

**ОБЩЕСТВЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ
«ОБЩЕРОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ РАБОТНИКОВ
АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА»**

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

15 декабря 2021 года

№ 3/2

г. Москва

О ситуации в отраслях автомобильного транспорта и дорожного хозяйства и задачах профсоюзных организаций, вытекающих из решений VIII Съезда Профсоюза

VIII Съезд Профсоюза утвердил Программу действий Профсоюза по защите социально-трудовых прав и интересов членов Профсоюза на 2021-2025 годы.

Основными задачами, поставленными перед органами Профсоюза, были повышение жизненного уровня работников отраслевых организаций и развитие социального партнерства, заключение и реализация отраслевых соглашений на всех уровнях, коллективных договоров на предприятиях.

Для обеспечения выполнения вышеуказанных задач профсоюзными органами осуществляется постоянный контроль за выполнением заключенных с участием Профсоюза отраслевых соглашений по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту Российской Федерации и по дорожному хозяйству Российской Федерации на 2020-2022 годы.

Анализ показал, что далеко не везде предприятия соблюдают установленные для работников социальные гарантии по оплате труда.

Так, на автомобильном транспорте только 42,8% установили тарифную ставку рабочих 1-го разряда на уровне Отраслевого соглашения, а в предприятиях ГЭТ – 10%. В дорожном хозяйстве нормы Отраслевого соглашения по ДХ соблюдаются в 26,2% организаций, на которых оно распространяется.

Соответственно на невысоком уровне находится размер среднемесячной заработной платы. За 1-ое полугодие 2021 года он составил:

- по автомобильному транспорту – 46,3 тыс. рублей;
- по предприятиям ГЭТ – 35,1 тыс. рублей;
- по дорожному хозяйству – 47,3 тыс. рублей.

По-прежнему уровень заработной платы в отраслевых предприятиях на 20-40% ниже, чем в среднем по экономике соответствующего субъекта Российской Федерации.

Такое положение зачастую вызвано неудовлетворительным финансовым

состоянием отраслевых предприятий.

Устанавливаемые органами власти регулируемые тарифы на пассажирские перевозки практически повсеместно ниже экономически обоснованного уровня. При этом органы власти не заключают контракты на перевозку пассажиров в соответствии с приказом Минтранса России от 30.05.2019 № 158 или заключают их на кабальных условиях для перевозчиков.

Лишь в городах Новокузнецк, Пермь, Тверь и некоторых других введена система так называемых «брутто-контрактов» с наиболее полной оплатой транспортной работы.

Не во всех регионах утверждены стандарты транспортного обслуживания населения, органами власти не приняты предусмотренные законодательством Документы планирования, в соответствии с которыми органы власти субъектов Российской Федерации будут принимать меры по оптимизации работы транспорта, сокращению непроизводительных расходов.

В большинстве регионов финансирование предприятий городского пассажирского транспорта осуществляется по остаточному принципу.

Предприятия находятся на грани выживания. Многие из них вынужденно работают с применением «серых» схем, чтобы снизить свои расходы на налоги. Общероссийским народным фронтом отмечено, что так работают порядка 65% предприятий.

Непрозрачная работа транспортных предприятий, выплата заработной платы в конвертах отрицательно скажется и на будущих пенсиях работников, и на состоянии региональных и муниципальных бюджетов.

Экономические проблемы в деятельности транспортных предприятий усугубились в связи с ростом распространения коронавирусной инфекции COVID-19 осенью 2021 года.

В некоторых регионах вновь вводятся ограничительные меры, локдаун.

Решением органов власти отдельных регионов при поездках на транспорте введены условия наличия QR-кодов о прохождении вакцинации от COVID-19 или перенесенном заболевании, что приводит к определенному снижению объемов перевозок, дополнительным нагрузкам на работников без должной оплаты, повышенному риску их заражения инфекцией, в случаях, когда проверки осуществляются силами транспортных предприятий.

В этих сложных условиях функционирования транспорта некоторые работодатели ставят вопросы полного приостановления гарантий, установленных Отраслевым соглашением по автомобильному и городскому транспорту по заработной плате. Также ими предлагается приостановить контроль за режимом труда и отдыха водителей. По мнению Профсоюза, это грозит полным хаосом в трудовых отношениях на отраслевых предприятиях.

Не исчерпаны проблемы в дорожном хозяйстве. В ряде субъектов Российской Федерации отмечалась практика несвоевременной оплаты выполненных дорожных работ. При проведении конкурсных процедур участились случаи, когда победителем конкурса на право выполнения работ в дорожном хозяйстве становились фирмы, снизившие начальную стоимость

контракта от 25 до 100%.

Вместе с тем, определенную надежду на улучшение ситуации вселяет то, что деятельность автотранспортной и дорожной отраслей постоянно находится в сфере внимания со стороны Президента России и Правительства Российской Федерации.

Проблемные вопросы общественного пассажирского автомобильного транспорта были затронуты 19 октября 2021 года на заседании Президиума Государственного Совета, на котором рассматривалась Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом до 2035 года. Многие конструктивные решения были поддержаны Президентом РФ Путиным В.В.

Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года утверждена Распоряжением Правительства РФ № 3363-р от 27 ноября 2021 года.

Вопросы совершенствования правового регулирования автомобильных пассажирских перевозок и экономического положения предприятий рассматривались также в октябре т.г. на заседании Круглого стола в Совете Федерации Федерального Собрания Российской Федерации.

В целях стабилизации работы пассажирского транспорта и повышения уровня транспортного обслуживания населения планируется принятие дополнительных мер по государственной поддержке развития общественного пассажирского транспорта.

Принятые VIII Съездом Профсоюза Резолюции по ситуации на автомобильном и городском пассажирском транспорте и в дорожном хозяйстве были направлены в органы власти субъектов Российской Федерации и региональные объединения организаций профсоюзов с предложением о их поддержке. Полученные ответы свидетельствуют о том, что органы власти субъектов РФ, в основном, с пониманием отнеслись к требованиям Профсоюза.

Вместе с тем, Центральный комитет Профсоюза констатирует, что к реализации решений VIII Съезда Профсоюза активно приступили не во всех профсоюзных организациях. Отсутствие единства действий ослабляет в целом позицию профорганизации, не позволяет принимать эффективные меры в рамках всего Профсоюза.

Учитывая вышеизложенное,

Центральный Комитет Профсоюза ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Признать ситуацию в отраслевых предприятиях напряженной.
2. Принять к сведению подготовленную отделами аппарата Профсоюза Информацию «О ситуации в отраслях автомобильного транспорта и дорожного хозяйства и задачах профсоюзных организаций, вытекающих из решений VIII Съезда Профсоюза» (прилагается). Направить Информацию комитетам территориальных организаций профсоюза для сведения и использования в практической работе.
3. Профсоюзным органам всех уровней:
 - 3.1. сконцентрироваться на выполнении Программы действий

Профсоюза по защите социально-трудовых прав и интересов членов Профсоюза на 2021-2025 годы, утвержденной VIII Съездом Профсоюза;

3.2. усилить взаимодействие с органами государственной власти разных уровней и органами местного самоуправления в целях решения вопросов, поставленных в резолюциях VIII Съезда Профсоюза «О ситуации на городском пассажирском транспорте» и «О ситуации в дорожном хозяйстве»;

3.3. активизировать работу, направленную на развитие системы отраслевого социального партнерства, участие в социальном партнерстве федеральных органов исполнительной власти, созданию отраслевых органов социального партнерства, отраслевых объединений работодателей в субъектах Российской Федерации, профсоюзных организаций в отраслевых предприятиях;

3.4. использовать в полной мере возможности общественных институтов (общественных советов при органах власти разных уровней, координационных советов, комиссий, рабочих групп и т.п.) для популяризации решений VIII Съезда Профсоюза и их реализации;

3.5. усилить контроль за соблюдением условий заключенных в интересах работников Соглашений и коллективных договоров на предприятиях;

3.6. не допускать снижения норм и гарантий по оплате труда работников, действующих на предприятии;

3.7. добиваться индексации минимальных тарифных ставок в соответствии с условиями отраслевых соглашений и коллективных договоров;

3.8. добиваться обеспечения социальной защиты работников, их здоровья при осуществлении ограничительных мер, вызванных угрозой распространения новой коронавирусной инфекции COVID-19.

4. Исполкому Профсоюза продолжить ведение переговоров с представителями работодателей, направленных на совершенствование положений отраслевых соглашений, заключенных в интересах работников отраслевых предприятий.

5. Руководству Профсоюза, председателям организаций Профсоюза продолжить отстаивание интересов работников и Профсоюза при рассмотрении проектов новых нормативных правовых актов в рамках «регуляторной гильотины».

Председатель Профсоюза



В.В. Ломакин

ИНФОРМАЦИЯ

«О ситуации в отраслях автомобильного транспорта и дорожного хозяйства и задачах профсоюзных организаций, вытекающих из решений VIII Съезда Профсоюза»

VIII Съезд Профсоюза утвердил Программу действий Профсоюза по защите социально-трудовых прав и интересов членов Профсоюза на 2021-2025 годы.

Основными задачами, поставленными перед органами Профсоюза, были повышение жизненного уровня работников отраслевых организаций и развитие социального партнерства, заключение и реализация отраслевых соглашений на всех уровнях, коллективных договоров на предприятиях.

Реализация поставленных задач возможна лишь при содействии органов исполнительной власти как на федеральном, так и на региональном уровне, объединений работодателей на автотранспорте и в дорожном хозяйстве, объединений советов профсоюзов в субъектах Российской Федерации, других заинтересованных организаций.

Информация о принятых VIII съездом Профсоюза 25 мая 2021 года решениях доведена до социальных партнеров Профсоюза, отраслевых министерств и ведомств, общественных организаций, Общественного совета Министерства транспорта РФ.

По решению VIII съезда Профсоюза Центральный комитет Профсоюза **проинформировал о решениях съезда глав субъектов Российской Федерации** и председателей региональных объединений организаций профсоюзов, направил в их адрес Резолюции съезда с просьбой оказать содействие в реализации поднятых Профсоюзом вопросов. Также были подняты вопросы развития социального партнерства в субъекте Российской Федерации, практики коллективно-договорного регулирования социально-трудовых отношений в отраслевых организациях всех форм собственности. Профсоюз посчитал необходимым и предложил Главам регионов использовать свои полномочия для обеспечения стабильного функционирования отраслевых организаций, своевременной и полной оплаты транспортной работы и дорожных работ, реализации гарантий по оплате труда и других, установленных для работников Отраслевыми соглашениями.

В ЦК Профсоюза поступили ответы более чем из 20 субъектов Российской Федерации, в которых администрации регионов заявляют, в основном, о поддержке позиции Профсоюза и учете ее при организации транспортной и дорожной деятельности в регионе. Ниже приведены несколько наиболее содержательных из ответов.

По сообщению Министра дорожного хозяйства и транспорта **Челябинской области** на территории субъекта РФ с 2019 г. ведется работа по реформированию транспортной системы. Разработана новая маршрутная сеть

Челябинской агломерации. Организация работы перевозчиков на маршрутах планируется по регулируемому тарифу с оплатой транспортной работы на основании приказа Минтранса России от 30.05.2019г. № 158. При реформировании транспортной системы Челябинской области большое внимание уделяется обновлению подвижного состава. В 2021 году планируется обновление 224 единиц общественного транспорта, из которых 157 – низкопольные автобусы большого класса, работающие на газомоторном топливе, а также 40 трамвайных вагонов и 4 троллейбуса. Предприятие ООО «ЧелябГЭТ» испытывает кадровый голод, за последние полгода численность работников значительно сократилась. Катастрофически не хватает водителей троллейбуса и трамвая, кондукторов и ремонтных рабочих.

В бюджете **Нижегородской области** на 2021 год предусмотрены ассигнования: - на реализацию мероприятий по поддержке транспортных предприятий; - на возмещение недополученных доходов, возникших в связи с предоставлением в период режима повышенной готовности бесплатного проезда на территории Нижегородской области; - на дополнительные ежегодные выплаты транспортным предприятиям в связи с увеличением расчётной ставки в 2020 году за перевозку льготных категорий граждан (кроме студентов и школьников). В рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» для Нижнего Новгорода в 2020 году приобретено 84 автобуса и в 2021 году – 20 автобусов. Также планируется участие в обновлении подвижного состава в рамках указанного национального проекта в 2022 году.

Муниципальным предприятием г. **Омска** «ПП-8» в 2021 году в рамках национального проекта «БКАД» приобретены на условиях финансовой аренды (лизинга) 20 автобусов марки VOLGABUS 5270G2 большого класса, использующих в качестве топлива КПГ. Подвижной состав эксплуатируется на магистральных маршрутах. Муниципальным предприятием г. Омска «Электрический транспорт» в рамках национального проекта «БКАД» приобретено в 2020 году 33 троллейбуса и в 2021 году 29 троллейбусов марки «Адмирал», которые работают на магистральных маршрутах. В настоящее время Администрацией г. Омска прорабатывается вопрос о приобретении 48 автобусов большого класса, использующих в качестве топлива КПГ, в рамках исполнения мероприятий Комплексного плана мероприятий по снижению выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух в г. Омске.

Реализация национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в **Республике Удмуртия** позволила обеспечить дополнительное финансирование дорожного хозяйства, что привело к росту объемов дорожных работ. Это вызвало рост численности работников в дорожной отрасли, который составил 105,2%.

В соответствии с нормативами затрат на содержание и ремонт автомобильных дорог регионального значения **Республики Карелия** на 2022 год направляется 13742,8 млн. рублей, в том числе на содержание автомобильных дорог – 5706 млн. рублей, ремонт автомобильных дорог – 8036,8 млн. рублей. Однако, средства на указанные виды работ распределили исходя из доведенных бюджетных ассигнований Дорожного фонда Республики Карелия на очередной финансовый 2021 год и плановый период 2022 и 2023 годов. Так, в соответствии

с Бюджетом Республики Карелия на 2021 год и плановый период 2022 и 2023 годов объём бюджетных ассигнований на содержание и ремонт автомобильных дорог регионального значения Республики Карелия на 2021 год составляет 4710,1 млн. рублей, то есть 34% от потребности в соответствии с нормативом. Также Министерство транспорта Республики Карелия сообщило об отсутствии по состоянию на 1 сентября 2021 года кредиторской задолженности за выполненные работы прошлых лет перед подрядными организациями.

Нормативная потребность в финансовых ресурсах на ремонт и содержание автомобильных дорог в г. Омске составляет 2831,1 млн. рублей. На выполнение указанных работ в г. Омске в 2021 году предусмотрено направить из бюджета г. Омска с учетом субсидий из областного бюджета 2083,8млн. рублей, что составляет 73,6% от норматива. Среднее снижение начальной (максимальной) цены договора подрядных работ на ремонт дорог в г. Омске в 2020 году составило 5,83%, в 2021 году – 3,58%. Кредиторская задолженность прошлых лет перед подрядчиками за выполненные работы по ремонту дорог в г. Омске отсутствует.

Деятельность автотранспортной и дорожной отраслей постоянно находится в сфере внимания со стороны Президента России и Правительства Российской Федерации: происходит совершенствование законодательства, организационных и технологических процессов, увеличиваются объемы финансирования.

Проблемные вопросы общественного пассажирского автомобильного транспорта были затронуты 19 октября 2021 года на заседании Президиума Государственного Совета, на котором рассматривалась Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом до 2035 года. Многие конструктивные решения были поддержаны Президентом РФ В.В.Путиным.

Вопросы совершенствования правового регулирования автомобильных пассажирских перевозок и экономического положения предприятий рассматривались также в октябре т.г. на заседании Круглого стола в Совете Федерации Федерального Собрания Российской Федерации. Текст Рекомендаций «Круглого стола» направлен в территориальные организации Профсоюза.

В целях стабилизации работы пассажирского транспорта и повышения уровня транспортного обслуживания населения планируется принятие дополнительных мер по государственной поддержке развития общественного пассажирского транспорта.

Основная цель развития транспортной системы – удовлетворение потребностей инновационного социально ориентированного развития экономики и общества в конкурентоспособных качественных транспортных услугах.

В своем выступлении Президент Российской Федерации В.В. Путин отметил, что обновленная Транспортная стратегия должна строиться вокруг современных запросов человека, в интересах высокого качества жизни граждан, открывать дополнительные возможности для развития бизнеса, в том числе малого и среднего. На практике это означает, что каждый гражданин России,

где бы он ни жил, должен быть обеспечен надёжным, безопасным транспортным сообщением. Это требование прямо закреплено в Конституции нашей страны.

Одна из ключевых задач стратегии - развитие общественного транспорта, городского и пригородного сообщения. Это важно не только для крупных мегаполисов, но и для небольших населённых пунктов, где порой не достаточно количество рейсов до регионального центра, а автобусы, вагоны, электрички сильно изношены.

В целях стабилизации работы пассажирского транспорта и повышения уровня транспортного обслуживания населения планируется принятие дополнительных мер по государственной поддержке развития общественного пассажирского транспорта.

В текущем году запущен новый кредитный инструмент для обновления общественного транспорта в 12 субъектах Российской Федерации. Важно, чтобы эти инициативы были привлекательны, в том числе и для частных инвесторов. Далеко не во всех регионах страны подобные проекты могут быть окупаемы даже в долгосрочной перспективе. В этой связи Правительству России нужно предложить специальные подходы для поддержки инвестиций в общественный транспорт, включая прямые субсидии на погашение процентов по кредитам.

В Транспортной стратегии определены задачи для развития дорожного хозяйства. В цене традиционного топлива заложен акциз. Он является основой, основной статьёй доходов дорожных фондов, за счёт которых ведётся строительство и ремонт автомобильных дорог. Так, с помощью этого ресурса за последние 10 лет протяжённость автодорог с твёрдым покрытием в России увеличилась на 400 тысяч километров. Приведены в порядок федеральные трассы – их доля в нормативном состоянии выросла с 39 до 85 процентов. Важно добиться таких же существенных позитивных изменений и в части региональных и муниципальных дорог.

По результатам рассмотрения Транспортной стратегии Президентом России утвержден Перечень поручений Правительству России. Ниже приведены отдельные поручения, касающиеся автотранспорта и дорожного хозяйства. Знание этих поручений поможет председателям территориальных организаций Профсоюза совместно с работодателями участвовать в работе по их реализации в интересах отраслевых предприятий и их работников.

Пассажирский транспорт

Сформировать в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги» на основе действующих программ (проектов) развития пассажирского транспорта единый проект развития общественного транспорта и обеспечивающей инфраструктуры, предусмотрев в нем меры по поддержке привлечения инвестиций в развитие общественного транспорта, механизмы субсидирования за счет средств федерального бюджета (в том числе предоставление бюджетам субъектов Российской Федерации субсидий на погашение процентов по кредитам) части затрат на обновление в соответствии с экологическими требованиями подвижного состава и инфраструктуры городского и пригородного пассажирского транспорта в целях обеспечения для всех субъектов Российской Федерации доступности обновления пассажирского транспорта и инфраструктуры.

Дорожное хозяйство

1. Разработать генеральную схему единой опорной транспортной сети.
Срок – 1 июня 2022 года.

В октябре 2021 года Комитет Совета Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера провел «круглый стол» на тему «О развитии инфраструктуры субъектов Российской Федерации и муниципальных образований, по территориям которых проходят опорные магистрали».

2. Представить предложения об обеспечении финансирования мероприятий по формированию единой опорной транспортной сети, в том числе в целях доведения к 2030 году не менее 85 процентов объектов инфраструктуры, входящих в её состав, до нормативных требований, определив источники финансирования мероприятий по содержанию и ремонту, в том числе капитальному, входящих в эту сеть объектов транспортной инфраструктуры.

3. Представить предложения по модернизации формирования дорожных фондов с учётом внедрения альтернативных видов топлива и необходимости обеспечения непрерывного финансирования предусмотренных Транспортной стратегией мероприятий по расширению, содержанию и ремонту автодорожной сети.

Срок – 30 марта 2022 года.

4. Создать механизмы поддержки приведения муниципальных автомобильных дорог в нормативное состояние.

Срок – 1 июня 2022 года.

Для обеспечения выполнения вышеуказанных задач профсоюзными органами осуществляется **постоянный контроль за выполнением заключенных с участием Профсоюза отраслевых соглашений по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту Российской Федерации и по дорожному хозяйству Российской Федерации на 2020-2022 годы.**

Анализ данных, полученных от территориальных организаций Профсоюза, показал, что начавшийся в 1-ой половине 2021 года восстановительный рост экономики положительно сказывался на финансовом положении отраслевых предприятий благодаря отмене ряда карантинных ограничительных мер, связанных с предупреждением распространения COVID-19. Увеличилась транспортная подвижность населения, возросли объемы грузоперевозок как товаров народного потребления, так и промышленности и строительства.

С 1 января 2021 года был увеличен минимальный размер оплаты труда (МРОТ), что вызвало увеличение тарифных ставок во многих отраслевых организациях.

Индексация минимальных тарифных ставок позволила повысить среднемесячную заработную плату работников в организациях автомобильного транспорта на 5% и более процентов в следующих регионах: в республиках Башкортостан, Татарстан, Удмуртия, Пермском, Хабаровском краях, Волгоградской, Вологодской, Воронежской, Кировской, Кемеровской, Московской, Ростовской, Самарской, Ярославской областях, в Москве,

территориальной организации Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Рост среднемесячной заработной платы в организациях горэлектротранспорта произошёл в республиках Башкортостан, Татарстан, в Пермском крае, в областях Московской, Челябинской, в Севастополе.

Проиндексировать минимальную тарифную ставку смогли в дорожных организациях многих регионов, соответственно там повысилась заработная плата: в Республиках Башкортостан, Чувашия, Крым, в Пермском крае, в областях Владимирской, Вологодской, Воронежской, Кировской, Кемеровской, Омской, Оренбургской, Ярославской и других.

Уровень минимальной (базовой) тарифной ставки рабочих 1-го разряда, которая составляла:

- для работников автомобильного и городского пассажирского транспорта – 12792 рубля в месяц;
- для работников дорожного хозяйства – прожиточный минимум трудоспособного населения, умноженный на коэффициент не менее 1,15.

В 1 полугодии 2021 года был отмечен рост среднемесячной заработной платы:

В автотранспортных предприятиях она составила 46,3 тыс. рублей (без учёта организаций, входящих в Московскую городскую ТОП – 38,8 тыс. рублей);

В организациях горэлектротранспорта (ГЭТ) – 35,1 тыс. рублей.

В дорожном хозяйстве среднемесячная зарплата составила 47,3 тыс. рублей.

Вместе с тем, в 1-ом полугодии 2021 года оставалась на невысоком уровне доля отраслевых организаций, соблюдающих в полной мере гарантии по оплате труда работников.

Тарифную ставку рабочих 1-го разряда в размере от 12792 рублей и более соблюдали 42,8% автотранспортных предприятий и 10,0% предприятий горэлектротранспорта.

Тарифную ставку рабочих 1-го разряда в организациях дорожного хозяйства в размере, установленном Отраслевым соглашением по дорожному хозяйству, соблюдали 26,2% из них.

По-прежнему уровень заработной платы в отраслевых предприятиях на 20-40% ниже, чем в среднем по экономике соответствующего субъекта Российской Федерации.

Например:

В Республике Башкортостан средняя заработная плата в автотранспортных предприятиях АТ – 23475 руб., в ДХ – 24606 руб., в предприятиях ГЭТ – 19945 руб., при средней по региону в целом – 38818 руб.

В Волгоградской области средняя заработная плата в предприятиях АТ – 28151 руб., в ДХ – 27000 руб., а в целом по региону – 34984 руб.

В Перми средняя заработная плата в предприятиях АТ – 25231 руб., в ДХ – 27800 руб., в предприятиях ГЭТ – 33400 руб., при этом средняя заработная

плата по региону в целом – 41679 рублей в месяц.

Примеры, когда зарплата по экономике региона существенно превышает заработную плату в отраслевых предприятиях, можно продолжать. Такое положение зачастую вызвано неудовлетворительным финансовым состоянием отраслевых предприятий.

Устанавливаемые органами власти регулируемые тарифы на пассажирские перевозки практически повсеместно ниже экономически обоснованного уровня. При этом органы власти не заключают контракты на перевозку пассажиров в соответствии с приказом Минтранса России от 30.05.2019 № 158 или заключают их на кабальных условиях для перевозчиков.

Лишь в городах Новокузнецк, Пермь, Тверь и некоторых других введена система так называемых «брутто-контрактов» с наиболее полной оплатой транспортной работы. Однако и у этих предприятий возникли трудности, вызванные тем, что по предложению Президента Российской Федерации с 1 января 2022 года минимальный размер оплаты труда будет составлять 13890 рублей в месяц,

Не во всех регионах утверждены стандарты транспортного обслуживания населения, органами власти не приняты предусмотренные законодательством Документы планирования, в соответствии с которыми органы власти субъектов Российской Федерации обязаны принимать меры по оптимизации работы транспорта, сокращению непроизводительных расходов.

В большинстве регионов финансирование предприятий городского пассажирского транспорта осуществляется по остаточному принципу. Рыночные законы на городском пассажирском транспорте практически не действуют.

Предприятия выживают как могут. Многие из них работают по «серым» схемам, чтобы снизить свои расходы на налоги. Общероссийским народным фронтом отмечено, что так работают 1929 перевозчиков, то есть 65%, осуществляющих деятельность в 75 субъектах Российской Федерации.

Непрозрачная работа транспортных предприятий, выплата заработной платы в конвертах отрицательно скажется и на будущих пенсиях сегодняшних работников, и на состоянии региональных и муниципальных бюджетов.

Активная позиция профсоюзных организаций всех уровней: от Центрального комитета Профсоюза до первичной профсоюзной организации на предприятии, позволила достойно справиться с проблемами, возникшими в 2020 году в связи с распространением COVID-19. В поле зрения профсоюзных организаций были также вопросы достойной заработной платы работникам, безопасных условий труда, обеспечение занятости. Некоторым территориальным организациям Профсоюза удалось сохранить или даже повысить социальную защищенность членов Профсоюза в сложных условиях нестабильной макроэкономической ситуации в стране.

Экономические проблемы в деятельности транспортных предприятий усугубились в связи с ростом распространения коронавирусной инфекции COVID-19 осенью 2021 года.

Новая вспышка инфекции привела к введению дополнительных

ограничений, в том числе, на транспорте.

По информации с мест ситуация в автотранспортных предприятиях вновь стала ухудшаться. Так, в ПАТП г. Пскова доходность упала на 24%, однако заработная плата в октябре 2021 года осталась на уровне октября 2020 года.

В Волгоградской области среднемесячная заработная плата у работников транспортных предприятий также осталась на прежнем уровне – 28 тыс.рублей.

В ноябре 2021 года Правительством Российской Федерации в Госдуму внесён законопроект «О внесении изменений в Федеральный закон «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения», которым предусмотрены дополнительные ограничения по допуску пассажиров при осуществлении перевозок воздушным, железнодорожным и водным транспортом, а также автомобильным транспортом при осуществлении межмуниципальных перевозок, что может привести к существенному снижению пассажиропотока и объёмов транспортной работы.

Ограничениями, введёнными в Волгограде, установлен запрет продажи проездных билетов и абонементов лицам, не имеющим QR-кодов о перенесенной болезни или проведении вакцинации.

С 22 ноября 2021 г. в Татарстане начали действовать ограничения на проезд без QR-кодов или медицинского отвода в городском общественном транспорте. Обязанность по проверке наличия этих документов возложена на транспортные предприятия.

Понятна необходимость предпринимаемых органами государственной власти мер по сдерживанию распространения коронавирусной инфекции и подчиняется принимаемым ими решениям.

Вместе с тем, что ограничительные меры должны приниматься с соблюдением законов Российской Федерации, в том числе, Конституции Российской Федерации, Трудового кодекса Российской Федерации (ТК РФ), иных федеральных законов, защищающих права граждан, в том числе, работников транспортных предприятий - членов Профсоюза.

Вводя ограничения, органы государственной власти тем самым должны принимать на себя ответственность перед обществом, гражданами за недопущение негативных последствий вследствие принятия таких решений по возмещению затрат, вызванных реализацией этих мероприятий (статья 55 Конституции Российской Федерации).

К выполнению работы по проверке QR-кодов и иных разрешительных документов привлекаются работники транспортных предприятий, в чьих трудовых функциях не содержится такая обязанность.

Согласно ст. 60.2 ТК РФ с письменного согласия работника ему может быть поручено выполнение в течение установленной продолжительности рабочего дня (смены) наряду с работой, определенной трудовым договором, дополнительной работы по другой или такой же профессии (должности) за дополнительную оплату ([статья 151](#) ТК РФ).

Поручаемая работнику дополнительная работа по другой профессии (должности) может осуществляться путем совмещения профессий (должностей). Поручаемая работнику дополнительная работа по такой же профессии (должности) может осуществляться путем расширения зон обслуживания,

увеличения объема работ.

В этой связи ЦК Профсоюза предложил Татарской ТОП обсудить ситуацию на заседании руководящего коллегиального органа территориальной организации и принять решение о необходимости постановки перед органами исполнительной власти Республики Татарстан следующих вопросов:

- о получении согласия работников транспортных предприятий, привлекаемых к выполнению работы по проверке QR-кодов и иных разрешительных документов и дополнительной оплате этой работы;

- о законодательном наделении этих работников соответствующими полномочиями;

- о неукоснительном соблюдении в транспортных предприятиях режимов рабочего времени;

- о дополнительной защите работников, находящихся в непосредственном контакте с пассажирами (обеспечении этих работников дополнительными средствами индивидуальной защиты (СИЗ));

- о возмещении предприятиям транспорта дополнительных затрат на обеспечение работы по проверке QR-кодов и иных разрешительных документов у пассажиров и компенсации недополученных доходов и убытков, связанных со снижением пассажиропотока и доходности перевозочной деятельности, вызванных ограничительными мерами.

Подобные ограничительные меры обсуждаются и в других регионах.

16 декабря 2021 года в Государственной Думе состоится рассмотрение проекта изменений в федеральный закон, касающиеся, в частности, введения проверок QR-кодов, в которых будут учтены мнения глав субъектов Российской Федерации.

В этих сложных условиях функционирования транспорта некоторые **работодатели ставят вопросы** практически полного исключения гарантий, установленных Отраслевым соглашением по автомобильному и городскому транспорту по заработной плате. Также ими предлагается приостановить контроль за режимом труда и отдыха водителей, что, по мнению Профсоюза, грозит полным хаосом в трудовых отношениях на отраслевых предприятиях.

В марте 2020 года по инициативе Российского автотранспортного союза было заключено Дополнительное соглашение № 1 о внесении изменений в ОС АТ на 2020 – 2022 годы. Основными позициями Дополнительного соглашения № 1 были следующие: приостановление действия пунктов 3.2., 3.6.5. ОС АТ до 1 января 2021 года и установление возможности временного приостановления действия пункта 3.2. соглашения в отношении работодателя в случае невозможности реализации норм соглашения по причинам экономического, технологического, организационного характера.

При этом мотивированное предложение принимается работодателем и выборным органом первичной профсоюзной организации или иным представителем (представительным органом), избранным работниками, а решение о приостановке принимают стороны соглашения.

Пунктом 3 Дополнительного соглашения № 1 воспользовались отдельные автотранспортные предприятия, которые обратились в РАС и ЦК Профсоюза с

просьбой о приостановке пункта 3.2. в отношении их предприятий. Предложения рассматривались членами Отраслевой комиссии по разработке, заключению и контролю за ходом выполнения ОС АТ. Положительное Решение получили предприятия, предоставившие мотивированное предложение о временном приостановлении этого пункта («Третий парк» г. Санкт-Петербурга, несколько предприятий Рязанской области, ООО «Экспресс» Свердловской области и другие). Вместе с тем были предприятия, получившие отказ на приостановку п. 3.2. ОС АТ в отношении них (Башавтотранс, ООО ПАТП № 1 Нижневартовска и другие) по причине недостаточного обоснования своего предложения.

После завершения периода приостановки, установленного Дополнительным соглашением № 1, РАС выступил с рядом предложений по подготовке Дополнительного соглашения № 2 к ОС АТ. С июня 2021 года по настоящее время продолжаются переговоры с представителями РАС по поводу внесения изменений в ОС АТ. ЦК Профсоюза неоднократно по ВКС обсуждал варианты представленных РАС изменений, согласовывал их с членами Отраслевой комиссии по разработке, заключению и контролю за ходом выполнения ОС АТ (профсоюзная сторона) и членами Исполкома Профсоюза. По мнению Профсоюза, предложения РАС не только уменьшали уровень гарантий для работников, но и могли вызвать снижение действующих на предприятиях размеров оплаты труда работников.

Предложение работодателей (РАС) о приостановлении ОС АТ Раздела 3 «Оплата труда» не принято Профсоюзом, так как исключение такого раздела выхолостило бы главную суть Отраслевого соглашения.

ЦК Профсоюза направил в РАС очередной вариант своей позиции по редакции Дополнительного соглашения № 2, в котором предложил передать снизить директивность содержащихся в соглашении норм, передать полномочия по их установлению на уровень территориальных организаций профсоюза в зависимости от реального финансового состояния предприятий. Также предложено восстановить обязательные минимальные гарантии работников в размере не менее двукратного прожиточного минимума трудоспособного населения в соответствующем субъекте Российской Федерации. Эти предложения Профсоюза остаются пока без ответа.

Президентом России принято решение об увеличении с 1 января 2022 года действующего размера МРОТ и прожиточного минимума населения на 8,6% и установить их в размере 13890 рублей и 12654 рубля соответственно.

Текущий год стал первым годом применения на федеральном уровне новой модели установления прожиточного минимума. Теперь в основе его расчета не продовольственная корзина, а медианный доход.

Для регионов текущий год является переходным, и в полной мере новая модель заработает с 2022 года. При этом 16 регионов, в которых величина прожиточного минимума была занижена, утвердили дорожные карты его поэтапного повышения до 2025 года.

Переход к новой модели позволил исключить сезонные колебания и

сократить региональную дифференциацию в установлении прожиточного минимума, устранить занижение прожиточного минимума пенсионера.

Анализ данных показывает, что в среднесрочной перспективе новая модель позволит обеспечить рост прожиточного минимума темпами выше инфляции.

Порядок расчета прожиточного минимума входит в сферу интересов Профсоюза, так как минимальная (базовая) тарифная ставка рабочих 1-го разряда в дорожном хозяйстве устанавливается в соответствии с ОС ДХ путем умножения прожиточного минимума трудоспособного населения в регионе на коэффициент не менее 1,15. В соответствии с пунктом 3.2. действующего ОС АТ размеры минимальных гарантий по заработной плате работников автомобильного и городского пассажирского транспорта устанавливаются в кратности к величине прожиточного минимума трудоспособного населения субъекта Российской Федерации.

Не исчерпаны проблемы в дорожном хозяйстве. В ряде субъектов Российской Федерации отмечалась практика несвоевременной оплаты выполненных дорожных работ. При проведении конкурсных процедур участились случаи, когда победителем конкурса на право выполнения работ в дорожном хозяйстве становились фирмы, снизившие стоимость контракта от 25 до 100% (например, в Магаданской области).

ЦК Профсоюза продолжен совместно с территориальными организациями Профсоюза **мониторинг использования иностранных работников** в автотранспортных предприятиях. Фактическая доля иностранных работников составляет в большинстве автотранспортных предприятиях не более 10%. При этом, допустимая доля иностранных работников, установленная постановлением Правительства России на 2022 год, составляет по деятельности прочего сухопутного пассажирского транспорта (код 49.3) и деятельности автомобильного грузового транспорта (код 49.41) - в размере 24 процентов общей численности работников, используемых указанными хозяйствующими субъектами.

Представители ЦК Профсоюза принимали участие в работе Рабочей группы Минтранса России по рассмотрению проектов **профессиональных стандартов**. В 2021 году были рассмотрены проекты таких профстандартов, как «Супервайзер станции метрополитена», «Работник по обеспечению транспортной безопасности на метрополитене», «Специалист по логистике на транспорте» и многих других. При участии экспертов Профсоюза актуализированы профессиональные стандарты машинистов дорожных (список прилагается). Кроме этого, экспертами рассматривались проекты профессиональных стандартов, поступающих из Национального агентства развития квалификаций и Минтруда России. Так, например, рассмотрены профстандарты «Специалист цифровой трансформации документационных сфер деятельности организации», пять проектов профстандартов различных уровней квалификации «Специалист в области охраны труда», проект профстандарта

«Водитель автомобиля, занятый в технологическом процессе добычи и обогащения полезных ископаемых», проект профстандарта «Специалист по конкурентному праву» и другие.

Существенным и приоритетным направлением правозащитной работы являлось в отчётном периоде оказание помощи первичным профсоюзным организациям в отстаивании социально-экономических и трудовых прав работников на достойный труд, его своевременную оплату, предоставлении предусмотренных действующим законодательством гарантий и компенсаций в связи с особыми условиями труда, при проведении СОУТ, формировании пенсионных прав членов Профсоюза, при оформлении и подаче членами Профсоюза исковых заявлений в суд в защиту своих трудовых прав.

Вопрос о досрочном назначении пенсий всем водителям пассажирского транспорта и водителям грузовых автомобилей общей массой свыше 12 тонн вновь поставлен Президентом Союза транспортников России - депутатом Государственной Думы Российской Федерации Ефимовым В.Б. представителей Профсоюза перед органами исполнительной власти и будет прорабатываться в дальнейшем.

Участились случаи обращений членов Профсоюза в профсоюзные организации за помощью в подготовке исковых заявлений в суды и поддержке Профсоюза.

Большая часть судебных споров связана с неполной оплатой труда работников отрасли и невыполнение условий Отраслевых соглашений и коллективных договоров.

В «Нефтеюганском районном муниципальном унитарном «Торгово-транспортном предприятии» (МП НР НРМУТТП) при поддержке Тюменской территориальной организации Профсоюза выиграны работниками десятки трудовых споров по факту выплаты заработной платы в соответствии с Отраслевым соглашением.

В Свердловской территориальной организации Профсоюза работники предприятий транспорта также в судебном порядке решают этот вопрос при поддержке Профсоюза.

Вместе с тем, Центральный комитет Профсоюза констатирует, что к реализации решений VIII Съезда Профсоюза активно приступили не все профсоюзные организации. Отсутствие единства действий ослабляет в целом позицию профорганизации, не позволяет принимать эффективные меры в рамках всего Профсоюза.

Отделы аппарата Профсоюза