет порядка 22% рост общего валового сбора членских профсоюзных взносов составил 6,7 %. То есть можно сказать, что реальные доходы Профсоюза за этот период сократились.

Во многих территориальных организациях Профсоюза сократилась и номинальная сумма собранных членских взносов. В ряде случаев снижение достигло 20 и более процентов.

В ряде территориальных организаций Профсоюза сильно устарела вычислительная техника.

К сожалению, увеличилось число председателей территориальных организаций Профсоюза, которые вынуждены выполнять свою работу с низким уровнем оплаты труда, либо на общественных началах. В таких организациях трудно найти достойную смену или даже резерв - молодого специалиста, который бы согласился работать в таких условиях.

В ряде организаций имеется задолженность перечисления удержанных членских профсоюзных взносов на счета Профсоюза, которая составила 26,5 млн. рублей. И это, видимо, далеко не полные данные.

Председателям территориальных организаций Профсоюза совместно с контрольно-ревизионными комиссиями, правовой инспекцией труда Профсоюза необходимо вплотную заняться вопросом возвращения долгов.

Ведь дефицит профсоюзного бюджета, снижает возможности Профсоюза в осуществлении защитных функций, проведении полноценного, качественного обучения профсоюзных кадров и актива.

СЛАЙД 35 Ф2

В целом по Профсоюзу на обучение профсоюзных кадров, информационную работу и работу с молодежью, направлено менее 1,5 % взносов. Последний семинар главных бухгалтеров территориальных

профорганизаций проведен Профсоюзом в 2017 году. При этом учебы председателей территориальных организаций Профсоюза в отчетном периоде не было ни разу.

Мы рассчитываем, что та практика проведения совещаний, собраний, круглых столов с применением интернет-технологий, которую мы вынужденно использовали в период пандемии КОВИДа, позволит нам возобновить обучение в Профсоюзе в on-line режиме.

Слайд 36Ф3

Совершенно очевидно, что финансовые потоки в Профсоюзе надо корректировать.

Посмотрите.

За период с 2016 по 2020 год на культурно-массовые и спортивные мероприятия было направлено 21 процент профсоюзного бюджета.

Все еще не изжито представление о профсоюзе как некой кассе взаимопомощи - сколько отдал, столько и должен взять обратно, в виде подарков, льготных путёвок, материальной помощи. К сожалению, не является исключением и наш Профсоюз. За отчетный период расходы на материальную помощь составили 13,3 процента профсоюзного бюджета.

Слайд 37 Ф4

Таким образом, всего на материальную помощь, культурно-массовые и спортивные мероприятия Профсоюз расходует больше трети профсоюзных взносов. (34,3 % профсоюзного бюджета).

Мы всегда говорили о том, что работу Профсоюза по организации досуга работников и их семей необходимо продолжать, но размер средств, направляемых для этого Профсоюзом должен быть разумным. Расходы на восстановление работников в приоритетном порядке должны осуществляться из средств, заработанных работниками для своего предприятия.

СЛАЙД 38 Ф5

Хочется отметить, что, ряд территориальных организаций Профсоюза в течении 5 лет сумели выполнить решение VII съезда Профсоюза и в полном объеме перечислить членские профсоюзные взносы в Центральный комитет Профсоюза.

Не могу их не назвать. Это - Башкирская, Бурятская, Ставропольская, Белгородская, Владимирская, Калининградская, г. С. Петербурга и Ленинградской области, Липецкая, Тамбовская, Тульская, Тюменская, Челябинская территориальные организации Профсоюза.

Общая сумма отчислений членских профвзносов в ЦК Профсоюза хотя и увеличилась на конец отчетного периода на 1% и составила 3,6% валового сбора взносов остается все еще меньше размера, установленного Постановлением VII съезда Профсоюза.

Слайд 39 Ф6

Следует отметить, что в отчетном периоде Центральный комитет Профсоюза на 23,5 % увеличил отчисления членских профсоюзных взносов

Федерации Независимых Профсоюзов России. Профсоюзом оказана материальная помощь нуждающимся членам Профсоюза, а также финансовая поддержка некоторым территориальным организациям Профсоюза (Ростовской, Смоленской, Республики Алтай и Новгородской профсоюзной организации).

СЛАЙД 40 (1)

Товарищи!

Убежден, что вдумчивая работа комитетов Профсоюза по организации деятельности, бережное отношение к средствам и соблюдение профсоюзной дисциплины помогут сделать деятельность Профсоюза более эффективной.

А единство действий, взаимная поддержка и солидарность организаций Профсоюза, членов Профсоюза позволят решить задачи, которые будут поставлены настоящим съездом Профсоюза.

Спасибо за внимание.