

ВЫСТУПЛЕНИЕ

**Секретаря ЦК Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, председателя С-Петербурга и Ленинградской области территориальной организации профсоюза
Любиной Г.А.**

«О причинах социально-трудовых конфликтов на городском пассажирском транспорте и роли социального партнёрства в стабилизации ситуации на транспорте»

30 марта 2018

Г.Санкт-Петербург

Уважаемые коллеги!

Я выступаю по поручению ЦК профсоюза и хотела бы затронуть тему социально-трудовых конфликтов на городском пассажирском транспорте и роли социального партнёрства в стабилизации ситуации на транспорте.

Сразу оговорюсь, что на территории г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области между нашей территориальной профсоюзной организацией, представителями транспортного сообщества и органами власти сложились конструктивные партнёрские отношения, которые позволяют ещё на стадии переговоров достигать взаимоприемлемых решений, поддерживать социальную стабильность в отраслевых предприятиях. Однако, в целом по стране ситуация на транспорте достаточно напряжённая.

В 2017 году наблюдался рост числа протестных действий со стороны работников предприятий автомобильного и городского наземного пассажирского транспорта из-за низкой оплаты труда, несвоевременной выплаты заработной платы, сокращения рабочих мест.

Только долги по выплате заработной платы работникам автотранспортных предприятий составили на конец 2017 года в Омской области – 500 тыс. рублей, Ульяновской области - более 147,9 тыс. рублей, Хабаровском крае – 2600 тыс. рублей, Чувашской Республике – 16200 тыс. рублей, Северо-Осетинской Республике -3700 тыс. рублей.

Главные причины, по мнению профсоюза, кроются в неудовлетворительном финансовом состоянии предприятий наземного городского пассажирского транспорта, когда доходы от производственной деятельности не обеспечивают покрытие расходов предприятий.

Среди них:

- неполная оплата транспортной работы заказчиками перевозок;
- несоответствие тарифов на перевозку пассажиров их экономически обоснованному уровню;
- недостаточная компенсация расходов предприятий перевозки пассажиров, обладающих льготами по оплате проезда;
- наличие избыточной и недобросовестной конкуренции на рынке транспортных услуг;
- отсутствия равных условий допуска на рынок транспортных услуг;

- отсутствия равных условий конкуренции на рынке транспортных услуг (налогообложение, закупка подвижного состава и запчастей и т.д.).

Избыточная и недобросовестная конкуренция на пассажирском транспорте приводит к недополучению доходов перевозчиками, снижению производительности труда в конкретном секторе пассажирских перевозок, сдерживанию технического развития предприятий, повышению бюджетных расходов, сдерживанию роста ВВП.

Продолжающиеся негативные процессы уже не ослабляют, а разваливают создаваемую десятилетиями систему пассажирских перевозок.

Следует отметить, что протестные акции в прошлом году происходили не стихийно, как часто бывало в прежние годы, а были организованными.

Профсоюзные органы проводят работу по аккумулярованию требований, выработывают предложения, направленные на нормализацию ситуации, и доводят их до работодателей и ответственных органов власти Российской Федерации и субъектов Российской Федерации, руководителей органов местного самоуправления.

Во многих случаях удается находить взаимопонимание по оценке ситуации, принимаются решения, улучшающие положение работников и предприятий. Однако там, где принимаемые меры не приносят ожидаемого результата или власть не реагирует на призывы людей, **принимаются решения о проведении коллективных действий, акций протеста в разных формах.**

В пассажирском автотранспортном предприятии муниципального образования г. Братска Иркутской области работники при поддержке профкома выдвинули требования перед Губернатором Иркутской области о принятии мер по обновлению подвижного состава, полной оплате транспортной работы, стабилизации деятельности предприятия. В поддержку своих требований работники заявили о готовности к проведению акции протеста. К сожалению, в качестве формы акции работники избрали голодовку, т.к. посчитали именно эту форму наиболее действенной. По мнению людей, митинги и пикеты, особенно проведенные ограниченным составом участников, недостаточно эффективны.

8 февраля 2017 года 280 работников ГУП Чувашской Республики «Чувашавтотранс» на основании ст. 142 Трудового Кодекса РФ реализовали своё право на приостановку работы по причине многомесечной задолженности предприятия по заработной плате работникам. По состоянию на начало марта т.г. задолженность составляла 66,7 млн. рублей. К разрешению конфликта были подключены ЦК профсоюза, ФНПР, Министерство транспорта Российской Федерации. В настоящее время задолженность погашена, органами исполнительной власти Чувашской Республики принимаются меры для стабилизации работы предприятия.

Трудная ситуация сложилась в транспортных пассажирских предприятиях города Екатеринбурга. Заработная плата работников намного ниже, чем в среднем по Свердловской области и городу Екатеринбургу.

У предприятий имеются многомиллионные долги перед поставщиками продукции.

28 марта 2017 года был проведён митинг работников пассажирских транспортных предприятий города Екатеринбурга. Решение о проведении акции принял Президиум Комитета Свердловской областной организации профсоюза.

Митинг привлёк внимание органов власти. В нём участвовали представители ЦК профсоюза, областного объединения профсоюзов области, газеты «Солидарность». Для поддержки участников митинга приехали представители профорганизаций других регионов России.

В результате при Администрации области была создана рабочая группа по решению поставленных работниками вопросов.

Отличительной особенностью этой акции стало активное противодействие работодателей. Людей дезинформировали о времени начала акции, пускали слух о её отмене, активно запрещалась наглядная агитация, листовки выбрасывались в урны. И всё-таки акция состоялась.

Задержки выплаты заработной платы отмечены в Республике Ингушетия.

Центральный комитет профсоюза поддержал справедливые требования работников.

Требования, поставленные профсоюзом и работниками, меры, принятые работодателями и органами власти по урегулированию конфликтов принесли свои плоды на указанных конкретных предприятиях.

Однако, учитывая сегодняшнее состояние дел с финансированием городского пассажирского транспорта, предпосылки для ухудшения социально-психологического климата в коллективах транспортных предприятий существуют во многих транспортных предприятиях и регионах.

Сегодня многие предприятия имеют признаки нестабильности в их деятельности, отсутствия ясных перспектив.

Несовершенство норм действующего законодательства, регулирующего деятельность пассажирского автомобильного и городского электрического транспорта, не позволяет транспортным предприятиям рассчитывать на получение доходов в объемах, позволяющих им вести полноценную перевозочную деятельность в соответствии с нормативами и критериями качества. В ряде случаев оно стало катализатором реорганизации и процессов банкротства и ликвидации крупных и средних организаций городского пассажирского транспорта. Причина ясна - большинство из них убыточны, многие имеют задолженность перед контрагентами, внебюджетными социальными фондами. В Белгородской области ОАО «Ровеньская автоколонна №1468» по состоянию на 1 июля 2017 г. имела убытки 1,0 млн. руб.; ЗАО «Движение» - почти 3 млн. руб.; в МУП «Ростовская транспортная компания» убытки составили 54 млн. руб., в муниципальном предприятии г. Омска ПП-4 -

122,9 млн. руб., в Хабаровском ПАТП-1 - 84,7 млн. руб., ПАТП-1 г. Комсомольска-на-Амуре - 37,9 млн. руб.

Этот список можно продолжать.

По причине неплатежеспособности в предприятиях Хабаровска, Орла, ряда других городов введено внешнее управление.

Находятся под угрозой ликвидации или уже ликвидированы крупные пассажирские автопредприятия в Республике Марий Эл, Ханты-Мансийском АО, Нижегородской, Томской, Челябинской и ряде других областей.

Считаем, что ситуацию может изменить только кардинальная перестройка политики государства в отношении городских пассажирских перевозок.

Надо перейти, как бы это ни было тяжело в условиях дефицитности бюджетов субъектов Российской Федерации от практики остаточного финансирования, дотаций и компенсаций к практике полной оплаты заказанной транспортной работы по перевозке пассажиров по регулярным маршрутам по регулируемым тарифам на основе нормативов затрат.

Упование на обеспечение транспортной подвижности населения в городах путем развития только личных творческих начал – средствами малого бизнеса и индивидуальных предпринимателей – утопия, не более чем игра модными словами.

Такая форма организации производства (ремесленничество, кустарщина) применима в качестве защиты при высоком уровне безработицы, или на начальной стадии становления разрушенной экономики, а не в условиях развития высокоинтеллектуального (надеюсь) цивилизованного общества, профессионального бума, который объявлен введением новых принципов развития профессиональных квалификаций в стране.

Значительный шаг к этому сделан. 22 сентября 2017 года эти вопросы были рассмотрены на Президиуме Государственного совета по вопросу "О комплексном развитии пассажирских перевозок в субъектах Российской Федерации", заседание которого состоялось 22 сентября 2017 года в Ульяновске.

Представители профсоюза были включены в состав рабочей группы по подготовке этого заседания. Практически все предложения нашего профсоюза в той или иной степени были учтены в докладе президиуму Госсовета РФ.

Главные из них – утверждение Социального стандарта на транспортное обслуживание населения и утверждение Порядка определения цены государственного или муниципального контракта на выполнение городских перевозок по регулярным маршрутам с регулируемым тарифом.

Вы знаете, что 25 октября 2017 года № Пр-2165ГС принят Перечень поручений Президента России по итогам заседания президиума Госсовета. 7 ноября 2017 года подписаны соответствующие поручения Заместителя Председателя Правительства РФ Аркадия Дворковича (резолюция № АД-П9-7382).

В результате уже есть определённые подвижки.

28 декабря 2017 года Министерством юстиции Российской Федерации зарегистрирован приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 8 декабря № 513 (рег.№ 49537) «О порядке определения начальной (максимальной) 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».

Введение в действие Порядка позволит устанавливать цены контрактов на перевозку пассажиров по установленным маршрутам и расписаниям в размерах, обеспечивающих полное покрытие расходов предприятий и установление достойной заработной платы работникам предприятий.

Принятие указанного документа было одним из требований VII съезда Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

ЦК профсоюза постоянно информирует Министерство транспорта РФ о ситуации в отрасли. По согласованию с Министерством транспорта Российской Федерации, Рострудом России, Российским автотранспортным союзом, Общероссийским объединением работодателей «Городской электрический транспорт» профсоюзом создана отраслевая группа по учету конфликтных ситуаций в предприятиях городского пассажирского транспорта, анализу причин их возникновения и принятию рекомендаций по разрешению конфликтов. В состав рабочей группы вошли представители всех указанных ведомств и организаций.

Надо отдать должное отраслевому Министерству. При том, что его полномочия по управлению транспортом ограничены, поддержка министерством требований работников, профсоюза не остается незамеченной органами власти регионов.

Два года назад по просьбе профсоюза Министр транспорта Российской Федерации уже обращался с письмом к Главам регионов о сохранении муниципальных пассажирских предприятий. И это письмо сыграло определенную положительную роль. Оказана министерством поддержка и в отношении конфликтов в Чувашии и Свердловской области.

Но постоянная корректировка ситуации в отрасли в ручном режиме вряд ли может быть эффективной. Требуется кардинальные решения, гарантирующие отрасли нормальную производственную деятельность.

По нашему мнению, в рамках осуществления единой государственной политики в сфере автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерству транспорта Российской Федерации следует обратить внимание профильных министерств субъектов Российской Федерации уделять более пристальное внимание поднимаемым работниками проблемам.