

## **ДОКЛАД**

### **2 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 2017 год»**

**Председателя профсоюза В.Ломакина**

Уважаемые члены Центрального комитета!

Уважаемые гости!

#### **СЛАЙД 1 ЛВВ**

Еще и года не прошло после 7 съезда профсоюза, который состоялся в конце января 2016 года, принял Программу Профсоюза по защите социально-трудовых прав и интересов членов Профсоюза на 2016 –2020 годы, 6 Резолюций по основным вопросам, входящим в круг интересов профсоюза.

Наиболее полная информация о работе комитетов профсоюза по выполнению решений съезда в 2016 году представлена в документах пленума, поэтому я в докладе затрону отдельные, наиболее важные вопросы.

Деятельность пассажирского автотранспорта и городского электрического транспорта прошла под флагом введения в действие норм Федерального закона № 220-ФЗ от 13 июля 2015 года "Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации".

Он стал, по сути, первым значительным актом федерального уровня, который касается организации пассажирских автоперевозок.

Однако, надо сказать, что призванный привести элемент упорядочения в организацию транспортного обслуживания пассажиров, в первую очередь, в городах, он пока эту функцию не выполняет.

Более того, заложенные в нем нормативы, имеющие нечеткое или неоднозначное толкование, привели к растерянности в ряде регионов и, по сути, не соблюдению данного закона, а где то к извращению сути этого закона.

До сих пор в большинстве регионов не приняты Документы планирования, которые должны стать основой при определении маршрутов перевозок, количестве и требований к перевозчикам.

Вместо ликвидации убыточности городских маршрутных перевозок пассажиров, вытеснения с рынка перевозок нелегальных перевозчиков, в ряде случаев произошло законодательное закрепление ущербного положения на рынке добросовестных операторов.

В некоторых регионах цена государственного или муниципального контракта не только не обеспечивает полную оплату транспортной работы, но установлена на ничтожно низком уровне, есть даже 1 рубль за 1 км пробега, узаконив тем самым фактическое отсутствие экономически обоснованной оплаты.

Иначе, как насмешкой над законом, над профессионалами такие действия заказчиков перевозок назвать нельзя.

**Резко возросло в последнее время число крупных и средних предприятий городского пассажирского транспорта оказавшихся в состоянии неплатежеспособности, имеющих большую кредиторскую задолженность, долги в пенсионный и другие внебюджетные фонды.**

В тяжелом финансовом состоянии по итогам 1 полугодия текущего года находились предприятия Красноярского, Приморского краев, Волгоградской, Воронежской, Новосибирской, Омской, Ярославской областей

### **СЛАЙД 2 (Челябинск)**

В Челябинске под угрозой увольнения оказались почти 800 работников МУП «Челябавтотранс». Люди считают, что этим дело не кончится, и общественный транспорт будут банкротить дальше.

Они говорят так:

— Закроют нас, возьмутся за трамваи и троллейбусы. Нас, как рабов, хотят передать в руки частным фирмам, ведь перевозки это большие деньги и дотации от государства на проезд льготникам.

В Хабаровском крае 1200 работников Хабаровского ПАТП 1 получили предупреждение об увольнении. А чтобы не было бунта держат людей в напряжении – может, еще не уволим. А если уволим, то не всех. Вынуждают людей молчать: не бузи, а то и это отберем.

### **СЛАЙД 3 ЛВВ**

В большинстве случаев задолженность предприятий была накоплена вследствие недостаточного их финансирования из бюджетов разных

уровней, неполной оплаты транспортной работы, перевозки льготных категорий пассажиров.

Совершенно очевидно, что органы власти и местного самоуправления пытаются избавиться от обязательности погашения собственных долгов и принимают решения в отношении своих кредиторов – отраслевых предприятий об их реорганизации, приватизации, даже прекращения деятельности.

При этом нередко авторы этого беспредела, а иначе назвать это трудно, оправдывают свои действия высокими мотивами:

«Надо ликвидировать неэффективные производства, дать дорогу малому бизнесу, развивать самозанятость» и т.д.

Уничтожают крепкие, успешные, профессиональные предприятия.

На автомобильном транспорте полным ходом идет разукрупнение бизнеса. В настоящее время физическим лицам принадлежит 52,3% подвижного состава на грузовом автотранспорте и 49,8% на автобусном.

**Вопросы сохранения эффективной транспортной системы постоянно ставятся профсоюзом, его организациями перед Министерством транспорта Российской Федерации, другими органами власти, от которых зависит решение этого вопроса.**

Напомню, что принятая на 7 съезде профсоюза Резолюция по автомобильному транспорту содержала конкретные требования к органам власти, и надо признать, что поставленные профсоюзом вопросы сегодня почти на 100 % реализуются нашим министерством.

Министр транспорта РФ М.Ю.Соколов подписал письмо Губернаторам регионов о сохранении муниципальных транспортных предприятий. Во многих субъектах это письмо возымело действие, к нему прислушались и ликвидация крупных автопредприятий была приостановлена.

В скором времени планируется утверждение Социальных транспортных стандартов, на принятии которых настаивал профсоюз в течение почти 10 лет. Мы рассчитываем, что они станут основой для определения в регионах сети маршрутов с регулируемым тарифом.

Подготовлен Минтрансом и сегодня обсуждается в транспортном сообществе проект Порядка определения начальной (максимальной) цены государственного или муниципального контракта на перевозки пассажиров и багажа на маршрутных перевозках по регулируемым тарифам.

НИИАТом разработан проект Стратегии развития автомобильного и городского пассажирского транспорта до 2030 года.

В нем учтены предложения профсоюза о необходимости решения вопросов социальной политики, обеспечения не только должной подготовки кадров, но и достойного уровня жизни работников. Ведь на автомобильном и городском электрическом транспорте сегодня работают более 1 миллиона человек – граждан Российской Федерации.

Надеемся, что в Стратегии будут заложены механизмы по сохранению и обеспечению безубыточной деятельности городского электрического транспорта, который не в состоянии в существующих условиях на равных конкурировать с автобусными предприятиями и мелким частным бизнесом.

**В дорожном хозяйстве, при, в целом, благополучном положении дел с финансированием содержания и ремонта федеральной сети автодорог в последние годы ситуация пока не настолько удручающая.**

На 2016 год общий объем бюджетных ассигнований Федерального дорожного агентства составляет 580,7 млрд. рублей.

Доля федеральных автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям, по предварительной оценке составит 71,0%.

**Однако и здесь имеются тенденции ее ухудшения в следующем 2017 году.**

Если говорить о сети автомобильных дорог регионального значения, то здесь доля автомобильных дорог, не отвечающих нормативным требованиям, на 1 января 2016 года составляла 61,9%.

Работы – непочатый край. Однако, обеспеченность финансовыми ресурсами в субъектах Российской Федерации в 2016 году работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог регионального значения составляет всего лишь 14-15% от нормативной потребности.

**Трудная ситуация, в которой оказались отраслевые предприятия, естественно, негативно сказывается на положении работников.**

В первую очередь на уровне оплаты их труда.

По данным Росстата в 1 полугодии 2016 года заработная плата на транспорте в целом по России составила 44 тыс. рублей. За год она поднялась на 7,4%. Как раз на столько, на сколько выросли потребительские цены за этот период в среднем по Российской Федерации.

А как обстоят дела в наши отраслях?

**СЛАЙД 4 ЛВВ**

Наиболее благоприятная обстановка – в дорожных организациях. Здесь зарплата составляет 32 тыс. рублей в месяц. Но и это на треть меньше, чем в целом по транспорту. На автобусном транспорте она ниже - 29 тыс. рублей, менее 27 тыс. рублей – на горэлектротранспорте.

По-прежнему, уровень заработной платы работников отраслевых предприятий в большинстве субъектов Российской Федерации ниже уровня средней зарплаты по региону.

Это данные государственной статистики.

По информации территориальных организаций профсоюза среднемесячная заработная плата составила в 1-ом полугодии 2016 года в автотранспортных предприятиях без учета показателей транспортников в Москве совсем иная – 23,0 тыс. рублей у автобусников, 20,7 тыс. рублей – на ГЭТ. В дорожных организациях, в которых созданы организации профсоюза зарплата также невысокая 22,3 тыс. рублей.

По данным территориальных организаций профсоюза увеличение зарплаты по сравнению с аналогичным периодом прошлого года составило на автотранспорте - 2,2%, в дорожном хозяйстве – 4,2%. То есть, с учетом роста цен за это же время, можно сказать, что реальная заработная плата работников понизилась на 3-5%.

Это в среднем.

Есть регионы, где организации не повышают заработную плату работников на протяжении нескольких лет.

4 года не принималось решение об увеличении размеров оплаты труда работников в ГУП «Мострансавто» Московской области.

С 2013 года не поднимают уровень оплаты труда работников ЗАО «Медынский дорожник» (Калужская область), Федеральное казенное учреждение Упрдор «Вилной», ФКУ «Дирекция по строительству транспортного обхода города Санкт-Петербурга Федерального дорожного агентства», Акционерное общество «Автодор» (Кемеровская область) и ряд других. В ООО «Автомобильные дороги Пскова» зарплата не индексировалась с декабря 2011 года!

В ООО «Стройкапиталгрупп» Рязанской области средняя зарплата дорожников на содержании автодороги М-5 «Урал» в октябре 2016г. составила 9 тыс. рублей. И это далеко не единичный пример.

Есть регионы, где в 2016 году даже номинальный размер заработной платы работников в дорожных организациях уменьшился. Это Республики Карелия и Удмуртия, Пермский, Хабаровский края, Астраханская, Волгоградская, Московская области и ряд других.

Минимальные гарантии по оплате труда, установленные федеральными отраслевыми соглашениями, выполняются лишь в 30,1% автотранспортных предприятий и 38,9% предприятий горэлектротранспорта, 16,5% дорожных организаций.

Несмотря на ужесточение ответственности работодателей за несоблюдение сроков выплаты зарплаты, имелась задолженность по выплате заработной платы работников в ряде отраслевых предприятий Республик Кабардино-Балкарской, Северной Осетии – Алании, Чувашии, Иркутской, Новосибирской областей.

По состоянию на 1 ноября 2016 года имелась задолженность по выплате заработной платы работников в сумме порядка 4 млн. рублей в МУП Управление электротранспорта г. Уфы Республики Башкортостан.

**Действия профсоюзных организаций в этих условиях были сосредоточены на реализации отраслевых соглашений, коллективных договоров, совершенствовании социального партнерства.**

В сравнении с 2015 годом доля отраслевых предприятий, соблюдающих условия Федеральных отраслевых соглашений, увеличилась: на автомобильном транспорте на 12,5%, на горэлектротранспорте – на 25,3%, в дорожном хозяйстве – на 8,8% .

Территориальными организациями профсоюза заключено более 50 региональных и территориальных отраслевых соглашений. В отраслевых организациях процент охвата коллективными договорами составляет 82%.

Более чем на 10% повышена заработная плата в организациях автомобильного и горэлектротранспорта в Республике Татарстан, Красноярском, Пермском краях, Вологодской, Воронежской, Пензенской, Псковской областях.

Рост оплаты труда отмечен в дорожных организациях в Республике Северная Осетия – Алания, Республике Чувашия, в Ставропольском крае, во Владимирской, Иркутской, Ленинградской, Оренбургской, Свердловской областях и ряде других.

## **СЛАЙД 6**

Вы знаете, что буквально в конце ноября этого года стороны Федеральных отраслевых соглашений и по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту, и по дорожному хозяйству на 2014-2016 годы приняли решение о продлении срока их действия на 2017-2019 годы, подписаны соответствующие Дополнительные соглашения.

**Вместе с благодарностью к нашим социальным партнерам** за конструктивную позицию и оперативность в проведении переговоров по принятию этих соглашений хотелось бы обратиться к Российскому автотранспортному союзу, Федеральному дорожному агентству, Ассоциациям АСПОР и РАДОР, чтобы выполнение наших соглашений стало предметом внимания не только профсоюзных органов, но и работодателей.

Установленные соглашениями трудовые гарантии для работников – это не только инструмент защиты непосредственно работников, но и норматив для определения расходов на оплату труда при определении цены государственного или муниципального контракта, будь то - перевозка пассажиров или дорожные работы.

### **СЛАЙД 7**

Было бы правильно, если бы стороны соглашений совместно проводили проверки выполнения отраслевого соглашения на предприятиях.

Ранее такой успешный опыт совместной работы Росавтодора и профсоюза принес значительные положительные результаты. В течение нескольких месяцев число предприятий, выполняющих соглашение, увеличилось втрое. И это произошло без всякого выкручивания рук работодателям и подведения их повышенными расходами под банкротство.

Думается, что у тех работодателей, которые открыто игнорируют отраслевые документы, такие проверки могли бы проходить с участием или под патронажем Государственной инспекции по труду. Соответствующее соглашение о взаимодействии профсоюза и Роструда было заключено еще в 2010 году.

### **СЛАЙД 8 ЛВВ**

**К сожалению, уровень взаимодействия органов профсоюза и органов объединений работодателей как на федеральном, так и на уровне территорий, снизился.**

Давно не проводились совместные заседания выборных органов Российского автотранспортного союза, Российского объединения работодателей в дорожном хозяйстве АСПОР и Исполкома профсоюза, на которых бы совместно рассматривались и принимались решения по вопросам, связанным с трудовыми отношениями и положением на предприятиях.

А ведь раньше такие заседания были нередкими.

Надо возобновить практику их проведения. От этого должны выиграть и предприятия, и работники, и сами наши общественные организации.

Пользуясь присутствием на Пленуме ЦК профсоюза представителей объединений работодателей, я обращаюсь к ним с предложением провести такие мероприятия в оговоренные сроки осенью следующего года.

**Надо отметить, что уровень взаимодействия государственных органов, Министерства транспорта РФ, Федерального дорожного агентства, Минтруда России с общественными организациями наоборот в последнее время достиг очень высокого уровня.**

И это не просто дежурные согласования.

Позиция профсоюза и его организаций учитывалась органами власти при подготовке и принятии ими новых нормативных актов, в том числе касающихся особенностей режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, троллейбусов, трамвая, совершенствования отраслевой системы квалификаций, разработки и применения профессиональных стандартов, проведения специальной оценки условий труда и других, влияющих на трудовые отношения работников.

Сегодня как никогда велико влияние **работодателей** на принятие решений государственными органами по различным аспектам деятельности.

Важной стороной социального партнерства является участие представителей профсоюзов, объединений работодателей **в работе общественных и координационных советов при органах власти, трехсторонних комиссиях разных уровней по регулированию социально-трудовых отношений.**

### **СЛАЙД – Фото встречи с Министром**

Не могу не отметить значимость продолжающихся неформальных встреч профсоюзного актива с **Министром транспорта России Соколовым М.Ю., в которых принимают участие руководители отраслевых блоков министерства.**

В ходе указанных встреч были заострены первоочередные проблемы ряда дорожных организаций, где имелась задолженность бюджета за выполненные работы, пассажирских автотранспортных предприятий, которым не оплачивается в полном размере выполненная транспортная работа и других.

Ответы на вопросы, поставленные на последней встрече в октябре



2016 года опубликованы в нашей газете Единство и имеются в материалах Пленума.

**Очень важно, чтобы голос профсоюза был слышен, чтобы было понятно, чего мы хотим, чего добиваемся.**

Просто необходимо найти общее понимание таких новых процессов как совершенствование системы профессиональных квалификаций, применение профессиональных стандартов, проведение специальной оценки условий труда на рабочих местах и связанное с этим установление компенсационных выплат, предоставление дополнительных отпусков, назначение льготной пенсии.

Проведённый комитетами Профсоюза мониторинг показал, что из более семи тысяч рабочих мест, где уже проведена спецоценка условий труда, на 23% из них класс условий труда был снижен, причем без проведения мероприятий по улучшению условий труда.

При этом мы столкнулись с несовершенством Методики проведения спецоценки, которая не обеспечивает единых подходов к определению вредных факторов на рабочих местах водителей автомобилей, троллейбусов, трамваев. Число показателей напряженности труда, подлежащих оценке, нормативно снижено с ранее действовавших 23-х параметров до шести.

Принципиальную позицию заняли профком Екатеринбургского трамвайно-троллейбусного управления и комитеты Свердловской и Нижегородской областных организаций Профсоюза, которые не согласились с необъективными выводами аттестующей организации и, по сути, инициировали работу по совершенствованию порядка проведения специальной оценки условий труда на рабочих местах в целом по отрасли.

Предложения профсоюза по внесению изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 14 апреля 2014 г. № 290 «Об утверждении перечня рабочих мест в организациях, осуществляющих отдельные виды деятельности, в отношении которых специальная оценка условий труда проводится с учетом устанавливаемых уполномоченным федеральным органом исполнительной власти особенностей» в части включения в указанный Перечень рабочих мест водителей автобусов, троллейбусов, трамваев, работающих на регулярных городских пассажирских маршрутах, нашли поддержку Министерства транспорта, Российского автотранспортного союза, Минтруда России.

Надо сказать, что профсоюз здесь выступает не только за сохранение объективности при проведении спецоценки на рабочих местах водителей, но и за экономию средств работодателей на собственно

проведение спецоценки.

Учитывая то, что фактор напряженности труда водителей связан не столько с принадлежностью к тому или иному предприятию или работодателю, а зависит от дорожных условий, городской инфраструктуры, интенсивности движения на маршруте, дорожной ситуации в городе, профсоюз предлагает провести спецоценку по ограниченному перечню рабочих мест водителей транспортных средств, освободив от необходимости ее проведения основную массу предпринимателей-автотранспортников.

Вы знаете, что в сентябре этого года изменения в 290 постановление Правительства были одобрены Российской трехсторонней комиссией по регулированию социально-трудовых отношений и находятся в стадии подписания.

Мы должны найти общую позицию и в отношении **профессиональных стандартов** и их применения в предприятиях. Напомню, что профстандарты сегодня носят рекомендательный характер, кроме тех из них, которые содержат Требования к квалификации работника, утвержденные соответствующим органом власти в конкретном виде деятельности. У нас это приказ Минтранса России от 28 сентября 2015 года №287. «Об утверждении профессиональных и квалификационных требований к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом».

Вводится механизм независимой оценки квалификации, которая, не является обязательной, ни для работников, ни для работодателей, но тоже может неоднозначно трактоваться в действующих организациях. Мы договорились с работодателями, и эта норма вошла в федеральные соглашения, что работодатели не будут настаивать на проведении оценки квалификации работника за его счет.

Однако, чтобы исключить нарушения законодательства при перечисленных нововведениях предложили бы министерству, Росавтодору, объединениям работодателей организовать и провести совместный семинар с участием руководителей и председателей профкомов предприятий. Надо сделать это направление не ареной борьбы, а полем для конструктивного диалога заинтересованных сторон с едиными подходами и идеями.

**Конечно, развивая социальное партнерство, мы не можем сворачивать осуществление общественного контроля за соблюдением**

**на предприятиях действующего законодательства, охраны труда, в том числе силами профсоюзных технической и правовой инспекций труда.**

Инспекциями труда профсоюза ежегодно проводятся сотни проверок соблюдения законодательства о труде и охране труда в предприятиях автомобильного транспорта, городского электротранспорта и дорожного хозяйства, выносятся представления работодателям с требованием об устранении выявленных нарушений.

Конечно, эффективность деятельности инспекций могла бы быть значительно выше, если бы во всех территориальных организациях профсоюза они были воссозданы.

К сожалению, эта задача сегодня вряд ли выполнима.

Поэтому, и мы неоднократно об этом говорили, необходимо развивать институт уполномоченных по охране труда и общественных правовых уполномоченных профсоюза из числа профсоюзного актива.

Сегодня количество таких уполномоченных в профсоюзе составляет более 2 тысяч человек. И их число могло бы быть увеличено, с тем, чтобы осуществлять профсоюзный контроль на рабочих местах на каждом предприятии, в каждом подразделении.

Всё ещё слабо используются иные механизмы защиты и восстановления нарушенных трудовых прав членов профсоюза. Недостаточно используются возможности комиссий по трудовым спорам – в КТС направлено и рассмотрено всего 318 заявлений.

В последнее время активизировалась работа по судебному разрешению противоречий с теми работодателями, конфликтные ситуации с которыми не были разрешены в рамках социального партнерства. В судах с участием профсоюза рассмотрено 499 дел. В 431 случае иски удовлетворены полностью или частично.

Все еще недостаточно налажено взаимодействие с территориальными органами Государственной инспекции по труду. Профсоюзными инспекторами направлено в Роструд всего 102 материала.

Хотелось бы видеть и более тесное взаимодействие профсоюзных организаций с органами прокуратуры в вопросах отстаивания социально-трудовых прав работников, куда наши профсоюзные организации обращались 155 раз.

### **Уважаемые товарищи!**

Многоплановость задач, поставленных 7 съездом профсоюза, требовала от профсоюзных органов повышенной концентрации усилий, перестройки своей работы.

### **СЛАЙД 9**

По состоянию на 1 января 2016 года Профсоюз объединял 77 территориальных организаций Профсоюза, 1609 первичных профсоюзных организаций с общей численностью 236 тысяч членов Профсоюза. В 2016 году создана первичная профсоюзная организация работников МУП «Ингуштранс» в республике Ингушетия. Восстановлена деятельность Забайкальской краевой организации профсоюза.

Членами Профсоюза являются 74% работающих в отраслевых организациях и учащихся профессиональных учебных заведений. Однако есть территориальные организации Профсоюза, где охват профсоюзным членством остается низким, от 30 до 60%.

### **СЛАЙД 10**

63 территориальных организации Профсоюза имеют численность менее четырех тысяч человек. В пяти регионах в составе Профсоюза отсутствуют первичные профсоюзные организации в транспортных предприятиях, еще в пяти – в дорожных организациях.

Надо прямо сказать, что среди работников отраслевых предприятий мы проводим еще недостаточную работу по вовлечению их в профсоюз, а рассчитывать на административный ресурс часто не срабатывает.

**Нам нужно корректировать стиль работы выборных профсоюзных органов**, повысить роль профсоюзных собраний, заседаний профсоюзных комитетов, расширить круг обсуждаемых вопросов, обеспечить участие членов профсоюза в обсуждении и реализации решений принятых профсоюзными органами, добиваться их безусловного выполнения.

К сожалению, у многих членов профсоюза сложилось убеждение, что решение задач, стоящих перед профсоюзом возлагается только на председателей выборных профсоюзных органов. Этому во многом способствуют и сами председатели, которые вместо функции организатора, берут на себя роль непосредственного исполнителя большинства решений.

Сила же профсоюзной организации заключается в готовности членов профсоюза выполнять решения, выработанные руководящими органами. Конечно, эти решения должны быть понятными и поддерживаться большинством членов профсоюза.

**Надо оживить работу по вовлечению в профсоюзную деятельность молодежи** в возрасте до 35 лет, доля которых среди членов Профсоюза составляет 23,7%. С этой целью созданы Молодежный совет Профсоюза, Молодежные советы в 31-й территориальной организации Профсоюза.

Мы рассчитываем, что молодые работники станут инициаторами новых идей по решению социально-экономических задач предприятий и их работников, созданию в профсоюзной среде атмосферы взаимопомощи и взаимоподдержки.

Используя возможности молодежи в Интернете и социальных сетях, мы должны активно влиять на результаты электронных голосований по различным вопросам общественно-политической жизни и формирование позитивного общественного мнения о работниках автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

## **СЛАЙД 11**

Надо смелее выдвигать молодежь в состав выборных органов Профсоюза. В настоящее время председателями первичных профсоюзных организаций избрано всего 180 человек в возрасте до 35 лет - это 11,2 % от общего числа председателей первичек.

71% председателей территориальных организаций профсоюза – имеют возраст свыше 60 лет. Лишь 15 человек – не пенсионного возраста.

При этом, не выполнены решения ЦК профсоюза по формированию резерва на должность председателя территориальной организации профсоюза в Амурской, Горно-Алтайской, Еврейской, Ивановской, Калмыцкой, Камчатской, Тверской территориальных организациях профсоюза.

**Важное место в работе профсоюзных организаций должно уделяться взаимодействию с региональными профсоюзными объединениями Федерации независимых профсоюзов России.**

Состоявшиеся в последние годы съезды нашего Профсоюза и Федерации Независимых Профсоюзов России приняли решения, направленные на укрепление организационной и финансовой дисциплины, повышение эффективности работы профсоюзных органов. В Устав нашего Профсоюза, внесен ряд поправок, касающихся сближения позиций, консолидации усилий общероссийских профсоюзов, ФНПР, территориальных профобъединений для решения социальных вопросов как на федеральном, так и на региональном, местном и локальном уровнях.

В 2016 году 15 территориальных организаций профсоюза привели свои регистрационные документы в соответствие с Уставом профсоюза и изменениями, внесенными в законодательство.

Задача профсоюзных органов обеспечить выполнение этих решений.

## **СЛАЙД 12 ЛВВ**

Приоритетом для совместной работы организаций отраслевого профсоюза и профобъединений должен стать рост численности членов Профсоюза и первичных профсоюзных организаций.

**Говоря о мотивации членства в профсоюзе, надо иметь ввиду необходимость формирования единого информационного пространства.**

**ФНПР провозгласила новый 2017 год – Годом профсоюзной информации.** И наш профсоюз не должен остаться в стороне от этого мероприятия.

Во многих организаций эта работа целенаправленно проводится.

ЦК профсоюза регулярно обновляет сайт профсоюза, улучшено содержание газеты ЦК профсоюза «Единство», повышена регулярность ее выхода.

В 8 территориальных организациях профсоюза созданы свои сайты. Территориальные организации по электронной почте и на сайте оперативно информируются о деятельности профсоюза.

Однако, этого явно недостаточно. Нужны новые нетривиальные решения, которые поднимут информационный обмен в профсоюзе и популяризировать его деятельность во внешней среде.

**Полноценная работа ЦК профсоюза, территориальных и первичных организаций невозможна без соблюдения выборными профсоюзными органами нормативных документов Профсоюза, обеспечения строгой профсоюзной дисциплины.**

Надо признать, что в профсоюзе есть еще комитеты профсоюза, которые не выполняют решения вышестоящих органов, не принимают коллегиальные решения по важнейшим вопросам деятельности профсоюза, несвоевременно представляют отчетность о своей деятельности.

**Показательна ситуация, сложившаяся по выполнению решения Исполкома профсоюза о проведении единой акции профсоюза в октябре текущего года.**

Не все профорганизации воспользовались возможностью в очередной раз привлечь внимание органов власти и местного самоуправления к проблемам отраслевых предприятий и их работников. Во многих регионах в объявленной в октябре 2016 года Исполкомом профсоюза в соответствии с решением VII съезда профсоюза единой

акции, направленной на улучшение социально-экономического положения работников отраслевых предприятий, они участия не приняли.

Напомню, что по решению 7 съезда Исполком профсоюза рассмотрел положение дел в отраслях по итогам 1 полугодия 2016 года и принял решение о проведении единой профсоюзной акции. Обратите внимание - я не употребляю слов «акция ПРОТЕСТА». Подразумевалась акция привлечения внимания к проблемам предприятий, к проблемам работников. Поэтому и форма акции выбрана самая мягкая – направление обращения к губернатору региона.

**Многие организации воспользовались этим решением Исполкома.**

О направлении обращений главам субъектов Российской Федерации проинформировали ЦК профсоюза только Башкирская, Волгоградская, Марийская, Московская областная, Новосибирская, Омская, Орловская, Пермская, Псковская, Свердловская, Чувашская, Хабаровская, Ярославская территориальные организации профсоюза и некоторые другие.

В Московской области, по имеющейся информации, в результате переговоров приняли-таки долгожданное решение о повышении тарифной ставки 1 разряда в МУП «Мосавтотранс» до уровня, определенного Федеральным отраслевым соглашением, и заработной платы работникам в целом.

Но нашлись комитеты, которые посчитали проведение акции излишним или преждевременным.

И это при той непростой ситуации, о которой мы сегодня здесь говорим!

Председателям организаций, не направивших обращения к губернаторам, скажу: «Вы подвели членов своих организаций, не сделали возможные шаги к улучшению их положения».

При отсутствии дисциплины, управляемости в профсоюзе любые решения руководящих органов - бессмысленны. И решения территориальных организаций профсоюза – при невыполнении их первичками. И решения Центрального комитета – наши с вами решения - при наличии «особых» мнений территориальных организаций профсоюза. Если решения Центрального комитета, которые мы сегодня примем, не будут выполнены вовремя, затраченное на их принятие время можно считать напрасным, выброшенным из жизни.

Думаю, было бы правильно, если наш Пленум укажет председателям организаций на их личную ответственность за выполнение решений выборных органов профсоюза и обяжет их выполнить все-таки решение

съезда профсоюза и Исполкома профсоюза и направить обращения в органы власти регионов.

### **Уважаемые коллеги!**

Финансовая работа является одним из важнейших направлений в деятельности Профсоюзной организации.

В целом по Профсоюзу валовый сбор членских профсоюзных взносов в первом полугодии 2016 года возрос по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Увеличилось число территориальных организаций профсоюза, выполняющих решения VII съезда Профсоюза в части распределения профсоюзных средств.

Теперь таких территориальных организаций 10. Не могу их не назвать. Это Башкирская, Бурятская, Приморская, Ставропольская, Белгородская, Владимирская, Калининградская, города Санкт-Петербурга и Ленинградской области, Тульская и Челябинская территориальные организации профсоюза.

Хочу поблагодарить председателей и актив этих организаций за решительность и принципиальный подход к выполнению решений руководящих органов профсоюза.

### **СЛАЙД 13**

Однако, ситуация в целом меняется медленно.

В распоряжении первичных профсоюзных организаций остается 66,8% членских профсоюзных взносов. На деятельность территориальных организаций Профсоюза перечисляется 27,0%, в ЦК Профсоюза-только 3,1% профсоюзных взносов, вместо 5%, установленных VII съездом Профсоюза.

### **СЛАЙД 14**

В результате Профсоюз не может выполнить свои обязательства как членская организация ФНПР.

Не выполняются нашим профсоюзом и решения 9 съезда ФНПР, который в Резолюции по финансовому вопросу рекомендовал отраслевым профсоюзам принять решения о направлении на межсоюзную работу (в ФНПР и региональные объединения организаций Профсоюзов) 8% валового объема членских профвзносов.

Мы направляем в среднем порядка 3,3% валового сбора.

### **СЛАЙД 15**

Одной из причин такого положения в ряде организаций, я подчеркиваю – не во всех, является задолженность по перечислению



членских взносов в территориальные организации Профсоюза. На 1 июля 2016 года размер задолженности составлял 20,5 миллионов рублей. Сказывается на финансовом состоянии организаций профсоюза несвоевременное перечисление взносов некоторыми работодателями. В условиях дефицита финансов у предприятий, средства профсоюза, образовавшиеся перечислением из заработной платы работников, представляют из себя желанный кусок для руководителей предприятий. В 2015 году работодателями задержаны перечисления членских взносов на сумму более 19 миллионов рублей, и это по далеко не полному кругу организаций.

К сожалению, не всегда профсоюзные лидеры активно противостоят таким незаконным действиям работодателей, «входят» в их положение, боятся потерять партнерский контакт с ними.

### **СЛАЙД 16**

Надо повышать эффективность расходования средств профсоюзных взносов.

Однако, по-прежнему значительная доля членских профсоюзных взносов — свыше 35% от валового сбора направляется на проведение культурно-массовых и спортивных мероприятий, оказание материальной помощи. В то же время на работу среди молодежи, обучение профсоюзного актива - всего 1 % от валового сбора. Часто средства на эти цели вообще не предусматриваются.

### **СЛАЙД 17 ЛВВ**

#### **Уважаемые товарищи!**

Руководящими органами профсоюза приняты документы, определяющие направления и ориентиры деятельности профсоюза по защите законных прав и интересов членов профсоюза, составлены и утверждены подробные планы мероприятий по их реализации.

Дело – за малым: НАДО ИХ ВЫПОЛНЯТЬ.

Надеюсь, что решения Пленума ЦК профсоюза приблизят нас к решению этой задачи.

Спасибо за внимание!