

**ДОКЛАД**  
**VII съезду профсоюза «Отчет о работе Центрального комитета профсоюза по**  
**выполнению решений V Съезда профсоюза»**  
**Председателя профсоюза В.В.Ломакина**

**26 января 2016 года**  
**г.Московский**

**Уважаемые делегаты съезда!**  
**Уважаемые гости!**

В отчетном периоде Центральным комитетом профсоюза, комитетами территориальных и первичных профсоюзных организаций проведена большая работа по решению задач, определенных V Съездом профсоюза.

Подробная Информация об этом имеется в материалах съезда.

Поэтому в своем докладе я остановлюсь на наиболее важных событиях прошедшего пятилетнего периода, направлениях защитной деятельности профсоюза, проблемах, препятствующих повышению ее эффективности, и задачах на очередной срок полномочий выборных органов профсоюза.

**Начало отчетного периода было обнадеживающим.** Напомню, что оно совпало с выходом отраслей из кризиса 2008-2009 годов.

Тогда 5 съезд профсоюза, оценивая ситуацию в отраслях, обратился к органам власти с предложениями по обеспечению стабильной работы и развитию автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

И, надо сказать, что отдельные важные для отраслей решения были приняты.

Получила, наконец, необходимую государственную поддержку **дорожная отрасль.**

С 2012 года восстановлены дорожные фонды в Российской Федерации – целевые источники финансирования дорожного хозяйства.

Амбициозные цели поставлены Президентом Российской Федерации В.В.Путиным.

В своем Послании Федеральному Собранию в декабре 2012 года он сказал буквально следующее:

«Нам необходим настоящий прорыв в строительстве дорог. В предстоящее десятилетие нужно как минимум удвоить объём дорожного строительства».

Изменен порядок проведения конкурсов и торгов. Вновь принятый Федеральный закон №44-ФЗ от 5 апреля 2013 года повысил шансы на победу в конкурсе профессиональных участников рынка, установив преграды финансовым игрокам. Стало возможным заключение долгосрочных контрактов, в чем долгое время нуждались дорожники.

С 2014 года отрасль перешла на финансирование содержания федеральных автомобильных дорог в размере 100% утвержденных Правительством РФ нормативов затрат.

**Транспортным сообществом** было с удовлетворением воспринято

утверждение Министерством транспорта РФ Методических рекомендаций по расчету экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении.

В этом документе учтены предложения профсоюза о включении в расчетную стоимость перевозок гарантий по оплате труда работников, установленных Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному транспорту.

13 июля прошлого года утвержден долгожданный Федеральный закон 220-ФЗ об организации регулярных маршрутных перевозок пассажиров и багажа автомобильным и городским электрическим транспортом. На принятии закона профсоюз настаивал в течение почти 10 лет.

Были приняты и другие важные решения.

**Однако, несмотря на это, многие проблемы, препятствующие стабильной работе отраслевых предприятий, установлению для работников достойных условий труда, остались.**

На городском пассажирском транспорте, по-прежнему, в большинстве случаев транспортная работа предприятий оплачивается заказчиками перевозок не в полном размере.

Практически повсеместно тарифы на перевозку пассажиров ниже их экономически обоснованного уровня.

Расходы по перевозке «льготных» категорий пассажиров возмещаются предприятиям лишь частично. Некоторые из них вообще не получают никаких компенсаций.

В результате за 9 месяцев 2015 года убытки от перевозок пассажиров в городском и пригородном сообщении превысили 14 млрд. руб.

Неготовность к полноценному финансированию пассажирского транспорта, вынуждает органы власти субъектов Российской Федерации и местного самоуправления делать ставку на мелкий частный бизнес, индивидуальных предпринимателей.

При этом деятельность нелегальных перевозчиков и работающих с использованием «серых» схем, остается, как правило, вне поля зрения государственных органов – лишь бы денег не просили.

Неограниченное привлечение операторов на городские маршруты создает избыточную конкуренцию в этой сфере деятельности, иллюзию качественного транспортного обслуживания, приводит к потере доходов законопослушных перевозчиков, неконкурентоспособности профессиональных крупных и средних предприятий.

Именно по этой причине многие успешные государственные и муниципальные транспортные предприятия были реформированы, а в ряде случаев – ликвидированы.

Только в последнее время прекращена деятельность системообразующих предприятий ООО «Пассажирские перевозки» в Республике Марий Эл, ГУП

«Пассажирские перевозки Пензы».

Попытки приватизировать пассажирское автопредприятие №1 предпринимаются в Вологде. Только активное противодействие профкома и Вологодского обкома профсоюза, которые видят в этом первый шаг к ликвидации предприятия, сдерживает этот процесс.

Под вопросом дальнейшая судьба городского электрического транспорта в городах Кургане и Петрозаводске. И этот список можно продолжить.

На наш взгляд, для эффективной работы транспортной системы в целом, так и автотранспортной отрасли в частности, необходимо разумное сочетание рыночных механизмов и государственного регулирования.

Надо определить сферу деятельности, как для крупных транспортных предприятий, так и для мелких частных хозяйств.

При этом специальные условия должны быть оговорены для городского электрического транспорта, без которых он просто не выживет.

**Что касается малого бизнеса, то он должен быть РЯДОМ с крупным бизнесом, а не вместо него.**

**В дорожном хозяйстве** на финансировании предприятий негативно сказывается сохранение системы электронных аукционов при распределении работ по текущему содержанию дорог.

Специализированные дорожные организации, выполняющие эти работы десятки лет, часто, либо вообще остаются без работы, либо, вынуждены заключать контракты со значительным снижением цены.

По информации комитетов профсоюза Магаданской области, Камчатского края снижение начальной цены доходит до 40-50%.

Представляется сомнительной эффективность проведения конкурсного отбора по стоимостным критериям на убыточных производствах или при выполнении регламентных работ. Возможности для экономии средств здесь крайне ограничены. Основным доступным источником экономии, нередко, становятся расходы на оплату труда и другие социальные выплаты.

На наш взгляд, было бы правильно на этих видах работ объявлять неизменяемую, конечную, цену, рассчитанную на основании действующих нормативов затрат, а в качестве критериев отбора использовать качественные и имиджевые показатели организаций.

Государственные предприятия дорожного хозяйства должны наделяться объемами работ безусловно. Иначе, зачем их держать в госсобственности?

Кстати, такой же внеконкурсный порядок обеспечения заказами можно предложить и для муниципальных предприятий городского пассажирского транспорта. Как электрического, так и автобусного.

**Непростая ситуация с обеспечением деятельности дорожного хозяйства в субъектах Российской Федерации.**

Уровень финансирования работ по содержанию региональных автомобильных дорог составлял в 2015 году порядка 30% от норматива затрат.

**Новую порцию негатива внес очередной экономический кризис, который наиболее остро стал проявляться, начиная со второй половины 2014 года.**

Снизилась объемы перевозок грузов и пассажиров.

В 2015 году объем средств, выделяемых на дорожное хозяйство, был сокращен на 10%.

Очередной 10-процентный секвестр объявлен на расходы дорожной отрасли на 2016 год. В апреле возможно принятие новых решений о дополнительном сокращении бюджетных расходов.

**Все чаще стали появляться случаи задержки оплаты выполненных работ заказчиками.**

С несвоевременностью финансирования столкнулись дорожные организации Белгородской области, Краснодарского и Красноярского краев, Магаданской области и ряда других регионов.

**Надо отметить оперативные действия отраслевых федеральных органов, направленные на смягчение последствий кризиса.**

Вслед за Правительством России, планы первоочередных мероприятий по обеспечению устойчивого развития экономики и социальной стабильности в 2015 году приняли коллегии Минтранса России (5 марта 2015 года) и Федерального дорожного агентства (18 марта 2015).

Благодаря открытости Росавтодора, антикризисные мероприятия в дорожной отрасли подготовлены с участием отраслевого профсоюза и других общественных объединений.

Более 200 предприятий, занимающихся содержанием автомобильных дорог, ежемесячно сообщают в ЦК профсоюза о социальной обстановке в коллективах.

В свою очередь, мы информируем об этом руководство отрасли.

**Коррективы в свои действия в связи с кризисом внесли и организации профсоюза.**

Центральным комитетом были определены главные цели защитной деятельности в этот период. Ими стали:

- не снижение реальной заработной платы по рабочим профессиям и малооплачиваемым категориям специалистов;
- максимальное сохранение численности работников;
- обеспечение безопасных условий и охраны труда работников.

**Основными документами, определяющими социальные ориентиры для отраслевых предприятий стали заключенные на принципах социального партнерства соглашения и коллективные договоры.**

Такой подход полностью оправдан, так как основные гарантии, в частности, по оплате труда, установлены в соглашениях именно для низкооплачиваемых категорий работников.

Напомню, что в течение отчетного периода были заключены **Федеральные отраслевые соглашения** по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту, по дорожному хозяйству на 2014 – 2016 годы.

Соглашения распространяются на подавляющее большинство отраслевых организаций, независимо от форм собственности.

На обращение Министра труда и социальной защиты РФ Топилина М.А. в феврале 2014 года к работодателям отраслевых предприятий с предложением присоединиться к федеральным отраслевым соглашениям официальным отказом ответили только 125 автотранспортных предприятий и 38 дорожных организаций.

Можно сказать, что эти соглашения носят в отраслях всеобщий характер.

После вступления их в силу ЦК профсоюза довел тесты соглашений до Глав субъектов Российской Федерации и обратился к ним с просьбой оказать содействие в реализации норм соглашений на отраслевых предприятиях.

Это дало возможность территориальным организациям профсоюза провести дополнительные консультации с органами власти.

Сегодня с участием профсоюза заключено 30 региональных и 19 территориальных отраслевых соглашений.

В 87 процентах транспортных и дорожных предприятий действуют коллективные договоры.

В настоящее время в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением размер минимальной тарифной ставки рабочих 1-го разряда в транспортных организациях составляет 6648 рублей в месяц.

По сравнению с 2011 годом он увеличился в 1,5 раза и будет увеличен в 2016 году в меру роста потребительских цен.

Для дорожников нижняя граница тарифной ставки рабочего 1-го разряда находится на уровне прожиточного минимума трудоспособного населения в регионе расположения организации, умноженного на коэффициент 1,15.

В среднем по России это составляет примерно 12 тыс. рублей в месяц.

**Соглашениями предусмотрен механизм индексирования минимальных гарантий в зависимости от роста цен.** Однако реализовать его удастся не всегда.

По данным Росстата за последние два года потребительские цены в Российской Федерации выросли на 25%.

При этом реальная зарплата многих работников снизилась на 10-15%. И это - по самым скромным оценкам.

Кое-где на предприятиях были вынуждены снизить и номинальный размер заработка.

Если в начале отчетного периода минимальные тарифные ставки соответствовали соглашениям **в большинстве** автопредприятий и дорожных хозяйств, то в настоящее время, с учетом кризисных явлений доля таких предприятий заметно снизилась.

По итогам 1-ого полугодия 2015 года нормы соглашений соблюдали порядка

20% автопредприятий, 45% предприятий горэлектротранспорта.

Своевременно проиндексировать гарантии по оплате труда в этот же период смогли только 5,6% дорожных организаций.

**Это сказалось на размерах оплаты труда.**

По данным Росстата за 9 месяцев 2015 года среднемесячная заработная плата составила в автотранспортных предприятиях 28,1 тыс. рублей, в организациях городского электрического транспорта – 25,3 тыс. рублей, в дорожном хозяйстве – 29,6 тыс. рублей в месяц.

Размер зарплаты на городском пассажирском транспорте и у дорожников, работающих на содержании автомобильных дорог, продолжает оставаться самым низким среди транспортных отраслей.

Неутешительная картина и в разрезе субъектов Российской Федерации. Зарплата в отраслевых организациях, как правило, меньше, чем в среднем по экономике соответствующего региона.

**В некоторых предприятиях были пересмотрены нормы коллективных договоров и сокращены социальные выплаты.**

**Участились задержки выплаты заработной платы работникам.**

Такие случаи были отмечены в республиках Дагестан, Калмыкия, Ленинградской, Тамбовской, Челябинской областях, Забайкальском крае.

Справедливости ради надо сказать, что в целом по нашим отраслям эти случаи пока не приобрели повсеместного характера.

В дорожной отрасли возросло число работающих в режиме неполного рабочего времени или отправленных по инициативе администрации в вынужденные отпуска.

Отдельные работодатели, стремясь оптимизировать свои расходы, сокращают численность (штат) работников.

Сокращение численности в 2015 году проведено в дорожных организациях республик Дагестан, Карелия, Алтайского, Красноярского, Ставропольского, Хабаровского краев, Архангельской, Кировской, Новосибирской областей.

**Совершенно очевидно, что принимаемые решения по многим вопросам, особенно в период кризиса, должны быть максимально согласованными и отвечать интересам разных слоев общества.**

В последнее время с этой целью успешно развиваются общественные институты.

Работает Общественная палата Российской Федерации. По крайней мере, два человека из присутствующих сегодня на нашем съезде являются ее членами. Это Казанцев Евгений Дмитриевич – вице президент Союза транспортников России и Хаджимурадов Магомед Мухадинович – председатель Чеченской республиканской организации профсоюза.

Только за последнее время профильными комитетами Палаты с участием профсоюза приняты важнейшие решения по вопросам безопасности дорожного

движения, подготовки кадров для автотранспортной отрасли и ряд других.

Председатель профсоюза входит в Общественный Совет при Федеральном дорожном агентстве, и вновь сформированный в конце 2015 года состав Общественного Совета при Министерстве транспорта России.

Главной целью участия профсоюза в работе этих общественных органах должно стать содействие тому, чтобы на транспорте, в дорожном хозяйстве проводилась эффективная кадровая политика, решения федеральных органов исполнительной власти, в том числе производственного характера, принимались с учетом социальных и трудовых вопросов.

Многие председатели территориальных профсоюзных организаций также участвуют в работе общественных органов, созданных при структурах власти разного уровня.

Важное значение имеет участие профсоюза в работе Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений.

**Хочется отметить высокий уровень социального партнерства, который сформировался между профсоюзом, отраслевыми объединениями работодателей, министерством транспорта, Федеральным дорожным агентством.**

Стали регулярными, встречи Министра транспорта М.Ю. Соколова, заместителей министра, руководителей отраслевых департаментов с профсоюзным активом.

Именно в результате общения с профсоюзными представителями министр подписал письмо губернаторам регионов о недопустимости ликвидации муниципальных предприятий городского пассажирского транспорта, приняты решение об обращении в Минтруд России об изменении порядка проведения спецоценки условий труда для водителей городского пассажирского транспорта и другие.

Конструктивные контакты у профсоюза сложились с отраслевыми блоками министерства и с Росавтодором.

Поддерживаются связи с отраслевыми объединениями работодателей – Российским автотранспортным союзом, Ассоциациями:

подрядных организаций в дорожном хозяйстве АСПОР,  
органов управления территориальными автомобильными дорогами РАДОР,  
проектных и изыскательских организаций в дорожном хозяйстве РОДОС,  
Союзом транспортников России.

Укрепились контакты профсоюза с Общероссийским объединением работодателей и Международной ассоциацией предприятий городского электрического транспорта.

Не могу не упомянуть и о соглашениях о сотрудничестве, заключенных профсоюзом с Рострудом, Госкомпанией «АВТОДОР», саморегулируемой организацией СОЮЗДОРСТРОЙ.

Надо сказать, что такого уровня партнерства давно не было.

Правда, всегда хочется большего, чтобы КПД от этого взаимодействия был еще выше.

Это, убежден, дело ближайшего будущего.

**Президент Российской Федерации В.В.Путин на 9 съезде ФНПР в феврале 2015 года в Сочи сказал:**

«Именно кропотливая совместная работа государства, бизнеса, профсоюзов нужна, для того чтобы одолеть сегодняшние непростые времена, реально изменить экономику, сохранить и создать новые рабочие места, обеспечить устойчивость предприятий и благополучие наших людей, а значит, предотвратить возникновение социальных и трудовых конфликтов».

Позвольте мне, пользуясь присутствием на съезде руководителей и представителей названных мной организаций, поблагодарить их за сотрудничество с профсоюзом.

**Уважаемые товарищи!**

**Большая совместная работа уже проведена и будет проводиться по созданию новой системы квалификаций в Российской Федерации, разработке и практическому применению профессиональных стандартов.**

**Вы знаете, что такие стандарты готовятся в соответствии с Указом Президента РФ от 7 мая 2012г. № 597 «О социальной политике».**

С участием представителей профсоюза, которые были включены в состав специально созданной при Минтрансе России рабочей группы, под председательством Статс-секретаря, заместителя министра транспорта РФ С.А.Аристова, одобрено более двух десятков профессиональных стандартов. По предложению наших профсоюзных экспертов из трудовых функций, возлагаемых на работников, были исключены избыточные или несвойственные их трудовой деятельности.

Утверждены около 20 стандартов по дорожной отрасли.

В скором времени, должны появиться профессиональные стандарты по основным специальностям городского пассажирского транспорта – водителей автобуса, троллейбуса, трамвая, которые в соответствии с Трудовым кодексом РФ будут обязательными к применению на предприятиях с 1 июля 2016 года.

**Не могу не отметить, что процесс подготовки профессиональных стандартов взамен действующих квалификационных характеристик в ЕТКС был начат по инициативе работодателей.**

Их заинтересованность в высококвалифицированной рабочей силе понятна.

Важно, чтобы введение новой системы квалификаций не стало очередной кампанией, направленной на снижение квалификационных разрядов и заработной платы работников. Убежден, что некоторые работодатели уже потирают руки в ожидании 1 июля, чтобы осуществить снижение социальных выплат работникам.

Поэтому первичные профсоюзные организации должны направить своих представителей в соответствующие квалификационные комиссии с тем, чтобы обеспечить объективность при проведении аттестации работников.

Прежде чем экзаменовать работников, на предмет соответствия их квалификации современным требованиям, работодатели должны предоставить работнику возможность совершенствовать свои знания. И делать это надо с



участием или даже за счет работодателей. Соответствующие предложения должны быть выработаны профсоюзными органами и включены в тексты заключаемых соглашений и договоров.

**К сожалению, сегодняшнее состояние системы профессионального обучения не внушает уверенности в возможности оперативной переподготовки всей армии работников.**

Из 35 средних специальных учебных заведений, готовивших ранее кадры для дорожной отрасли, осталось только 13. Да и те выполняют сегодня региональные заказы, которые далеки от отраслевых потребностей.

А недавно вообще принято вопиющее решение, с которым не может согласиться ни один профессионал, работающий в отрасли автотранспорта и дорожного хозяйства. Я имею в виду решение о ликвидации МАДИ – Московского автомобильно-дорожного института. Либо нашу отрасль не считают за профессиональную, либо речь идет о большой ошибке, которая дорого обойдется будущим поколениям наших граждан.

В условиях, когда в стране решаются вопросы повышения производительности труда, создания нового поколения квалифицированных работников ликвидировать основной отраслевой учебный центр – просто безумие.

И я прошу поддержать предложение направить от имени нашего съезда Обращение к Президенту РФ В.В.Путину с требованием не допустить ликвидацию МАДИ и выселение института из родного здания на Ленинградском проспекте в Москве.

Проект такого обращения вам роздан.

**Уважаемые товарищи!**

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

В 2015 году правозащитная работа осуществлялась 10 штатными и 42 внештатными работниками профсоюза. Правовые инспекции действуют в настоящее время в 10% территориальных организаций профсоюза.

Показатели правозащитной работы есть в материалах съезда и я не хотел бы тратить время на их перечисление.

Скажу только, число работников, которым профсоюзом оказана правовая поддержка, выросло за последнее время в разы.

Люди обращаются в профсоюз, верят профсоюзу и надеются на нашу помощь.

**В ряде случаев ситуация требовала от профсоюза жесткого проявления своей позиции.**

**Территориальные** организации профсоюза Архангельская, Бурятская, Красноярская, Свердловская, Хабаровская и ряд других вынуждены были призвать комитеты профсоюза к организации массовых коллективных акций протеста.

Работники Братского ПАТП, Усть-Илимского ПАТП Иркутской области из-за длительного, нерешаемого конфликта, вызванного низким уровнем заработной платы прибегали к объявлению голодовки.

Не могу не отметить, что некоторые профсоюзные активисты считают

голодовку наиболее действенным способом достижения цели, и, даже при наличии выбора форм акций, настаивают на проведении именно голодовки. Не могу с этим согласиться. Надо сделать все, чтобы правовая защита в профсоюзе была на таком уровне, чтобы исключить проведение отчаявшимися работниками акций в опасных для здоровья формах.

Надо сказать, что по числу трудовых конфликтов транспортники занимают вторую после строителей строчку. И протестные настроения в отраслевых предприятиях нарастают.

Нельзя не вспомнить об **Общероссийской акции протеста, организованной нашим профсоюзом 20 сентября 2011 года**. Она прошла под основным лозунгом «Нет – росту цен на топливо!».

Сегодня можно констатировать, что активные действия профсоюза, других отраслевых общественных организаций, принципиальная позиция ФАС России способствовали стабилизации розничных цен на топливо. Мониторинг цен на бензин и дизельное топливо, проводящийся профсоюзом, показал, что на протяжении более 4-х лет рост цен на бензин и дизельное топливо не превышал индекс потребительских цен на товары и услуги в Российской Федерации.

**В течение отчетного периода в профсоюзе дважды обсуждался вопрос о проведении подобной акции в поддержку предприятий автомобильного транспорта, горэлектротранспорта и дорожного хозяйства.** И оба раза Исполком ЦК профсоюза, на основании мнения территориальных и первичных организаций профсоюза, откладывал принятие этого решения.

Сегодняшняя ситуация в отраслях заставляет нас возвращаться к этому вопросу.

Исполком ЦК профсоюза в ноябре 2015 года, рассмотрев перспективы деятельности предприятий в условиях кризиса, принял решение вновь поставить перед съездом вопрос о проведении массовой акции.

Исполком ЦК профсоюза и 8 Пленум ЦК профсоюза вчера на своих заседаниях подтвердили это решение.

Просьба к тем, кто будет выступать с трибуны съезда высказываться относительно целесообразности проведения коллективных действий профсоюза.

Основой правозащитной деятельности профсоюза является участие в **экспертизе проектов новых нормативных правовых актов**, затрагивающих интересы работников отрасли.

Только на площадке Российской трехсторонней комиссии ЦК профсоюза, за 2 года участия в ее работе, высказал мнение по более чем 30 проектам нормативных правовых актов.

Активное взаимодействие достигнуто с отраслевым департаментом Минтранса России, в частности, по внесению изменений в Положение об особенностях рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, аналогичного Положения для водителей трамвая и троллейбуса и подготовке ведомственных приказов министерства, касающихся трудовых и кадровых вопросов.

Многие нормы, снижающие социальную защищенность работников, не были поддержаны профсоюзом и не вошли в итоговые редакции документов.

### **Уважаемые товарищи!**

**Важным направлением в деятельности ЦК профсоюза является организация контроля за охраной труда, созданию необходимых условий труда работающих.**

Эти функции в профсоюзе возложены на техническую инспекцию труда профсоюза.

В отчетном периоде численность инспекции впервые за последние 20 лет выросла. Сегодня она действует в 14-ти территориальных организациях профсоюза.

Статистические данные о работе инспекции также имеются у вас на руках.

Следует отметить высокий уровень работы техинспекции, достигнутый в Башкирской, Краснодарской, Московских городской и областной территориальных организациях профсоюза.

Активно действует институт уполномоченных (доверенных) лиц по охране труда, который насчитывает более 2 тысяч человек и осуществляет контроль за условиями труда непосредственно на рабочих местах.

В целом по предприятиям, в которых действуют профсоюзные организации, отмечено снижение производственного травматизма. На 20% меньше стало случаев травматизма с тяжелыми последствиями. Травматизм со смертельным исходом по сравнению с уровнем 2011 года сократился на 40%.

Немало организаций сработало вообще без травматизма на производстве.

Многое предстоит сделать для защиты прав членов профсоюза в связи с введением с 2014 года **специальной оценки условий труда** взамен действовавшего до этого механизма аттестации рабочих мест.

Организованный комитетами профсоюза мониторинг показал, что из более 7 тысяч рабочих мест, где была проведена спецоценка, на 23% из них класс условий труда был снижен, причем без проведения мероприятий по улучшению условий труда.

При этом работники потеряли в доплатах, им снижен дополнительный отпуск. На тех рабочих местах, где условия труда были признаны допустимыми, работники, имевшие ранее право на досрочную пенсию, его утратили.

Надо отметить, что на ряде предприятий профсоюзные органы договорились с работодателями о сохранении в коллективных договорах установленных ранее доплат и компенсаций за условия труда, независимо от результатов спецоценки.

Но, по всей видимости, эти решения будут иметь временный характер.

**Особое беспокойство вызывает то, что при проведении специальной оценки условий труда по ряду профессий, в частности водителей городского пассажирского транспорта, не обеспечивается объективность ее результатов.**

Такие факторы труда водителей, как риск попадания в ДТП, ответственность за судьбу пассажиров и другие принимаемые ранее во внимание при проведении

аттестации рабочих мест, сегодня удалены из рассмотрения.

Число показателей напряженности труда подлежащих оценке снижено с 23 до 6.

Хочу отметить принципиальную позицию профкома Екатеринбургского трамвайно-троллейбусного управления и Свердловского областного комитета профсоюза, которые не согласились с необъективными выводами аттестующей организации и инициировали работу по совершенствованию порядка проведения спецоценки.

В настоящее время ЦК профсоюза, ФНПР направили в Минтруд России предложения о внесении изменений в Методику проведения спецоценки и утверждении ее особенностей для рабочих мест водителей автобусов, троллейбусов, трамваев на городских маршрутных перевозках.

Предложения профсоюза были поддержаны Министерством транспорта России. И мы благодарим отраслевой блок министерства за занятую им конструктивную позицию по этому вопросу.

### **Уважаемые делегаты!**

Работа Центрального комитета в отчетном периоде была открытой и прозрачной.

Информация о принятых Центральным комитетом, Исполкомом ЦК профсоюза решениях также имеется в справочных материалах съезда.

По состоянию на 1 января 2015 года профсоюз объединял 77 территориальных организаций профсоюза, 1739 первичных профсоюзных организаций с общей численностью 262 тыс. членов профсоюза.

**В 2014 году состав профсоюза пополнился двумя территориальными организациями:**

Крымской республиканской и Севастопольской городской.

Делегаты от этих организаций принимают участие в работе съезда профсоюза.

**В настоящее время членами профсоюза являются 74 процента работающих в отраслевых организациях и учащихся профессиональных учебных заведений. Это немало.**

Однако, есть территориальные организации профсоюза, где охват профсоюзным членством остается низким - от 30 до 60%.

60 территориальных организаций профсоюза имеют численность менее 4 тысяч человек.

В 5 регионах в составе профсоюза отсутствуют первичные профсоюзные организации в транспортных предприятиях, еще в 5-ти – в дорожных организациях.

**Надо прямо сказать: с работниками, рядовыми членами профсоюза, мы проводим ещё недостаточную работу.**

Уже очевидно, что взаимопонимание только с администрацией предприятий, не может рассматриваться в качестве единственного и достаточного условия существования профсоюзной организации, её эффективной работы.

**Требуется активная поддержка членов профсоюза.**

Необходимо повысить роль профсоюзных собраний, обеспечить

своевременное проведение заседаний профсоюзных комитетов, расширить круг обсуждаемых вопросов.

Сегодня одним из документов, которые будут обсуждаться съездом – Обращение к членам профсоюза. По сути это призыв расширить рамки нашего объединения от чисто организационного к духовному, эмоциональному сближению.

Обеспечение единства в самой нашей организации – первоочередная и важнейшая задача.

**Нужно оживить работу по вовлечению в профсоюзную деятельность молодежи в возрасте до 35 лет, доля которых в общей численности членов профсоюза составляет 22%.**

С этой целью Молодежные советы созданы в профсоюзе и в 31-й территориальной организации профсоюза.

В Федеральные и региональные отраслевые соглашения, коллективные договоры включены соответствующие разделы по поддержке молодежи.

Мы рассчитываем, что **молодые работники** будут генераторами креативных идей, новых форм работы профсоюзных организаций по решению социально-экономических задач предприятий и их работников.

Нужно, используя «продвинутость» молодежи в вопросах использования интернета, обеспечить присутствие профсоюза в социальных сетях, участие, при необходимости, в электронном голосовании по различным вопросам.

**Надо смелее выдвигать молодёжь в состав выборных органов профсоюза.**

В настоящее время председателями первичных профсоюзных организаций избрано всего 189 человек или 10 % от общего числа председателей первичек в возрасте до 35 лет.

**Важное значение в работе профсоюзных организаций имеет взаимодействие с региональными профсоюзными объединениями, Федерацией Независимых профсоюзов России.**

6 (внеочередной) съезд нашего профсоюза, который состоялся в декабре 2013 года, VIII (внеочередной) и IX съезды ФНПР приняли решения, направленные на укрепление организационной и финансовой дисциплины, повышение эффективности работы профсоюзных органов.

Ряд поправок к Уставу нашего профсоюза, которые нам сегодня предстоит обсудить, также касаются этой темы.

Сегодня очевидно, что сближение позиций, консолидация усилий общероссийских профсоюзов, ФНПР, территориальных профобъединений могут стать определяющими для решения социальных вопросов, как на федеральном, так и на региональном, местном и локальном уровнях.

Сегодня невозможно в одиночку влиять на государственные решения по вопросам пенсионного обеспечения, проведения спецоценки условий труда, установления минимального размера оплаты труда в Российской Федерации, профессиональных стандартов, социального страхования, которые оказывают прямое влияние на работников – граждан нашей страны. Необходимо

консолидированное мнение профсоюзов и по многим другим вопросам, носящим межотраслевой характер. Поэтому альтернативы профсоюзному единству – нет.

При этом мы твердо стоим на том, что отраслевой, профессиональный принцип построения профсоюзов и всей профсоюзной структуры должен быть незыблемым. Не подвергается сомнению и самостоятельность деятельности профсоюзов и приоритет интересов профсоюза перед интересами сторонних организаций и объединений.

Но верно и другое. Участие в профсоюзных объединениях без поддержки их решений просто бессмысленно. В этом случае содержание таких объединений есть ни что иное, как «Деньги, выброшенные на ветер».

Если кто-то считает, что профсоюз может самостоятельно, без использования всей профсоюзной структуры, справиться с поставленными задачами – так и надо сказать.

А если мы приняли решение быть в составе профобъединения - надо обеспечить ему необходимую поддержку.

**Приоритетной для профсоюза является задача по укреплению его рядов, росту численности членов профсоюза.**

**Наш профсоюз может и должен стать основой для консолидации всех общественных организаций в автотранспортном и дорожном сообществах.**

Надо попытаться выстроить отношения с профсоюзными организациями, которые уже созданы по видам деятельности, на таксомоторных, междугородных, международных перевозках.

Правда многие из них, такие как, например, профсоюз таксистов или профсоюз водителей-профессионалов, представляют из себя фактически объединения индивидуальных предпринимателей – потенциальных или реальных работодателей, отстаивающих свои, именно предпринимательские, интересы. Вопросы трудового законодательства, социального страхования, режимов труда имеют для них, как правило, второстепенное значение.

Тем не менее мы не закрываем двери профсоюза для трудящихся отрасли. И таксисты, и дальнобойщики зарабатывают свой хлеб ничуть не легче, чем водители отраслевых предприятий.

Как показал анализ, недавняя критическая ситуация вокруг введения системы платы за проезд по федеральным дорогам с 12- тонников «Платон» стала возможной еще и потому, что водители - индивидуальные предприниматели, как правило, не были широко представлены общественными организациями, их требования не были своевременно сформулированы и доведены до органов власти, в чьей компетенции находится принятие решений по этому вопросу.

Для этой категории самозанятых, да и работников малого бизнеса, нужно предусмотреть специальную форму первичной профсоюзной организации и упрощенный порядок расчета и уплаты профсоюзных взносов.

**Не могу не отметить важное значение для сплочения, консолидации транспортно-дорожного сообщества совместного участия в отраслевых мероприятиях.**

В отчетном периоде можно отметить 2014 год, когда Профсоюз отпраздновал

свое 95-летие со дня основания, 100-летие Первого министра автомобильных дорог РСФСР А.А.Николаева.

В 2011 году отмечалось 100-летие со дня рождения Министра автомобильного транспорта РСФСР Е.Г.Трубицына.

Нельзя не отметить, что 2015-й год прошел под знаком 70-я Победы Советского народа в Великой Отечественной Войне 1941-1945 годов.

В течение всего прошлого года в коллективах отраслевых предприятий чествовали ветеранов, проходили рабочие собрания. Великому празднику посвящались многочисленные конкурсы профессионального мастерства, художественной самодеятельности, детского рисунка, спортивные и другие массовые мероприятия.

В Москве на Ленинском проспекте открыт монумент в честь Героев-автомобилистов, который создан по инициативе Московского городского комитета нашего профсоюза.

Вчера участники съезда имели возможность побывать там и возложить цветы.

### **Уважаемые товарищи!**

**Во многом степень оперативности и объективности принимаемых решений, популяризация деятельности профсоюза определяется уровнем информационного обмена, использования информационных технологий.**

Газета «Единство» и сайты профсоюзных организаций остаются основными информационными ресурсами профсоюза.

Сегодня собственные сайты в сети Интернет помимо ЦК профсоюза имеют 6 территориальных организаций профсоюза: Башкирская, Московские городская и областная, Свердловская, Татарская, Тюменская.

Улучшился информационный обмен между организациями профсоюза. Так, если в январе 2011 года электронной почтой пользовались 56%, то в январе 2016 года из 77 организаций ее используют почти 90%.

Профсоюзу вполне по силам решить в очередном отчетном периоде задачу по созданию полноценной **единой** информационной системы, открытию сайтов **в каждой** территориальной организации профсоюза, электронной почты **в каждой** первичке. Это позволит сделать документооборот в профсоюзе сквозным, сократит время и расходы на доставку решений вышестоящих профсоюзных органов до первичного звена профсоюза, до членов профсоюза – работников отраслевых предприятий.

### **Уважаемые товарищи!**

**Одним из главных условий эффективной работы профсоюзных организаций является устойчивое финансовое состояние профсоюзных звеньев.**

К сожалению, решения 5 съезда профсоюза по размерам распределения взносов между организациями профсоюза выполнены не всеми профсоюзными организациями.

В целом в распоряжении первичных профсоюзных организаций остается 67,8 процента членских профсоюзных взносов.

На финансовое обеспечение уставной деятельности территориальных организаций профсоюза перечисляется 26,8 процента.

По-прежнему в ЦК профсоюза направляется только 2,6 процента профсоюзных взносов – почти в 2 раза меньше размера, установленного V съездом профсоюза.

Профсоюз не выполняет свои обязательства перед ФНПР. Напомню, что как ее членская организация профсоюз должен перечислять в Федерацию 2 процента от валового сбора.

IX Съезд ФНПР, состоявшийся в феврале 2015 года, предложил общероссийским профсоюзам распределять членские взносы в следующей пропорции: 92% - на внутрисоюзную работу, 8%- на межсоюзную работу.

Наш профсоюз направляет сегодня на межсоюзную работу – в ФНПР и региональные объединения организаций профсоюзов - в среднем порядка 3% валового сбора взносов. Значит, нам надо найти дополнительно еще 5% взносов.

### **Где их взять?**

Первое. Необходимо повышать собираемость взносов. Резерв в профсоюзе есть.

В 2015 году задержаны перечисления членских профвзносов работодателями на сумму более 16 млн. рублей. И это по, далеко не полной, информации.

На 01 июля 2015г. задолженность по перечислению членских взносов в территориальные организации профсоюза составила – 18,5 млн. рублей.

Второе. Как бы ни было тяжело, но необходимо обеспечить соблюдение нормативов распределения средств между профсоюзными структурами.

19 территориальных организаций профсоюза сумели это сделать и сегодня практически выполняют решения 5 съезда профсоюза.

К их числу относятся Башкирская, Бурятская, Якутская, Приморская, Ставропольская, Белгородская, Калининградская, территориальная организация профсоюза г.Санкт-Петербурга и Ленинградской области, Самарская и Челябинская организации профсоюза.

Некоторым организациям для этого, возможно, придется пересмотреть направления расходования профсоюзных средств.

Многими членами профсоюза, да и председателями профсоюзных организаций проведение коллективных досуговых мероприятий, культурно-массовая, спортивная работа воспринимаются как один из главных мотиваторов профсоюзного членства.

С этим трудно поспорить.

Однако, хотелось бы, чтобы эта работа проводилась не за счет профсоюза, а на оговоренных в коллективных договорах условиях, из средств предприятий, ведь, по сути, организация таких мероприятий - это часть социального пакета, мотивационный фактор для удержания работников на предприятии.

За период с 2011 по 2014 год на культурно-массовые и спортивные мероприятия было потрачено 618 млн. рублей членских профсоюзных взносов или 25,5% от валового сбора профсоюзных взносов. А с учетом поступивших денежных средств по коллективному договору расходы на культурно-массовые и спортивные мероприятия составили более одного миллиарда рублей.

### **Необходимо пересмотреть и отношение к материальной помощи.**

Многие члены профсоюза так и заявляют: «Если нет матпомощи или путевки



по льготной стоимости, то в профсоюзе делать нечего».

Понятно, что «заигрывание» с такими членами профсоюза имеет временный эффект.

По итогам отчетного периода в целом расходы на материальную помощь составили 16,4 %, в некоторых территориальных организациях профсоюза эти расходы занимают свыше 33 %, а где-то и половину профсоюзного бюджета.

Каждая профсоюзная организация должна исходить из того, что профсоюзные взносы – это деньги профсоюза. Они должны собираться в полном объеме, обеспечивать полноценную деятельность организаций на всех уровнях и работать на благо всех членов профсоюза с максимальной отдачей.

### **Уважаемые товарищи!**

Профсоюз в отчётном периоде стал более самостоятельным, независимым, занимал твердую позицию по многим направлениям экономического, социального развития отраслей, улучшения социально-экономического положения работников.

Уверен, что единство действий, взаимная поддержка и солидарность организаций профсоюза, членов профсоюза позволят решить задачи, которые будут поставлены настоящим съездом профсоюза.

**Спасибо за внимание.**