

**ДОКЛАД**  
**III 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 2018 год»**  
**Председателя профсоюза В.Ломакина**

**14 декабря 2017 года**

**Уважаемые члены Центрального комитета!**  
**Уважаемые гости!**

Сегодня нам предстоит подвести итоги деятельности профсоюза, его организаций в уходящем 2017 году для того чтобы оценить сделанное, понять причины того, чего не удалось достичь, определить задачи и наметить планы на предстоящий период.

Надо сказать, что события уходящего года в целом соответствовали тем ожиданиям, которые мы зафиксировали год назад на 2 Пленуме ЦК профсоюза.

Деятельность пассажирского автомобильного и городского электрического транспорта проходила под знаком действия Федерального закона 220-ФЗ.

Несовершенство норм этого закона не только не привело к решению первоочередных проблем транспортных предприятий, в первую очередь, – обеспечению доходности предприятий, позволяющей им вести полноценную перевозочную деятельность в соответствии с нормативами и критериями качества, но и стало катализатором реорганизации, а в ряде случаев 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.

Недостаток финансовых средств вынуждает работодателей идти на непопулярные меры, принимать решения о сокращении численности работающих.

Только за один год в Хабаровском ПАТП-1 сокращены 560 штатных единиц работников, в ПАТП-1 г. Комсомольска-на-Амуре сокращено 50% рабочих мест, в **МУП** Череповецкой автоколонне 1456 Вологодской области за последние 2 года

численность работников сократилась более чем на треть (с 1100 чел. до 720 чел.).

Неудовлетворительная финансовая ситуация стала причиной низкого уровня оплаты труда работников.

Даже по официальным данным Росстата средняя заработная плата на городском пассажирском транспорте самая низкая среди транспортных отраслей - 36 тыс. рублей на автобусном транспорте, 25,0 тыс. рублей – на троллейбусном, 25,4 тыс. рублей – на трамвайном.

А по данным профсоюзного мониторинга, полученным от территориальных организаций профсоюза, среднемесячная заработная плата составила в 1-ой половине 2017 года в автотранспортных предприятиях, без учета высокой зарплаты в Москве, – 22,5 тыс. рублей, в организациях горэлектротранспорта – 23,1 тыс. рублей.

По-прежнему во всех субъектах Российской Федерации заработная плата на городском наземном пассажирском транспорте ниже среднего уровня по региону.

В ряде предприятий наблюдается задолженность по выплатам заработной платы. В ГУП «Чувашавтотранс» в середине года она составляла 66,7 млн. рублей. Многомесячная задолженность по зарплате была и в ГУП «Ингушавторанс».

Во многих предприятиях ухудшается психологический климат в трудовых коллективах.

Массовые акции протеста транспортников, организованные нашим профсоюзом, прошли в городах Братске Иркутской области, Екатеринбурге, Томске, Челябинске и ряде других регионов.

### **Профсоюзные организации предпринимают меры по нормализации ситуации.**

Многие комитеты профсоюза обращались к Главам администраций субъектов РФ, к Главам муниципальных образований с просьбой оказать содействие в создании условий для функционирования муниципальных предприятий городского пассажирского транспорта.

Надо сказать, что, как правило, из поступивших ответов следует, что органы власти заинтересованы в сохранении муниципальных пассажирских предприятий, однако поддерживать их нет финансовой возможности, так как в бюджетах отсутствуют необходимые средства.

ЦК профсоюза постоянно информирует Министерство транспорта РФ о ситуации в отрасли. И здесь 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.

Все мы помним письмо Министра транспорта 2-летней давности, когда он обратился 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.**

Большая надежда на то, что ситуация поменяется в связи с решениями Президиума 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 – те, что были изложены еще в Резолюции 7 съезда профсоюза, принятой в январе 2016 года – 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).

ЦК профсоюза направил эти решения в адрес комитетов территориальных организаций профсоюза и опубликовал их на сайте профсоюза – для сведения нашего актива.

**Теперь важно, чтобы принятые Президентом решения получили соответствующую проработку и нашли отражение в реальных нормативных правовых документах.**

Было бы правильно, чтобы их разработка велась с участием широкого круга общественности, профсоюза. Причем как на федеральном уровне, так и на уровне регионов и муниципальных образований.

ЦК профсоюза в ходе очередной встречи с Министром транспорта Соколовым М.Ю. в октябре текущего года обратился с просьбой привлечь представителей профсоюза к разработке документов в соответствии с поручением Госсовета. Положительное решение министра зафиксировано соответствующим Протоколом. Кроме того, 6 декабря 2017 года, буквально неделю назад, было подписано Соглашение о сотрудничестве и взаимодействии между Министерством транспорта РФ и Отраслевым профсоюзом.

Я обращаюсь к присутствующему сегодня на нашем заседании заместителю Директора департамента Минтранса России Сологубовой Алле Петровне учесть положения этого соглашения и привлечь представителей профсоюза к работе тех комиссий и рабочих групп, которые будут созданы для реализации поручений Главы государства.

Как показывает практика уже сегодня при разработке Порядка определения цены госконтракта на пассажирские перевозки есть расхождения с теми подходами, которые были заявлены в докладах и выступлениях участников заседания Госсовета. А именно, что заработная плата работников городского

пассажирского транспорта должна быть на уровне средней заработной платы по субъекту Российской Федерации.

Активное противление этому со стороны регионов, привело к тому, что в проекте документа появились понижающие коэффициенты к заработной плате. Для Москвы это коэффициент 0,45, для Питера – 0,7, для городов с численностью населения более 1 миллиона человек 0,8.

Учитывая необходимость поиска субъектами РФ резервов на финансирование городского пассажирского транспорта, можно было бы согласиться на сохранение в Методике существующей заработной платы, но с постепенным доведением ее, например, к 2022 году до уровня средней по региону. Допустить же снижения ее уровня, а, похоже, в Москве, по мнению нашего Горкома профсоюза, дела обстоят именно так – НЕЛЬЗЯ.

Считаем, что привлечение представителей работников к обсуждению документов на стадии их проработки специалистами позволит своевременно снимать имеющиеся противоречия.

Комитетам профсоюза всех уровней также необходимо активно включиться в эту работу на местах.

Мы ждем от них предложений по всему перечню поручений Президента РФ, в том числе по участию в общественном контроле за реализацией этих поручений.

### **Уважаемые товарищи!**

#### **В дорожном хозяйстве в целом ситуация не такая критичная.**

На федеральной сети автомобильных дорог ожидается, что к концу текущего года будут соответствовать нормативным требованиям порядка 80% дорог. Именно этот показатель применяется в настоящее время в качестве одного из критериев эффективности деятельности дорожной отрасли.

В этом году масштабные ремонтные работы охватывают 8,5 тыс. км федеральных трасс. Построены и реконструированы 240 км автодорог.

Уровень финансирования работ на федеральной сети дорог полностью соответствует установленным нормативам.

По оценке наших специалистов расчетные показатели заработной платы в цене на дорожные работы учитывают гарантии, установленные Федеральным отраслевым соглашением по дорожному хозяйству.

**Положительные результаты по сбору средств на дорожные работы принесло использование системы сбора платы за ущерб, наносимый автомобилями общей массой свыше 12 тонн.**

Вы знаете, за все время работы системы «Платон» сбор средств составил более 38 млрд.рублей. Объекты, на которые направляются собранные средства, определяются с учетом мнения перевозчиков.

Важным аспектом действия этой системы стало выявление числа перевозчиков, занимающихся профессионально коммерческими перевозками, выведение их из теневого сектора. В настоящее время в системе зарегистрированы более 900 тысяч единиц подвижного состава.

**Значимым направлением дорожной деятельности является приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги».**

Цель проекта - привести в нормативное состояние значительную долю дорожной сети 38 крупнейших городских агломераций страны с населением свыше 500 тысяч человек, сократить места концентрации ДТП, устранить перегрузку дорожной сети.

В 2017 году проведены работы по ликвидации более 1300 мест концентрации ДТП.

К концу текущего года общая протяженность дорожной сети участвующих в проекте агломераций, соответствующая нормативам, составит более 52%.

Отличительной особенностью проекта БКД является софинансирование мероприятий на проведение ремонтно-восстановительных работ в отношении автомобильных дорог из средств федерального бюджета и бюджетов соответствующих субъектов Российской Федерации. Общий объем средств приоритетного проекта составляет около 65,5 млрд. рублей, в том числе за счёт федерального бюджета 31,25 млрд. рублей.

Председатель профсоюза входит в состав Общественно-делового совета приоритетного проекта БКД. Тесные отношения сложились при этом с Департаментом госполитики в области дорожного хозяйства Минтранса России. Его руководитель Костюченко Игорь Владимирович участвует в работе нашего Пленума.

Профсоюз имеет возможность и ставит перед кураторами проекта в Правительстве РФ вопросы об обеспечении безопасных условий труда, соблюдении гарантий для работников, предусмотренных Федеральным отраслевым соглашением по дорожному хозяйству при проведении работ в рамках проекта БКД.

Комитетам профсоюза в регионах, где приоритетный проект БКД реализуется, также было бы целесообразно подключиться к организации общественного контроля за качеством работ и соблюдением в подрядных организациях норм трудового законодательства.

В дорожном хозяйстве реализуются другие масштабные проекты, главный из которых, конечно, – строительство Крымского моста.

**Вместе с тем, ситуация на региональной сети автомобильных дорог не такая радужная.**

Обеспеченность финансовыми ресурсами в субъектах Российской Федерации в 2017 году работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог регионального значения составляет всего лишь 14,3% от нормативной потребности.

В соответствии с плановыми показателями по состоянию на 30 сентября 2017г. выделено денежных средств (без учёта городов федерального значения Москва, Санкт-Петербург и Республика Крым):

- на содержание автомобильных дорог - 32,1%;
- на ремонт автомобильных дорог - 28,0%;

- на капитальный ремонт - 2,2%  
от установленных нормативов.

Нередко стоимость выигранных на торгах объемов работ меньше экономически обоснованного уровня. В результате работы ведутся с заменой материалов на более дешевые, «замораживается» или снижается уровень заработной платы работников.

В ряде регионов торги на выполнение дорожных работ проводились с большим опозданием, когда сезонная деятельность должна была бы заканчиваться и работы должны быть завершены.

Имелись случаи задержки оплаты уже выполненных работ.

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

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.

По официальным данным заработная плата работников в дорожном хозяйстве в целом по Российской Федерации по итогам 1 полугодия 2017 году составила более 35 тыс. рублей в месяц.

Однако, профсоюзный показал уровень зарплаты значительно ниже – порядка 26 тыс. рублей.

Невысокая социальная защищенность работников негативно влияет на состав персонала.

Средний возраст работников в предприятиях дорожной отрасли - около 50 лет. Текучесть кадров в некоторых предприятиях превышает 50%.

**В этих условиях одним из главных направлений работы профсоюзных органов стало развитие социального партнерства, обеспечение контроля за соблюдением условий заключенных с участием профсоюза соглашений и договоров.**

С 1 января 2017 года вступили в действие дополнительные соглашения о продлении на 2017 – 2019 годы действия Федеральных отраслевых соглашений по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту и по дорожному хозяйству на 2014-2016 годы.

Напомню, что соглашениями установлены следующие минимальные гарантии по оплате труда:

- для работников автомобильного и городского пассажирского транспорта – 7500 руб./мес.

- для работников дорожного хозяйства – на уровне, который действует уже не один год - не менее прожиточного минимума трудоспособного населения соответствующего субъекта РФ, умноженного на коэффициент 1,15.

В марте 2017 года по инициативе работодателей и профсоюза были опубликованы письма Министра труда и социальной защиты Российской Федерации с предложениями к работодателям автомобильного транспорта и

дорожного хозяйства, не участвовавшим в заключении Соглашений, присоединиться к этим Соглашениям.

По имеющейся информации, только 58 предприятий автотранспорта и 27 организаций дорожного хозяйства направили в Минтруд России свои письма с отказом от присоединения к Соглашениям.

Это значит, что отраслевые соглашения распространяются на подавляющее число отраслевых предприятий. Они безусловно должны применяться на 94% транспортных предприятий, почти на 99% дорожных организаций.

С учётом норм федеральных соглашений территориальными организациями профсоюза заключено или пролонгировано 23 региональных и 18 территориальных отраслевых соглашений.

Такие соглашения действуют в Республиках Бурятия, Карачаево-Черкесской, Крым, Марий Эл, Северная Осетия - Алания, Татарстан, Чувашия, в Краснодарском, Красноярском, Приморском, Хабаровском краях, в Астраханской, Владимирской, Волгоградской, Вологодской, Воронежской, Костромской, Курганской, Московской, Нижегородской, Новосибирской, Омской, Рязанской, Свердловской, Тамбовской, Тюменской, Ульяновской, Челябинской областях и в г. Москве.

Коллективные договоры заключены в 86,4% отраслевых организаций.

**Вся система социального партнерства рассчитана на преемственность утверждаемых норм сверху-донизу.**

Целенаправленная работа комитетов профсоюза с работодателями по вопросам оплаты труда позволила во многих организациях в I полугодии 2017 года повысить заработную плату работников более чем на индекс роста потребительских цен за этот же период.

С каждым годом растет процент предприятий, соблюдающих условия соглашений и договоров.

Однако в целом их число не может считаться удовлетворительным.

Обеспечивают своевременную индексацию минимальных гарантий по оплате труда в соответствии с ростом стоимости жизни только 29 % автотранспортных предприятий, 55% предприятий горэлектротранспорта и почти 17% дорожных организаций.

**Ясно видно, что одного наличия актов социального партнерства недостаточно. Необходимо вести кропотливую работу по контролю за реализацией договоренностей.**

Прежде всего, мы делаем ставку на наши инспекции труда профсоюза.

По результатам проверок работодателям направлено более 600 представлений и предписаний об устранении более 3,5 тысячи выявленных нарушений. В прокуратуру направлено более 80 материалов, по которым более 20 должностных лиц привлечено к административной ответственности.

С участием правовых инспекторов труда в судах рассмотрено более 200 трудовых споров.

В отраслевых предприятиях на 16% сократилось количество несчастных случаев на производстве (групповых, тяжелых и со смертельным исходом). Это

тоже мы можем отнести в актив профсоюзу и тем работодателям, кто следует нормам действующего законодательства.

Однако сил наших инспекций для проведения проверок организаций в сплошном порядке явно недостаточно. В профсоюзе сегодня только 14 технических и 8 правовых инспекторов.

Только точечными проверками, без постоянной методичной работы явно не обойтись.

К такому выводу нас подталкивает анализ тех вызовов, тех нововведений, которые ставит перед нами жизнь.

**Взять хотя бы Специальную оценку условий труда, пришедшую на смену аттестации рабочих мест по условиям труда.**

Техническая инспекция труда профсоюза проводит ежегодный мониторинг результатов СОУТ и установленных гарантий и компенсаций за работу во вредных или опасных условиях труда.

Мониторинг показывает, что на 20-25% рабочих мест класс условий труда по результатам СОУТ снижается.

Соответственно, работники лишаются преференций в связи с условиями труда: доплат за работу во вредных условиях труда, дополнительных отпусков по условиям труда, права на льготную пенсию.

Наиболее уязвимой категорией работников стали водители транспортных средств. Не секрет, что перечень оцениваемых вредных факторов их труда в новой методике оказался урезанным по сравнению с применявшимся ранее.

По инициативе профсоюза, при поддержке Министерства транспорта, Российского автотранспортного союза большая работа проведена по совершенствованию порядка проведения специальной оценки условий труда на рабочих местах водителей. В результате постановлением Правительства РФ от 14 декабря 2016 года № 1351 в перечень рабочих мест в организациях, в отношении которых специальная оценка условий труда проводится с учетом **устанавливаемых уполномоченным федеральным органом исполнительной власти особенностей**, включены рабочие места водителей автобусов, троллейбусов, трамваев, работающих на городском пассажирском транспорте общего пользования.

ЦК профсоюза совместно с Минтрудом России в 2017 году подготовлен текст указанных особенностей при проведении СОУТ, утверждение которых позволит учесть неблагоприятные факторы производственной среды на рабочих местах водителей, напряженность труда водителей и минимизировать риски необъективного проведения СОУТ.

Сегодня документ находится на утверждении в Минюсте. Причем его государственная регистрация затянулась уже на несколько месяцев. Видимо, кому то очень не хочется, чтобы спецоценка на рабочих местах водителей проводилась объективно.

Думаю, участники Пленума могли бы принять и направить обращение Министру юстиции РФ господину Коновалову А.В., в котором потребовать от Минюста действовать не по принципу политической целесообразности, а на

основе права и законности.

**Другой важнейший вопрос, поднимаемый в последнее время – вопрос о повышении квалификации работников.**

Еще в майских 2012 года социальных Указах Президента РФ по инициативе работодателей был поставлен вопрос об утверждении новых профессиональных стандартов взамен действующих тарифно-квалификационных характеристик работников. Предполагалось, что мы должны получить работника нового типа, профессионально грамотного и подкованного.

Федеральный закон «О независимой оценке квалификации» определил структуру органов развития квалификаций, начиная от Национального Совета по профессиональным квалификациям при Президенте РФ, до создания отраслевых Советов и центров оценки квалификации, которые и будут заниматься непосредственной оценкой профессионального уровня работников.

Очень остро стоит вопрос о квалификации водительских кадров. Крупные аварии на автобусном транспорте, произошедшие в последнее время заставили задуматься о том, кто сидит за рулем, сколько времени человек работает, способен ли он по состоянию здоровья исполнять свою работу, имеет ли он должную профессиональную подготовку.

Профсоюз поддерживает усилия министерства, направленные на проведение четкой разграничительной линии между водителями, имеющими свидетельства на право управления транспортными средствами, на любителей и профессионалов.

Предлагается ввести периодическое обучение водительских кадров.

Однако мы за то, чтобы это нововведение не стало очередной профанацией, не превратилось в 401-й способ относительно законного отъема денег у населения, если пользоваться терминологией Остапа Бендера.

А для того, чтобы этого не произошло, мы считаем целесообразным создание отраслевых советов по развитию квалификаций, как на автомобильном транспорте, так и в дорожном хозяйстве.

Общественными организациями в дорожном хозяйстве принципиальное решение принято. Буквально в начале декабря консультативное совещание с участием объединения работодателей в дорожном хозяйстве АСПОР состоялось на площадке Росавтодора, о чем хочется поблагодарить Агентство и присутствующего здесь Астахова Игоря Георгиевича. Кстати, нашего бывшего коллегу – члена Центрального комитета профсоюза.

Принципиального возражения против создания отраслевого Совета по квалификациям на автотранспорте ни со стороны Российского автотранспортного союза, ни со стороны министерства транспорта также нет, однако нет и полной ясности по составу совета и организации, на базе которой он будет создан. Ясно одно, что вопросы развития квалификаций на транспорте должны находиться в руках профессионалов.

**Надо постараться, чтобы профсоюзные органы были готовы к новым вызовам.**

Ведь некоторым нашим коллегам может показаться, что то, о чем я говорю: СОУТ, развитие квалификаций, даже совсем новые термины типа «цифровая

экономика», «роботизация» - это некая высокая материя, дело далекого будущего, которое если и дойдет когда-нибудь до предприятия, то очень нескоро.

А все рядом, все близко.

Правительством уже принята первая программа по цифровой экономике. И это только начало. Ведущие компании заявляют о выпуске автомобилей нового типа, управляемых роботами. Конечно, рынок не будет захвачен в одночасье, но, к одной из первых роботизируемых отраслей относят именно транспорт.

А, значит, многомиллионная армия водителей профессионалов может оказаться под угрозой высвобождения, смены профессий. Надо будет переориентировать обучение, социальные программы. И к этому мы, вся наша отраслевая система должны быть готовы.

Что касается квалификаций, то уже в настоящее время действует 287 приказ Минтранса России, утвердивший квалификационные требования к работникам, чья работа связана с движением транспортных средств. Трудовой кодекс РФ обязывает работодателей обеспечить соответствие уровня подготовки работников утвержденным квалификационным требованиям.

От того какую позицию займут профсоюзные органы будет зависеть реальная защита интересов работников.

**Взять хотя бы нормы Положения об особенностях режима труда и отдыха водителей автомобилей.** В последнее время в него внесено немало изменений. Часть из них направлена на обеспечение возможности проверки соблюдения режимов труда по показаниям тахографов. Другая группа изменений связана с потребностями работодателей повысить эффективность использования рабочей силы.

И здесь ряд норм приняты с условием согласования их первичными профсоюзными организациями. То есть ответственность за безопасность труда отнесена к уровню профкомов.

При этом успешная деятельность профсоюзных органов в немалой степени зависит от уровня **подготовки профсоюзного актива.** И здесь мы имеем значительные резервы.

В текущем году повысили квалификацию, в основном на краткосрочных семинарах (1-3 дня), организованных профобъединениями, 175 штатных профсоюзных работников. В том числе 74 председателя первичных профсоюзных организаций, 25 председателей территориальной организации, 57 специалистов аппаратов комитетов профсоюза, 3,5 тыс.чел профсоюзного актива. Однако, 90 процентов территориальных организаций профсоюза средств на обучение профсоюзных кадров и актива не планируют и не расходуют.

**Стержнем профсоюзной организации является работа по становлению, формированию профсоюзных кадров и подготовке действенного резерва руководителей первичных и территориальных организаций профсоюза.**

Профсоюзные организации ощущают на себе происходящие в субъектах Российской Федерации изменения форм собственности организаций на

автомобильном транспорте и в дорожном хозяйстве. В результате преобразований в отраслях мы потеряли ни одну тысячу работников отраслевых предприятий, что вызывало снижение числа профсоюзных организаций и членов профсоюза.

Безусловно, не везде территориальные организации понесли одинаковые потери в численности профсоюзных организаций и членов профсоюза.

На протяжении многих лет сохраняется стабильность в Татарской, Башкирской, г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области, Красноярской, Чеченской, Приморской, Белгородской, Курганской, Оренбургской, Нижегородской, Ульяновской, Челябинской, Ярославской территориальных организациях профсоюза.

**Инициативными, активными руководителями территориальных организаций профсоюза проявляют себя председатели Тюменской организации Залялятинов Нугуман, Бурятской Сластин Игорь, Свердловской Соловьева Ольга, Тульской Лесников Олег, Воронежской Даньков Николай и ряд других.**

Они, своевременно провели необходимые организационные мероприятия в ходе преобразований отраслевых предприятий, сумели правильно разобраться в происходящих процессах.

Ряды других ощутимо поредели. Это Калмыцкая, Новгородская, Смоленская, Амурская, Коми, Еврейская, Хакасская, Ивановская, Новгородская, Мурманская, Тверская, Карельская, Пензенская, Астраханская, Якутская, Архангельская, Иркутская, Калининградская, Калужская, Костромская, Курская, Магаданская, Псковская, Рязанская и ряд других территориальных организаций профсоюза,

**В соответствии с постановлением нашего предыдущего Пленума Центрального комитета профсоюза 14 декабря 2016г. № 2/2** Исполком профсоюза выделил организации, нуждающиеся в организационном и финансовом укреплении. Составлены планы работы, направленные на вывод организаций из кризисного состояния, укрепление взаимодействия с региональными объединениями организаций профсоюзов. В марте 2017 года Исполком профсоюза рассмотрел ситуацию в Амурской, Новгородской и ряде других территориальных организаций профсоюза. В июне заслушал ситуацию в Кемеровской, Карельской организациях профсоюза. Введено в практику работы Исполкома профсоюза заслушивание отчетов председателей территориальных организаций профсоюза о проделанной работе. Так, в сентябре Исполком профсоюза заслушал отчет председателей Калужской и Тверской областных организаций профсоюза о выполнении уставных требований и постановлений коллегиальных руководящих и исполнительных органов профсоюза, рассмотрел ситуацию в Смоленской областной организации профсоюза.

Эту практику нужно продолжать.

**Для отстаивания прав членов профсоюза необходимы дееспособные организации профсоюза, всесторонне подготовленные специалисты.**

При формировании комитетов профсоюза всех уровней следует больше

избирать в их состав молодежи.

Сегодня из действующих руководителей территориальных организаций профсоюза 54 человека являются людьми пенсионного возраста. О необходимости формирования действенного резерва на председателей первичных и территориальных организаций Центральный комитет профсоюза неоднократно обращал внимание территориальных организаций профсоюза, однако положение дел остается неудовлетворительным.

**К сожалению, не можем мы пока похвалиться успехами в реализации молодежной политики в профсоюзе.**

Некоторое оживление деятельности Молодёжных советов организаций профсоюза, которое мы наблюдали 2 года назад, затихло.

Работа, активно начатая по многим направлениям, фактически приостановлена.

По-прежнему только в 31 территориальной организации профсоюза имеются молодёжные советы или определены ответственные за проведение молодёжной политики. Мало материалов по молодёжной тематике находят отражение на страницах газеты «Единство» и на сайте профсоюза, на информационных стендах профорганизаций.

Мы рассчитываем на нового председателя Молодёжного совета, а им утверждён Давлетшин Марат Феликсович – заместитель председателя Башкирской республиканской организации профсоюза, и надеемся, что его активная позиция позволит поднять на новый уровень работу с молодежью.

Мы предлагаем Молодежному Совету созвать в следующем году Молодежный слет, по типу того что прошел в 2015 году, с тем чтобы наметить новые задачи и новые перспективы молодежного движения в профсоюзе.

**Товарищи!**

**По-прежнему, одним из самых актуальных для профсоюза остается вопрос дисциплины.**

Мы видим, что в ряде территориальных организаций профсоюза заседания комитетов и президиумов проводятся не регулярно, актуальные вопросы деятельности профсоюзных организаций и членов профсоюза не рассматриваются.

**Очередной иллюстрацией неорганизованности комитетов профсоюза может служить работа в рамках объявленного 2017 года «Годом профсоюзной информации».**

Исполком профсоюза постановлением от 22 марта 2017 года № 6/3 утвердил План мероприятий, минимальные стандарты информационного обеспечения профсоюзных организаций. Однако, только 25 территориальных организаций действуют в соответствии с решением Исполкома, представили в ЦК профсоюза данные мониторинга информационных ресурсов. Это не позволяет в настоящее время сформировать единую информационную базу профсоюза.

Территориальные организации профсоюза Астраханская, Ивановская, Саратовская, Смоленская, не имеют электронной почты, что затрудняет

доведение до них оперативной информации.

Не могу не отметить и наших передовиков.

9 организаций профсоюза имеют собственные сайты в сети Интернет (Башкирская, Бурятская, Татарская республиканские, Московская городская, Свердловская, Тюменская областные организации профсоюза – собственные сайты. Кемеровская областная, Пермская краевая и некоторые другие организации профсоюза имеют собственные разделы на сайтах территориальных профобъединений).

Территориальные организации профсоюза Башкирская, Мордовская, Татарская, Чувашская республиканские, Московская городская, Тульская областная и некоторые другие регулярно размещают публикации на профсоюзную тематику в региональных средствах массовой информации, в т.ч. в радио и телепрограммах, в печатных изданиях территориальных профобъединений.

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

Не секрет, что в нашем профсоюзе средства всех профорганизаций образуются за счет поступлений от членских профсоюзных взносов.

Справедливости ради скажу, что отношение к финансам у многих руководителей профорганизаций стало более ответственным. Процент перечислений членских профвзносов Центральному комитету профсоюза за последний год увеличился до 3,1 процента от их валового объема.

Основной вклад в увеличение отчислений взносов внесла Московская городская организация профсоюза, а так же Тюменская территориальная организация профсоюза. Увеличили отчисления Краснодарская, Оренбургская, города Санкт-Петербурга и Ленинградской области территориальные организации профсоюза.

В 2017 году полностью либо частично погасили свою задолженность по перечислению членских профсоюзных взносов перед ЦК профсоюза Самарская, Новосибирская, Омская, Ростовская, Ярославская территориальные организации профсоюза.

Наведению порядка в финансовой сфере профсоюза способствовала целенаправленная работа Контрольно-ревизионной комиссии Профсоюза, которой была изучена финансовая работа в Алтайской, Кабардино-Балкарской, Северо-Осетинской и ряде других территориальных организациях профсоюза.

**Но не все так хорошо, как хотелось бы.** Как видно, сбор взносов ЦК профсоюза все еще намного отстает от 5 процентного уровня, определенного Съездом Профсоюза.

Все еще имеется задолженность по перечислению членских профсоюзных взносов на счета профсоюза работодателями отраслевых предприятий. К сожалению, не во всех случаях профсоюзные органы проявляют настойчивость во возврату средств профсоюза. Эту работу надо выполнять при содействии правовой службы нашего профсоюза. И эту работу мы уже начали.

**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 2018 году и в дальнейшем.

**Спасибо за внимание.**