

ДОКЛАД
IV Пленуму ЦК профсоюза РОСПРОФТРАНСДОР
по вопросу «О работе комитетов профсоюза по реализации решений VII
съезда Профсоюза и Программы Профсоюза по защите социально-трудовых
прав и интересов членов Профсоюза на 2016 –2020 годы и задачах на 2019
год»

Председателя профсоюза В.Ломакина

12 декабря 2018 года

СЛАЙД 1

Уважаемые члены Центрального комитета!

Уважаемые гости!

В 2018 году комитетами профсоюза всех уровней проводилась определенная работа по защите прав и интересов членов профсоюза в соответствии с Программой действий профсоюза на 2016-2020 годы, утвержденной 7 съездом профсоюза.

Подробная информация об этом имеется в материалах Пленума.

Поэтому в своем выступлении я бы хотел остановиться на наиболее важных с точки зрения Исполкома профсоюза событиях уходящего года, которые повлияли и будут влиять в ближайшем будущем не только на положение на автомобильном транспорте и в дорожном хозяйстве, работников отраслевых предприятий, но на внутреннюю ситуацию в стране, да и на положение России в мире.

Главным из них, безусловно, можно признать **выборы Президента Российской Федерации и его Указ от 7 мая 2018 года № 204**, которым определены национальные цели и стратегические задачи развития Российской Федерации на период до 2024 года.

СЛАЙД 2

Одна из перечня социальных целей касается **обеспечения устойчивого роста реальных доходов граждан. Надо сказать, что аналогичный** подход наблюдался 6 лет назад в майских Указах президента 2012 года. Тогда была поставлена задача обеспечить к 2018 году увеличение реальной заработной платы в 1,4-1,5 раза.

Однако, в целом по экономике России согласно данным Росстата реальная заработная плата работников в 2017 году увеличилась по сравнению с 2011 годом на немногим более 12%.

В дорожном хозяйстве и на городском пассажирском транспорте результаты оказались еще более скромными.

В дорожном хозяйстве реальная заработная плата работников выросла на 7%, а покупательная способность зарплаты на автотранспорте даже снизилась.

Поэтому, чтобы выполнить поручение президента, контроль за уровнем заработной платы должен быть обеспечен не только со стороны профсоюза, но и объединений работодателей и отраслевых органов власти и управления.

Президентом принято решение о разработке Национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», который будет реализован в 104 городских агломерациях.

СЛАЙД 3

Напомню, что год назад мы с вами на заседании Центрального комитета профсоюза поддержали предложение Российской Ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами РАДОР – генеральный директор Ассоциации РАДОР И.И.Старыгин выступал тогда на нашем форуме - о расширении границ приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги».

В 2018 году он был реализован в 38 городских агломерациях в 36 субъектах Российской Федерации и получил высокую оценку профессионалов. В нормативное транспортно-эксплуатационное состояние приведено 61,3% дорожной сети этих агломераций, ликвидированы многие участки дорог с высокой степенью аварийности.

СЛАЙД 4

Теперь, уже в национальном проекте на предстоящий 6-летний период поставлены новые амбициозные задачи:

увеличить долю региональных автодорог, соответствующих нормативным требованиям с 43 до 50%;

на 10 % снизить протяженность дорог, работающих в условиях перегрузки;

снизить количество мест концентрации ДТП в 2 раза;

снизить смертность от ДТП по сравнению с 2017 годом в 3,5 раза, а к 2030 году – стремиться к **нулевому уровню смертности!**

Одним из направлений национальной программы БКАД является обновление подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта в 20 крупнейших городских агломерациях, за исключением Московской и города Санкт-Петербурга.

Значимые результаты деятельности дорожного хозяйства в 2018 году позволяют рассчитывать на то, что эти сложнейшие задачи будут решены.

СЛАЙД 5

В этом году открыта автомобильная часть Крымского моста.

В нормативное состояние приведены 82,8% федеральных автомобильных дорог.

Мы надеемся, что будут выполнены заявления Президента России, сделанные им в ежегодном Послании Федеральному собранию РФ, на Съезде транспортников России в марте текущего года об удвоении в течение 6 ближайших лет объема средств, выделяемых на дорожное хозяйство, до более 11 триллионов рублей.

СЛАЙД 6

Все это должно привести к увеличению числа рабочих мест в дорожной отрасли.

А задача профсоюза – добиваться, чтобы условия труда на этих рабочих местах соответствовали установленным критериям безопасности, а для работников были обеспечены гарантии, установленные законодательством и отраслевыми соглашениями разных уровней.

Нам представляется целесообразным, чтобы государственные заказы на дорожные работы за счет бюджетов разных уровней размещались только среди социально ориентированных предприятий, состоящих в объединениях работодателей, соблюдающих отраслевые социальные гарантии.

Важно и то, чтобы стоимость контрактов на дорожные работы также соответствовала тем затратам, которые реально несут предприятия. Мы обратились в министерство транспорта об изменении системы ценообразования в дорожной отрасли исходя не из базисно-индексного метода определения стоимости строительства, а более современного ресурсного метода, который берет за основу современный уровень цен на строительные ресурсы в регионах с учетом транспортных издержек.

И определенную поддержку получили. Однако, чтобы добиться результата и здесь придется потрудиться, вместе с объединением работодателей АСПОР, отраслевым Департаментом Минтранса России.

Надеемся, что система финансирования дорожных организаций станет, наконец, более справедливой, а, значит, будут высвобождены дополнительные средства на оплату труда работников.

СЛАЙД 7.

С 2018 года начали действовать и увидели свет ряд документов, предусмотренных Поручениями Президента РФ по итогам заседания президиума Госсовета по вопросу «О комплексном развитии пассажирских перевозок в субъектах Российской Федерации» 22 сентября 2017 года в г. Ульяновске.

Один из важнейших документов – вступивший в силу с 1 июля 2018 года **Порядок 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.**

На принятии этого документа профсоюз настаивал более 10 лет. Имелось в виду, что он позволит обеспечить полную оплату расходов предприятий по перевозке пассажиров и установить достойный уровень оплаты труда работников не по остаточному принципу, а, что называется, в плановом режиме.

СЛАЙД 8.

Напомню, что согласно этому Порядку норма заработной платы водителя приравнивалась к средней заработной плате в местности, в которой работает предприятие, но не ниже гарантий, установленных Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному транспорту.

Мы ожидали положительного скачка заработных плат, учитывая их невысокий уровень, но увидели нечто иное.

Предприимчивые госслужащие еще до наступления даты введения в действие Порядка стали заключать договоры с предприятиями на невыгодных для них условиях. Стоимость транспортной работы в ряде из них прописывалась лишь условно.

Слайд 9

Конечно, ни о какой достойной зарплате при таком подходе речь не идет.

Понятно, что регионам, особенно с дефицитными бюджетами, увеличение расходов на городской транспорт может осложнить удовлетворение других первоочередных потребностей населения, однако, надо смириться с тем, что без привлечения средств качественную систему пассажирских перевозок автомобильным, горэлектротранспортом создать не удастся.

Мы открыто говорили об этом Министру транспорта РФ во время наших встреч. Сказали об этом в Минтрансе и в октябре этого года.

Убежден, что транспортное сообщество сумеет убедить власти и добиться уже в скором времени полной оплаты транспортной работы городского пассажирского транспорта в соответствии с потребностями населения.

Не могу не сказать, что в настоящее время в стадии утверждения находится новая редакция Положения об определении расчетной цены. По просьбе регионов в него включена возможность органов власти и местного самоуправления влиять на уровень плановых затрат на оплату труда работников транспортных предприятий. Наш профсоюз предложил делать это посредством заключения отраслевого регионального или территориального соглашения в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автотранспорту.

Если этот документ будет утвержден в той редакции, о которой я говорю, то комитетам профсоюза нужно будет **инициировать** заключение такого соглашения. Иначе нашими наработками, нашими достижениями может воспользоваться какой-то другой профсоюз.

Примеры, когда наших профлидеров опережают, что называется, обходят на повороте, к сожалению, имеются. В том числе при пользовании заключенными нашим профсоюзом Федеральными отраслевыми соглашениями.

Слайд 10

В конце октября увидел свет новый Федеральный закон №386 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования лицензирования деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами», которым восстановлено с 1 марта 2019 года лицензирование перевозок автобусами пассажиров по заказу. Напомню, что соответствующее требование к органам власти Профсоюз выставил еще в январе 2016 года в Резолюции VII Съезда Профсоюза «О ситуации на автомобильном и городском пассажирском транспорте».

Таким образом, можно констатировать, что требование съезда сегодня формально выполнено. **Как** этот закон будет реализован и **какие** последствия он будет иметь для реальных перевозок, исчезнут ли нелегалы на общественном транспорте или они изобретут новые формы для ухода из-под контроля мы узнаем в

скором будущем.

Но то, что нормативная база автомобильного транспорта и городского электрического транспорта развивается – это очень хороший фактор.

Важные решения в отрасли и в стране назревают под предлогом развития конкуренции.

На прошедшем 5 апреля 2018 года заседании Государственного Совета по этой теме взят крен на сокращение числа действующих государственных и муниципальных предприятий. Причем под благовидным предлогом развития малого бизнеса.

Слайд 11

В докладе Госсовету прямо говорится: «Одна из самых острых проблем – государственная монополизация экономики, проще сказать – засилье государственных и муниципальных предприятий и нежелание приватизировать имущество».

В настоящее время обсуждается проект федерального закона, который предусматривает ликвидацию до 2021 года государственных и муниципальных предприятий в конкурентных сферах, к которым относят транспорт и дороги.

Профсоюз считает, что ликвидация ГУПов и МУПов на городском пассажирском транспорте не должна стать очередной кампанейщиной, бездумным подчинением модным веяниям.

Слайд 12

Помимо того, что указанный законопроект нарушает нормы Гражданского Кодекса РФ, его реализация приведет, по мнению профсоюзных экспертов, к снижению безопасности и качества оказываемых услуг. То же можно сказать и о дорожных организациях, занимающихся содержанием автомобильных дорог.

Буквально на днях этот законопроект проходил обсуждение в рабочей группе Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений. Наш Профсоюз высказался о преждевременности ликвидации унитарных предприятий на транспорте. О такой же позиции заявляют в настоящее время и некоторые другие отраслевые общероссийские профсоюзы.

В ближайшее время должны быть актуализированы региональные планы развития конкуренции. Думается, что территориальным комитетам профсоюза совместно с региональными объединениями организаций профсоюзов необходимо подключиться к этой работе, чтобы акцентировать внимание органов власти на острых вопросах, в том числе касающихся судьбы ГУПов, МУПов и их работников.

Слайд 13

Оценивая сегодняшнее положение предприятий автомобильного и городского пассажирского транспорта и дорожного хозяйства, можно констатировать, что у многих из них оно остается тяжелым.

Надо прямо сказать, что введение в действие Федерального закона 220-ФЗ не решило тех проблем, ради которых оно было принято.

Во многих субъектах Российской Федерации отсутствует необходимая

региональная правовая база, обеспечивающая справедливую конкуренцию в сфере городских пассажирских перевозок, достойные условия труда работников.

Транспортная работа предприятий по перевозке пассажиров на регулярных маршрутах, по-прежнему, зачастую, оплачивается не в полном объеме. Многие из них оказались в состоянии неплатежеспособности, имеют долги перед пенсионным и другими внебюджетными фондами. Нередко ситуация сопровождается сокращением рабочих мест, массовыми увольнениями, задержками выплаты заработной платы.

Неудовлетворительная финансовая ситуация в государственных и муниципальных унитарных предприятиях часто становится основанием для принятия органами власти и органами местного самоуправления решений об их реорганизации, приватизации, даже прекращения деятельности.

Во многих городах России наблюдается волна банкротств крупных пассажирских автопредприятий. По сути, избавляются от тех, которые оказались в состоянии неплатежеспособности из-за задолженности перед ними бюджетов разных уровней.

Примечателен пример города Орла. Здесь было обанкрочено МУП "Пассажирское автотранспортное предприятие №1". Только в феврале 2018 года бывшим работникам были полностью выплачены все долги по зарплате в размере 4 млн. рублей. А уже в марте 2018 года правительство Орловской области приняло решение создать новое казённое предприятие на территории Орла, включающее автобусный, троллейбусный и трамвайный парки.

В Костромской области ликвидировано МУП "Костромагортранс". При этом большая часть работников предприятия переведена на базу «Троллейбусного управления»

Прекратило работу Самарское муниципальное предприятие «Пассажиравтотранс», а его имущество и подвижной состав перешли в аренду ООО «СамараАвтоГаз».

В ГУП ЧР «Чувашавтотранс» с 30 июля 2018 года введено конкурсное производство.

Признана банкротом ОАО "Кемеровская транспортная компания".

Под угрозой ликвидации находится масса других предприятий.

Многомиллионная кредиторская задолженность в «Краевом АТП» и муниципальных пассажирских предприятиях Красноярского края.

Тяжелое положение в "Асиновском АТП" Томской области, ООО "Общественный городской транспорт" города Челябинска.

Слайд 14

Непростая ситуация в дорожных предприятиях, работающих на региональной сети автомобильных дорог.

Нередко стоимость выигранных на торгах объемов дорожных работ меньше экономически обоснованного уровня.

Имелись случаи задержки оплаты уже выполненных работ.

По этим причинам многие дорожные предприятия оказались в неустойчивом финансовом положении.

В стадии банкротства находится ОАО «Чувашавтодор».

Большая задолженность по заработной плате перед рабочими ООО "Хабаровский мостоотряд".

Отсутствие объемов дорожных работ в большинстве случаев приводит к использованию практики вынужденных неоплачиваемых отпусков.

Это имело место в Республике Алтай, Ставропольском и Хабаровском краях, Омской, Свердловской областях и некоторых других регионах.

Слайд 15

Надо сказать, что многие конфликтные ситуации были улажены усилиями профсоюзных комитетов и территориальных организаций профсоюза.

Так, ситуация в Хабаровском муниципальном предприятии пассажирских перевозок "ГЭТ", которому угрожало закрытие, нормализовалась при содействии Хабаровской краевой организации профсоюза (председатель Мельникова Светлана Андреевна).

В середине августа 2018 года работникам Хабаровского МУП "ГЭТ" были выплачены долги по заработной плате в размере около 9 млн. рублей. В городском правительстве заявили, что транспортное предприятие будет сохранено и модернизировано. На сегодняшний день работникам своевременно выплачивается зарплата, обновляется подвижной состав.

В Красноярском крае усилиями Краевого комитета профсоюза и профкомов двух государственных дорожных предприятий были восстановлены права Ачинского ДРСУ и Балахтинского ДРСУ на их участие в конкурсах на заключение пятилетнего контракта на содержание федеральных автодорог Р-255 «Сибирь» и Р-257 «Енисей».

В случае неполучения контрактов более 200 дорожников были бы уволены.

Коллективы указанных организаций дорожной отрасли выразили председателю Красноярской краевой организации профсоюза В.Г.Медведеву благодарность за активную позицию и профессионализм.

В письме трудовых коллективов говорится:

«Эта победа олицетворяет слаженную работу и показывает необходимость и важность профсоюзов во всех предприятиях и организациях. Спасибо Вам за Вашу поддержку!»

С Вами, Виктор Георгиевич, мы готовы к плодотворному созиданию на благо нашего предприятия, его работников и всего нашего края, к новым свершениям и победам!»

Слайд 16

Наличие производственных проблем привело к тому, что в большинстве отраслевых предприятий социальные гарантии по оплате труда работников реализуются не в полном объеме либо с большой задержкой.

Несмотря на то, что доля предприятий, своевременно осуществляющих

индексацию минимальных размеров тарифной ставки рабочих 1-го разряда в соответствии с Федеральными отраслевыми соглашениями в 2018 году возросла, она, по-прежнему, находится на невысоком уровне: на автомобильном транспорте - 26,2%, на горэлектротранспорте – 15,0%, в дорожном хозяйстве – 15,3% .

Конечно, есть регионы, где удалось повысить заработную плату работников в I полугодии 2018г. более чем на индекс роста потребительских цен за этот же период:

- в организациях автомобильного транспорта – это Красноярский край, Архангельская, Вологодская области.

- в организациях горэлектротранспорта — Республика Татарстан, город Москва, Московская, Ростовская области, город Челябинск.

- в организациях дорожного хозяйства: Ставропольский, Хабаровский края, Владимирская, Волгоградская, Воронежская, Курская, Ленинградская области и некоторые другие.

Однако в целом уровень оплаты труда работников в отраслях остается невысоким. По данным территориальных организаций профсоюза среднемесячная заработная плата составила в 1-ом полугодии 2018 года в автотранспортных предприятиях –без учёта данных по городу Москве – 26,1 тыс. рублей, в организациях ГЭТ– 24,0 тыс. рублей, в дорожных организациях –26,7 тыс. рублей.

Низкий уровень заработной платы, наряду с фактами задолженности по заработной плате, постоянной угрозой ликвидации предприятий и потери работы вызывают рост числа социально-трудовых конфликтов в отрасли.

По данным Центра Санкт-Петербургского Гуманитарного Университета Профсоюзов по числу трудовых конфликтов транспортники продолжают занимать одно из лидирующих мест.

Наиболее значимые конфликты были зарегистрированы в 2018 году в Республиках Дагестан, Карелия, Коми, Хабаровском крае, Владимирской, Кемеровской, Костромской, Орловской, Самарской, Томской, Челябинской областях.

Буквально на днях возникла угроза забастовки в "Псковпассажиравтотрансе" из-за невыплаты зарплаты и угрозы банкротства. Долг перед работниками за сентябрь 2018 года составляет более 8,4 млн. рублей.

Говоря об акциях протеста, мы не можем обойти вниманием вопрос о росте цен на бензин и дизельное топливо в мае - июне 2018 года.

По данным Росстата цены на бензин в России к началу июня 2018 года по сравнению с декабрем 2017 года увеличились на 8,0 %, на дизтопливо – 8,2%. При этом индекс потребительских цен за этот же период составил 101,6 %. Темпы роста цен на моторное топливо превышали темпы роста потребительских цен на товары и услуги в целом в пять — семь раз.

Подобные резкие скачки стоимости топлива в 2005, 2008, 2010 годах получали адекватную реакцию профсоюза в виде Общероссийских акций протеста.

Акцию 2008 года, кто работал в то время – помнит, можно назвать Общепрофсоюзной. Она была проведена с участием большинства Общероссийских профсоюзов, Ассоциации профсоюзов транспорта и связи, Федерации Независимых профсоюзов России.

Исполком Профсоюза своим постановлением от 27 июня 2018 года № 11/5 определил позицию профсоюза по этому вопросу.

Конечно, рост цен на моторное топливо в 2018 году вновь привёл к росту удельных затрат на ГСМ в расходах автотранспортных предприятий и дорожных организаций.

Однако, Исполком профсоюза не мог не учесть то, что в цене топлива содержится акциз, который является основой для формирования дорожных фондов. Снижение их размера может больно ударить по дорожному хозяйству в первую очередь в субъектах Российской Федерации.

Повышенные расходы транспортных предприятий могут быть покрыты за счет заказчиков и потребителей перевозок через стоимость контрактов и тарифов на перевозку пассажиров и грузов.

Немаловажным фактором стало и то, что объединения работодателей не высказались определенно в отношении проблемы роста цен на топливо.

Поэтому Исполком, выразив свою озабоченность ситуацией, принял решение выждать время, продолжать мониторинг изменения цен на топливо и их влияние на положение предприятий и работников и оставил за собой принятие решения в случае ухудшения ситуации.

Слайд 18

Свою оценку положению дел дал Президент Российской Федерации Путин В.В. Он отметил, что недопустимый рост цен на топливо стал результатом ряда ошибок в регулировании этой сферы: неточное регулирование в отрасли, пересмотр налоговых мер по наполнению бюджета привели к стимулированию вывоза на экспорт сырой нефти.

Для стабилизации ситуации Правительством России было принято решение о снижении акцизов на бензин и дизельное топливо на 3 тыс. рублей и 2 тыс. рублей за тонну соответственно. Также отменено очередное повышение акцизов на топливо на 700 рублей с 1 июля 2018 года. Правительством РФ была достигнута договоренность с крупными нефтяными компаниями о замораживании оптовых и розничных цен по состоянию на 30 мая 2018 года.

По данным Росстата по итогам ноября за последние 7 месяцев цены на топливо поднялись в рамках общей инфляции: на бензин – на 1,3%, на дизтопливо – на 5,8%.

Вместе с тем, события 2008 года в России и сегодняшние массовые волнения во Франции в связи с ростом цен на топливо ясно показывают общественную значимость этого вопроса. Разбалансировки роста цен на топливо с общим ростом цен на товары и услуги быть не должно.

Слайд 19

Убежден, что залогом социальной стабильности в отраслевых предприятиях, нормального психологического климата в трудовых коллективах может стать дальнейшее развитие социального партнерства, обеспечение совместно с объединениями работодателей контроля за соблюдением условий заключенных отраслевых соглашений и коллективных договоров.

Буквально на днях в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту на 2017 — 2019 годы ЦК профсоюза и Российский автотранспортный союз установили новый минимальный размер тарифной ставки рабочего 1-го разряда с учетом прогнозируемого Минэкономразвития уровня инфляции в 2018г. в размере 4%. С 1 января тарифные ставки на транспортных предприятиях не должны быть ниже 8112 рублей в месяц.

Комитетам профсоюза нужно не откладывая вступить в переговоры с работодателями на предмет пересмотра тарифных ставок работников на предприятиях в сторону увеличения. В предприятиях со стабильной финансовой ситуацией надо иметь в виду и то, что на 2019 год установлен минимальный размер оплаты труда МРОТ в сумме 11280 рублей в месяц.

В 2019 году истекает срок действия Федеральных отраслевых соглашений. Свои предложения по Концепции новых соглашений на очередной период нужно направить в ЦК профсоюза не позднее 1 марта 2019 года. Чем больше мнений комитетов профсоюза мы учтем, тем более понятным и выполнимым будут нормы нового Соглашения.

СЛАЙД 20

К вопросам, которые должны решаться совместно с социальными партнерами мы также относим вопросы создания и совершенствования отраслевых систем развития квалификаций. Задачи модернизации профессионального образования и формирования системы непрерывного обновления профессиональных знаний работников и приобретения ими новых профессиональных навыков, включая овладение компетенциями в области цифровой экономики, также поставлены в Указе Президента Российской Федерации от 7 мая 2018г. № 204.

Профсоюз выступил одним из инициаторов создания Отраслевых Советов по квалификациям как в дорожном хозяйстве, так и на автомобильном и городском пассажирском транспорте.

Однако организационная стадия оформления Отраслевых советов затянулась.

Пользуясь случаем, хочется еще раз обратиться к объединениям работодателей Российскому автотранспортному союзу, Союзу работодателей в дорожном хозяйстве АСПОР, Ассоциациям проектных и изыскательских организаций РОДОС активнее заняться этим вопросом.

ЦК профсоюза готов оказать любое возможное содействие.

Важное место в работе ЦК Профсоюза занимает организация общественного контроля за соблюдением законодательства о труде, правовая защита членов Профсоюза.

Об этой работе комитетов профсоюза достаточно подробно описано в документах Пленума ЦК профсоюза.

Одной из современных форм влияния профсоюзов на процессы организации и управления является выражение их мнения в процессе общественного обсуждения проектов нормативных правовых актов, затрагивающих интересы работников отрасли. Практически все они публикуются на федеральном портале проектов нормативных правовых актов (regulation.ru).

Только на площадке Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений в 2018 году ЦК Профсоюза высказал мнение по более 30 проектам документов.

По наиболее значимым или спорным проектам, ЦК профсоюза запрашивает мнение территориальных и первичных организаций профсоюза. Так было, например, при работе над проектом Федерального закона «О внесении изменений в статью 328 Трудового кодекса Российской Федерации в части установления запрета на осуществление деятельности, непосредственно связанной с управлением транспортными средствами, предназначенными для перевозки пассажиров, лицами, имеющими неснятую или непогашенную судимость за тяжкие и особо тяжкие преступления.

Практически всегда мы обращаемся к комитетам профсоюза при рассмотрении предложений Минтранса России о внесении изменений в Положение об особенностях режимов труда и отдыха водителей.

Мотивированные ответы комитетов профсоюза становятся основой при формировании позиции Профсоюза, а поэтому впоследствии решение профсоюза понятно большинству членов профсоюза и с легкостью ими принимается.

Именно взаимодействие комитетов первичных, территориальных профорганизаций, ЦК профсоюза позволило нам получать доказательную базу необходимости ежегодного снижения допустимой доли иностранных работников в транспортных предприятиях.

СЛАЙД 21

Вы знаете, что в соответствии с постановлением Правительства России от 14 ноября 2018 года № 1365 на 2019 год эта доля иностранцев не может превышать 26% от общей численности работников предприятия. А ведь еще несколько лет назад предлагалось закрепить ее на 50 процентном уровне.

Здесь надо отдать должное нашим партнерам из Российского автотранспортного союза и отраслевого Департамента Министерства транспорта РФ, представители которых присутствуют на нашем Пленуме, ФНПР – за понимание и поддержку позиции профсоюза и решения, принимаемые в пользу работников с российским паспортом.

Слайд 22

Чрезвычайно важно взаимодействие комитетов профсоюза по вопросам, связанным с повышением пенсионного возраста.

Сразу хочу сказать, что, несмотря на принятое политическое решение, работа по защите прав и интересов работников предпенсионного возраста, в том числе,

автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, не только не останавливается, а, по сути, только начинается.

Именно поэтому мы составили для вас Сборник материалов посвященных пенсионным вопросам в отдельную брошюру.

Не буду подробно перечислять шаги, которые предпринял наш профсоюз, ФНПР при обнародовании проекта федерального закона № 489161-7 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам назначения и выплаты пенсий», скажу только, что Исполком профсоюза практически сразу сформулировал свою позицию по этому вопросу, утвердил ее постановлением от 22 июня 2018 года № 11/6.

Профсоюз высказался против решения о повышении пенсионного возраста без детальной оценки ситуации, возможностей пополнения бюджета Пенсионного фонда РФ за счет других источников, последствий для рынка труда, рисков снижения производительности труда, безопасности труда.

Постановление сразу было доведено до комитетов профсоюза электронной почтой, размещено в открытом доступе на сайте профсоюза в сети Интернет.

О позиции профсоюза были проинформированы социальные партнеры: Министерство транспорта Российской Федерации, Федеральное дорожное агентство, общероссийские отраслевые объединения работодателей.

ЦК профсоюза направил предложения по законопроекту в Государственную Думу Российской Федерации, Федерацию Независимых Профсоюзов России.

Мнение профсоюза о придании особого статуса водителям автомобилей и электрического транспорта при рассмотрении вопросов пенсионного возраста нашло отражение в итоговых документах слушаний в Торгово-промышленной палате Российской Федерации, в Академии труда и социальных отношений.

С этой трибуны хочу поблагодарить Российский автотранспортный союз, Союз транспортников России, лично Президента СТР Ефимова В.Б. за решительную поддержку прав водителей, партнерство и взаимодействие с профсоюзом по вопросам пенсионной реформы.

Нам предстоит участие в реализации Плана по снижению негативных последствий от повышения пенсионного возраста, который разрабатывается в настоящее время Минтрудом. В этот документ по предложению нашего профсоюза в качестве соисполнителей по ряду пунктов включены федеральные органы исполнительной власти, в том числе Минтранс России.

Не надо сбрасывать со счетов и возможности актов социального партнерства. Я имею в виду отраслевые соглашения разных уровней, коллективные договоры. Мы могли бы совместно с работодателями договориться об установлении специальных условий труда и отдыха для лиц предпенсионного возраста, обеспечить контроль за соблюдением прав работников на «льготное» пенсионное обеспечение.

Отдельно хочу остановиться на вопросе о специальной оценке условий труда и применении Особенности при проведении СОУТ на рабочих местах водителей городского пассажирского транспорта, утвержденных Приказом Министерства труда и социальной защиты РФ от 30 июня 2017 года №543н.

СЛАЙД 23

Напомню, что поводом для утверждения особенностей стала необъективность проведения СОУТ на рабочих местах водителей, приводящая к снижению класса вредности по сравнению с результатами аттестации рабочих мест. Причем снижение происходило, как правило, без реализации мероприятий по улучшению условий труда на этих рабочих местах. На более чем 25% рабочих мест класс вредности по результатам СОУТ был понижен. У значительного числа работников был отменён дополнительный отпуск, многие лишились права на досрочную пенсию.

Первые результаты проведения СОУТ с учетом Особенности привели к восстановлению значений показателей вредных факторов на рабочих местах водителей, выявленных ранее при аттестации рабочих мест.

По результатам СОУТ, проведённой в МУП «Екатеринбургское трамвайно-троллейбусное управление» и НТ МУП «Тагильский трамвай» Свердловской области в 2014 году в соответствии с общей Методикой проведения спецоценки, утвержденной Минтрудом России, водителям трамваев был установлен итоговый класс условий труда «2.0» (допустимый), что практически отменяло все преференции, установленные ранее для этой категории работников.

В 2018 году проведенная по требованию профсоюза в Нижнетагильском МУП «Тагильский трамвай» внеплановая спецоценка на рабочих местах водителей с применением Особенности привела к установлению класса вредности 3.1., что обеспечило восстановление прав работников на повышенную оплату труда и досрочное пенсионное обеспечение.

В МУП «Екатеринбургское трамвайно-троллейбусное управление» также в результате проведения внеплановой СОУТ класс вредности водителям трамваев и троллейбусов установлен на уровне 3.2. Работникам восстановлены не только повышенная оплата труда и право на досрочную пенсию, но и дополнительные отпуска за работу во вредных условиях труда.

Совместные усилия Свердловской территориальной организации профсоюза (председатель Соловьева Ольга Анатольевна) и председателей профкомов названных выше предприятий, которые настояли на необходимости внеплановой спецоценки, позволили восстановить несправедливо утраченные права работников.

Но есть и пример другого рода.

Профком одного из предприятий Костромской области, несмотря на разъяснение обкома профсоюза, отказался от требований от проведения внеплановой спецоценки с применением Особенности проведения СОУТ на рабочих местах водителей городского наземного пассажирского транспорта общего пользования по причине «отсутствия денег в предприятии», несмотря на то, что ранее водители были лишены права на дополнительный отпуск.

Получается, что имея в виде Особенности действенный инструмент, позволяющий отстоять право водителей на объективное проведение СОУТ на их рабочих местах, профсоюзные организации отказываются его использовать.

Надо прямо сказать: «Как бы ни были профсоюзные работники озабочены финансовым положением предприятия, решать их за счет недоплаты по компенсационным выплатам работников, неправомерно и недопустимо».

Объективное проведение СОУТ является одной из важнейших задач первичных профсоюзных организаций, в первую очередь, с точки зрения обеспечения безопасности труда. Рекомендации профсоюзам по этой тематике разработаны недавно Исполкомом профсоюза и доведены до сведения комитетов профсоюза.

Слайд 24

Конечно, для того, чтобы профсоюзная организация могла твердо заявлять о своих правах нужна и решительность руководителя, и поддержка членов профсоюза, и устойчивость профсоюзной структуры.

В отчетном периоде продолжилась работа, направленная на укрепление Профсоюза, его организаций.

В 19 территориальных организациях профсоюза численность членов профсоюза увеличилась. Наибольший рост членства достигнут в территориальных организациях профсоюза: Московской городской, Санкт-Петербурга и Ленинградской области, Севастопольской, Оренбургской, Ростовской, Брянской, Владимирской и ряде других.

Создано 38 первичных профсоюзных организаций, в профсоюз принято более 20 тыс. человек работающих и учащихся, в том числе порядка 8 тыс. молодежи в возрасте до 35 лет.

Однако тенденция снижения общего количества первичных профсоюзных организаций и членов профсоюза в них все же сохранилась.

Конечно, основными причинами этого являются, структурная реорганизация и банкротство отраслевых предприятий, приводящие к массовым сокращениям работающих, уменьшение доли крупных и средних организаций государственной и муниципальной форм собственности.

Но нельзя не учитывать и влияние возрастающего противодействия работодателей работе профсоюзных организаций, а также упущения в работе как территориальных, так и первичных организаций профсоюза.

Здесь было бы уместно напомнить о персональной ответственности руководителей профсоюзных организаций за положение дел в своих организациях. К сожалению, открытую, честную оценку деятельности профактива мы даем не всегда.

Как нам относиться к тому, что некоторыми председателями профорганизаций не выполняются решения Центрального комитета, Исполкома профсоюза, решения собственных территориальных и первичных профорганизаций?

Мероприятия по мотивации и росту рядов членов профсоюза и целенаправленная работа в этом направлении ведутся недостаточно эффективно.

Не во всех организациях обеспечивается подбор резерва и обучение кадров. За 5 лет доля председателей первичных профсоюзных организаций в возрасте до 35 лет увеличилась всего на 1,2%. Из действующих руководителей территориальных организаций профсоюза 70% являются людьми пенсионного возраста.

Слабо используются новые способы обмена информацией. Нет стабильных каналов сообщения между организациями. Не все первички имеют электронную почту и возможность выхода в интернет.

Не все члены профсоюза имеют возможность получать онлайн информацию о

принятых решениях профсоюза, принять участие в обсуждении имеющихся проблем, предложить вариант решения, т.е. реализовать свое право на участие в жизни профсоюза.

Слабо внедряются новые мотивационные механизмы членства в профсоюзе, такие как электронные профсоюзные билеты, совмещенные с картами лояльности различных торговых сетей, другие преференции.

Никак не можем мы определиться с возможными функциями профсоюза по защите интересов работников малого бизнеса и индивидуальных предпринимателей, хотя определенный опыт работы у некоторых наших комитетов имеется, например, в Мордовской и Ростовской территориальных организациях профсоюза.

Конечно, мы рассчитываем на нашу молодежь.

СЛАЙД 25

Во исполнение Постановления III Пленума и в целях дальнейшего развития молодёжного профсоюзного движения с 28 мая по 1 июня 2018 года в г. Москве прошел Молодёжный слет Профсоюза.

СЛАЙД 26 В слете приняли участие 38 человек, представлявших 16 территориальных организаций Профсоюза: Башкирской, Белгородской, Владимирской, Воронежской, Кировской, Костромской, Красноярской, Московской городской, Московской областной, Свердловской, Тамбовской, Татарской, Томской, Тульской, Тюменской, Крымской. Слет проходил под лозунгом: «С ПРОФСОЮЗОМ-УВЕРЕННОСТЬ В БУДУЩЕМ!»

Проведение Молодёжного слета Профсоюза и принятое на слете Обращение к молодым работникам отраслевых организаций, учащимся и преподавателям профессиональных учебных заведений, работникам научных, проектных и изыскательских организаций, индивидуальным предпринимателям вызвало оживление в работе с молодёжью. Вместе с тем, надо признать, что во многих организациях молодёжные советы существуют только на бумаге, молодёжь не привлекается в состав коллегиальных органов профсоюзных организаций, не участвует в развитии социального партнерства, а ведь именно за молодыми-будущее нашей страны, наших отраслей и будущее нашего Профсоюза.

СЛАЙД 27

Но, для того, чтобы молодые люди пришли работать в профсоюз нужно обеспечить ряд условий. Должна быть ясная и интересная идея. Будем считать что она есть.

Должны быть и достойные, лучше, престижные, условия труда.

С этим, как раз у нас проблема. Во многих профорганизациях уровень оплаты труда крайне низок. Это одна из основных причин почему не идут на профсоюзную работу, ни молодые, ни зрелые люди.

Конечно, эффективность профсоюзной работы во многом зависит от финансовых возможностей организаций.

СЛАЙД 28

Не секрет, что основным источником денежных средств Профсоюза являются членские профсоюзные взносы.

Поэтому финансовое положение профорганизаций напрямую зависит от полноты сбора взносов, своевременности и полноты перечисления их на счета профсоюза работодателями, размеров отчислений на обеспечение деятельности вышестоящих профсоюзных органов.

В ряде территориальных организаций профсоюза размеры распределения членских профсоюзных взносов между первичными профсоюзными организациями и вышестоящими профорганами - 65 и 35 процентов, утвержденные съездом профсоюза, не соблюдаются.

СЛАЙД 29

Например, в первичных профсоюзных организациях Оренбургской территориальной организации профсоюза остается 85 процентов профвзносов, Удмуртской – 76%, Московской области 74%. Нарушают финансовую дисциплину первичные профсоюзные организации Свердловской территориальной организации.

Задолженность по членским профсоюзным взносам первичек перед территориальными организациями профсоюза исчисляется миллионами рублей.

Около 18 млн. рублей – составляет задолженность работодателей.

У многих территориальных организаций профсоюза не оказывается реальных средств на эффективную организацию уставной деятельности.

Слайд 30

Естественно, это сказывается и на финансировании Центрального комитета профсоюза.

19 территориальными организациями профсоюза снижены перечисления по сравнению с соответствующим периодом 2017 года.

13 территориальных организаций профсоюза профсоюзные взносы в ЦК профсоюза в текущем году не перечисляли.

Все это ведет к нестабильной ситуации в профорганизациях, сдерживает профсоюзную работу, фактически замораживает кадровые проблемы в профсоюзе.

Уважаемые товарищи!

В своем выступлении я коснулся лишь части проблем, стоящих перед отраслевыми предприятиями, их работниками, профсоюзом.

Подробная информация содержится в материалах нашего пленума и проекте постановления, предложенного Исполкомом профсоюза.

Надеюсь, что выступления участников Пленума позволят на основе объективной оценки ситуации определить направления нашей работы в 2019 году и в дальнейшем.

СЛАЙД 31

В заключении несколько слов хочу сказать о приближающемся Юбилее

нашего профсоюза.

В сентябре 2019 году будет отмечаться важнейшая историческая дата – 100 лет со дня образования Профсоюза.

Исполком профсоюза утвердил Оргкомитет, который составил План мероприятий, организовал Конкурсы на лучшую территориальную и лучшую первичную организацию профсоюза.

Утверждены форма Юбилейной Почетной грамоты и Благодарности профсоюза.

Сегодня мы должны принять решение о выпуске Юбилейной профсоюзной медали.

В рубрике «НАВСТРЕЧУ 100-летию ПРОФСОЮЗА» в нашей газете «Единство» постоянно печатается информация о замечательных людях профсоюза.

Призываю все профорганизации широко отметить этот Юбилей профсоюза, в организациях провести собрания и конференции, в которых осветить деятельность профсоюза в историческом периоде, сказать СПАСИБО ветеранам профсоюза и труда, членам профсоюза, внесшим личный вклад в деятельность профсоюза.

Надо не забывать про наших социальных партнеров, вместе с которыми осуществляют свою работу наши профсоюзные организации.

Спасибо за внимание.