



# ЕДИНСТВО

ЕЖЕМЕСЯЧНАЯ ГАЗЕТА

## НАВСТРЕЧУ СЪЕЗДУ ПРОФСОЮЗА!

# VII СЪЕЗД ПРОФСОЮЗА СОСТОИТСЯ В МОСКВЕ 26 ЯНВАРЯ 2016 ГОДА

На VII съезд профсоюза избрано 149 делегатов, в состав ЦК профсоюза делегированы 120 представителей территориальных организаций профсоюза.

Съезд профсоюза является завершающим этапом отчетно-выборной кампании, прошедшей в организациях в период 2014-2015 гг.

**Исполком ЦК Профсоюза подвел итоги отчетно-выборной кампании в первичных и территориальных организациях профсоюза.**

Отчетно-выборные конференции состоялись в 75 территориальных организациях профсоюза. В работе конференций приняли участие 2292 делегата от первичных профсоюзных организаций, а также руководители организаций отрасли, представители региональных объединений организаций профсоюзов, органов власти и местного самоуправления, члены ЦК профсоюза, руководители Профсоюза.

Итоги конференций освещались в средствах массовой информации, на сайтах профсоюза, его территориальных организаций, региональных профобъединений.

На отчетно-выборных конференциях территориальных организаций профсоюза в состав комитетов территориальных организаций профсоюза избрано 1427 членов профсоюза, в том числе 698 женщин и 153 молодых профактивиста. Вновь избрано 24,3 процента членов комитетов профсоюза. 635 чел. (44,5 процента) являются инженерно-техническими работниками и специалистами. В состав контрольно-ревизионных комиссий территориальных организаций профсоюза избрано 235 членов профсоюза, в том числе 202 женщины, 22 человека из числа молодежи. Состав комиссий обновился на 25

процентов.

В 14 территориальных организациях профсоюза: Алтайской, Бурятской, Воронежской, Ивановской, Калининградской, Костромской, Марийской, Московской областной, Омской, Свердловской, Тульской, Удмуртской, Хакаской и Ярославской избраны новые председатели территориальных организаций профсоюза. Из них 4 состояли в резерве.



В отчетных докладах комитетов территориальных организаций профсоюза, выступлениях делегатов и принятых постановлениях, наряду с оценкой работы профсоюзных органов, проведен анализ ситуации в автотранспортной и дорожной отраслях, производственной деятельности предприятий. Участниками конференций отмечался низкий уровень финансирования городского пассажирского транспорта и дорожного хозяйства в субъектах Российской Федерации и снижение реальной оплаты труда работникам в условиях прогрессирующей инфляции. Были высказаны критические замечания и предложения в адрес профорганов, требования к работодателям,

региональным и федеральным органам власти. По общему мнению, комитетам профсоюза необходимо продолжать конструктивное взаимодействие в рамках социального партнерства с органами исполнительной и законодательной власти, органами местного самоуправления, работодателями и их объединениями.

Признано необходимым уделять больше внимания правозащитной работе, росту рядов членов профсоюза, контролю за обеспечением здоровых и безопасных условий труда, соблюдением гарантий для работников, закреплённых в отраслевых соглашениях и коллективных договорах, укреплению исполнительской дисциплины в профсоюзе.

На отчетно-выборных конференциях первичных и территориальных организаций профсоюза были внесены предложения в проект Устава Профсоюза, Общее Положение о контрольно-ревизионных органах Профсоюза, а также предложения по кандидатуре Председателя Профсоюза. Одобрена деятельность ЦК Профсоюза и ФНПР по защите социально-трудовых интересов работников отрасли.

В преддверии съезда Профсоюза на сайте профсоюза открыт раздел посвященный VII съезду Профсоюза. Мы ждем от членов профсоюза, комитетов первичных и территориальных организаций профсоюза предложений, пожеланий в адрес съезда, информацию о ветеранах профсоюза, трудовых династиях, социальном партнерстве, работе молодежных советов,

Определено место проведения съезда (ООО «Научно-методический центр профсоюза работников агропромышленного комплекса», г. Москва, г. Московский, микрорайон 1, строение 22 А).

## В 14 ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ОРГАНИЗАЦИЯХ ПРОФСОЮЗА В ХОДЕ ОТЧЕТНО-ВЫБОРНОЙ КАМПАНИИ ИЗБРАНЫ НОВЫЕ ПРЕДСЕДАТЕЛИ

*Многими первичными и территориальными организациями избраны председатели, возглавившие эти организации в отчетном периоде. В очередной раз коллеги доверили им выполнение ответственной и важной работу по руководству профорганизациями.*

*Новые руководители избраны в 14-ти территориальных организациях профсоюза. Ниже мы опубликуем их имена:*

Алтайская краевая организация профсоюза  
Бурятская республиканская организация профсоюза  
Воронежская областная организация профсоюза  
Ивановская областная организация профсоюза  
Калининградская областная организация профсоюза  
Костромская областная организация профсоюза  
Марийская республиканская организация профсоюза  
Московская областная организация профсоюза  
Омская областная организация профсоюза  
Свердловская областная организация профсоюза  
Тулская областная организация профсоюза  
Удмуртская республиканская организация профсоюза  
Хакасская республиканская организация профсоюза  
Ярославская областная организация профсоюза

- Овсянкина Екатерина Ивановна;  
– Сластин Игорь Федорович;  
– Даньков Николай Иванович;  
– Калинин Владимир Васильевич;  
– Северина Нина Федоровна;  
– Шестерикова Наталья Нинеловна;  
– Гусева Елена Леонидовна;  
– Емельяненко Людмила Николаевна;  
– Илюхин Александр Николаевич;  
– Соловьева Ольга Анатольевна;  
– Гаврилов Алексей Васильевич;  
– Кузнецов Анатолий Петрович;  
– Фрузанов Михаил Евгеньевич;  
– Забелина Маргарита Викторовна.

**Желаем избранным руководителям территориальных и первичных организаций профсоюза  
плодотворной работы на благо членов профсоюза!**

## В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО ОБ ОБЪЕДИНЕНИЯХ РАБОТОДАТЕЛЕЙ ВНЕСЕНЫ ИЗМЕНЕНИЯ

9 декабря 2015 года вступает в силу Федеральный закон от 28.11.2015 №355-ФЗ "О внесении изменений в Федеральный закон "Об объединениях работодателей" и признании утратившими силу отдельных положений Федерального закона "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации".

Этим законом отменяется ведение государственного реестра объединений работодателей – из Федерального закона от 27 ноября 2002 г. № 156-ФЗ "Об объединениях работодателей". исключена ст. 10.1.

Надо сказать, что норма обязательности включения объединений работодателей в государственный реестр работодателей, принятая летом этого года, создала немало проблем в регистрации этих объединений. Под угрозой оказался сам факт существования у профсоюза социальных партнёров со стороны работодателей, с которыми он тесно взаимодействовал в решении важнейших социально-трудовых вопросов, включая заключение, реализацию и контроль за выполнением Федеральных отраслевых соглашений.

Поэтому профсоюз в рамках обсуждения этого вопроса на Российской трёхсторонней комиссии поддержал исключение ст. 10.1 из Федерального закона от 27 ноября 2002 г. № 156-ФЗ.

Кроме того, закреплены требования к наименованию объединения работодателей. В частности, оно должно содержать в себе указание на вид объединения работодателей: межрегиональное, межотраслевое, региональное и т.п. (ст. 4 Федерального закон от 27 ноября 2002 г. № 156-

ФЗ "Об объединениях работодателей");. Кроме того, теперь в название объединения можно будет включать слова "союз", "ассоциация" или "партнерство".

Те организации, которые не отвечают требованиям законодательства к таким объединениям, лишатся права использовать в своем наименовании слова "объединение работодателей" и образованные на их основе словосочетания.

В связи с данными изменениями организациям потребуется внести корректировки в свои учредительные документы. Законом предусмотрен срок, в течение которого объединения, созданные до дня вступления в силу соответствующего закона, должны будут привести свои учредительные документы в соответствие с новыми требованиями. Один год со дня вступления в силу закона (9 декабря). До тех пор, пока не будет проведена указанная процедура, документы будут действовать только в части, не противоречащей действующему законодательству.

В настоящее время НКО, не внесенные в государственный реестр объединений работодателей, не имеют права использовать в своем наименовании слова "объединение работодателей" и образованные на их основе словосочетания ([ч. 4 ст. 10.1 закона об объединениях работодателей](#)).

**Отдел правовой защиты аппарата профсоюза  
РОСПРОФТРАНСДОР**

# ИСПОЛКОМ ЦК ПРОФСОЮЗА ПОДВЕЛ ИТОГИ ВЫПОЛНЕНИЯ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОТРАСЛЕВЫХ СОГЛАШЕНИЙ В I ПОЛУГОДИИ В 2015 ГОДУ

В I полугодии 2015 года реализация федеральных отраслевых соглашений по автомобильному, городскому наземному пассажирскому транспорту и дорожному хозяйству находилась под постоянным контролем комитетов профсоюза всех уровней.

По данным, представленным председателями территориальных организаций профсоюза, федеральные отраслевые соглашения распространялись на 92,5% автотранспортных предприятий, 100% предприятий горэлектротранспорта, 97% дорожных организаций, где созданы первичные профсоюзные организации.

Территориальными организациями профсоюза заключено или продлено на последующий период 30 региональных и 19 территориальных отраслевых соглашений.

Одной из причин, препятствовавших заключению региональных (территориальных) отраслевых соглашений, является отсутствие в ряде субъектов Российской Федерации соответствующих отраслевых объединений работодателей.

В отраслевых организациях процент охвата коллективными договорами составляет 87,4%.

## ФЕДЕРАЛЬНОЕ ОТРАСЛЕВОЕ СОГЛАШЕНИЕ ПО АВТОМОБИЛЬНОМУ И ГОРОДСКОМУ НАЗЕМНОМУ ПАССАЖИРСКОМУ ТРАНСПОРТУ НА 2014-2016 ГОДЫ

В соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту на 2014 – 2016 годы минимальная тарифная ставка рабочих I разряда составила с 1 октября 2014г. - 5904 руб./мес., а с 1 апреля 2015г. - 6648 руб./мес.

Соблюдают минимальные гарантии по оплате труда 19,8% автотранспортных предприятий и 45,2% предприятий горэлектротранспорта.

**Таблица распределения автотранспортных и  
предприятий ГЭТ в зависимости от применяемой  
минимальной тарифной ставки рабочих I-го разряда**

Минимальная тарифная ставка рабочих I разряда	Доля АТ предприятий, применяющих МТС	Доля предприятий ГЭТ, применяющих МТС
Менее 5554 рублей	37,2%	38,7%
От 5554 до 5904 рублей	30,3%	16,1%
От 5904 до 6648 рублей	12,7%	0,0%
От 6648 рублей и более	19,8%	45,2%

По данным, полученным от территориальных организаций профсоюза, среднемесячная заработная плата составила в I полугодии 2015 года в автотранспортных предприятиях – 29,65 тыс. рублей, в организациях ГЭТ – 21,7 тыс. рублей (без учета г. Москвы).

### Среднемесячная заработная плата по АТ

В Москве размер среднемесячной заработной платы в I полугодии 2015 года, по сравнению с соответствующим периодом 2014 года, на предприятиях автомобильного транспорта составил 99,8%, в организациях ГЭТ – 103,3%.

Снижение заработной платы работников автотранспорта связано с отсутствием выплаты вознаграждения по итогам работы за 2014 год из-за невыполнения показателей производственно-финансовой деятельности ГУП «Мосгортранс», а также установлением неполной рабочей недели для работников ОАО «Первый автокомбинат им. Г.Л.Круазе».

В **Красноярске** зарплата водителя составила 25-27 тыс. рублей за баланс рабочего времени и с учетом районных и северных коэффициентов. В автотранспортных предприятиях районов Красноярского края зарплата составляет от 12 до 19 тыс. рублей. Из-за низкой заработной платы текучесть водителей доходит до 37%.

В **Белгородской области** в I полугодии 2015 года бюджетное финансирование пассажирского транспорта, осуществляющего перевозки в городском и пригородном сообщениях, а также компенсация затрат на провоз льготников по ЕСПБ, осуществлялись на уровне 2014 года. Автопредприятия являются убыточными и не имеют возможности

повысить заработную плату, которая находится на недопустимо низком уровне. Так, на грузовом предприятии ОАО «Старт» средняя заработная плата за I полугодие т.г. составила 10990 рублей. На пассажирских предприятиях:

- ООО «Экспресс Красное» - 8488 рублей;
- ООО «Волоконовск Автотранс» - 11009 рублей;
- ОАО «АТП Ивнянское» - 12795 рублей;
- ЗАО «Движение» г. Алексеевка – 14600 рублей.

И это несмотря на то, что Губернатором Белгородской области подписано Постановление, в котором говорится, что зарплата в производственной сфере должна быть не менее 20000 рублей.

Средняя заработная плата по автотранспортным предприятиям **Новосибирской области** колеблется от 12 до 19 тыс. рублей при средней заработной плате по экономике Новосибирской области 26,6 тыс. рублей. Зарплата у водителей городских маршрутов составила более 30 тыс. рублей. С 1 сентября 2015 года повышена заработная плата работникам автотранспортных предприятий на 10%. Тариф на перевозки пассажиров, действующий с 25 февраля 2015 года в Новосибирске, составляет 19 рублей при экономически обоснованной стоимости от 25 до 30 рублей.

В предприятиях автомобильного транспорта **Оренбургской области** применяется тарифная ставка рабочих I разряда, установленная ФОС АТ, а в ЗАО «Автоколонна № 1825» она превышает установленную ФОС АТ и составляет 6650 руб.

Из-за низкой заработной платы практически во всех предприятиях всех регионов наблюдается высокий уровень текучести кадров, особенно водителей и ремонтных рабочих. На текучесть водительских кадров также оказывает влияние тяжелая непрестижная работа на значительно изношенном подвижном составе.

### Неполное рабочее время

Работники грузовых предприятий Белгородской области не имели достаточного объема работ и поэтому находились в вынужденных отпусках (в ОАО «Старт» 47 работников в январе-феврале т.г.). Пассажирские предприятия также работали по графику неполного рабочего времени. В ООО «Вейделевская автоколонна» рабочее время для всех работников было сокращено на 1 час в день.

В ГУП ВО «Волгоградавтотранс» произошла ликвидация его филиала ПАТП № 4, количество вынужденных отпусков в отчетный период составило 87 чел./дней, по графику неполного рабочего времени – 334 человек/дня.

### Реорганизация, банкротство

В **Иркутской области** в г. Усть-Илимск подведено под банкротство МУАТП, после его ликвидации без работы остались 140 человек.

Сокращение среднесписочной численности работников автотранспортных предприятий в **Саратовской области** произошло по причине банкротства отдельных предприятий: ОАО «Б.Карабулакское АТП», ОАО «Балтайское АТП», ОАО «Балашовское пассажирское автотранспортное общество №2».

### Социальное партнерство, работа ТОП с органами власти.

Представители **Московского горкома профсоюза** еженедельно принимают участие в заседаниях единой комиссии Департамента капитального ремонта **города Москвы** по рассмотрению заявок открытых аукционов и конкурсов на право заключения государственных контрактов на выполнение различных видов работ.

Московский горком профсоюза также принимал участие в заседаниях балансовых комиссий по итогам финансово-хозяйственной деятельности филиалов ГУП «Мосгортранс».

Губернатором **Новосибирской области** утвержден план мероприятий по обеспечению увеличения размера реальной заработной платы работников предприятий и организаций области до 2018 года. Планом предусмотрено внесение изменений в соглашения и коллективные договоры в разделы оплаты труда. С учетом этого во все соглашения и колдоговоры, заключенные Новосибирской ТОП и ППО внесены следующие положения:

- в колдоговоры: «Рост реальной заработной платы работников организации должен составить не менее 7% в год»;
- в соглашения: «Работодатели принимают меры по повышению реального уровня заработной платы работников организаций, обеспечивая

рост не менее 7% в год».

Продолжалось взаимодействие **Ростовской** территориальной организации профсоюза с органами власти и объединением работодателей Ассоциацией перевозчиков Ростовской области с целью решения первоочередных проблем отрасли. Перед Правительством Ростовской области, Министерством транспорта Ростовской области и Мэром г. Ростова-на-Дону ставились вопросы по улучшению работы общественного транспорта, обеспечению полной оплаты транспортной работы по перевозке пассажиров в городах и пригородном сообщении. Председатель Ростовской ТОП принимает активное участие в работе Ростовской областной трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений, являясь ее членом.

**Воронежский областной комитет профсоюза** постоянно проводит работу с органами власти региона по улучшению финансово-экономического состояния отраслевых предприятий и организаций. Из бюджета Воронежской области на финансирование «Народного маршрута» выделено более 64,9 млн. рублей. В связи с тяжелым положением от имени делегатов XX отчетно-выборной конференции было направлено обращение к Губернатору Воронежской области с просьбой реализовать комплекс мер по стабилизации работы пассажирского автотранспортного комплекса.

Непокрытые убытки от перевозок пассажиров в пригородном сообщении в 1 квартале 2015 года составили 34,3 млн. рублей и увеличились в сравнении с прошлым годом на 4,6%. Кредиторская задолженность составила на 1 апреля 2015 года 1,1 млн. рублей. В связи с этим участились случаи задержки выплаты заработной платы. Причинами ухудшения финансового состояния автоперевозчиков являются снижение пассажиропотоков в сельской местности, возрастание с каждым годом количества льготных категорий пассажиров, постоянное удорожание стоимости топлива, запасных частей и эксплуатационных материалов. Кроме того, появились дополнительные финансовые нагрузки, связанные с реализацией принятых государством законодательных и нормативных актов. Расчетная сумма недостающего финансирования до конца года более 85 млн. рублей.

В **Курганской области** практически все автотранспортные предприятия испытывают дефицит водительских кадров, ремонтных рабочих, упали объемы перевозок, снизился пассажиропоток, одной из основных проблем является обновление подвижного состава. В связи с тяжелым финансово-экономическим положением с 1 мая 2015 года приостановлена работа троллейбусного предприятия «МУП ГЭТ». По согласованию с профсоюзным комитетом коллективу предприятия оформлен отпуск на 3 месяца с оплатой 2/3 тарифной ставки.

#### ФЕДЕРАЛЬНОЕ ОТРАСЛЕВОЕ СОГЛАШЕНИЕ ПО ДОРОЖНОМУ ХОЗЯЙСТВУ НА 2014 – 2016 ГОДЫ

Минимальная гарантия по оплате труда работников дорожных организаций в 2015 году устанавливается в соответствии ФОС ДХ в размере не менее 1,15 прожиточного минимума трудоспособного населения соответствующего субъекта РФ. Достигли установленных размеров тарифной ставки рабочих 1-го разряда 5,6% дорожных организаций.

В целом в дорожных организациях, где созданы ППО, по информации председателей ТОП среднемесячная заработная плата в 1 полугодии 2015 года составила 21,4 тыс. рублей.

Таблица распределения доли дорожных организаций в зависимости от применяемой минимальной тарифной ставки рабочих 1-го разряда

Минимальная тарифная ставка рабочих 1 разряда, руб.	Доля предприятий, применяющих МТС
Менее 5300 руб.	18,1%
От 5300 до 6448 руб.	51,0%
От 6448 и более	25,3 %
В размере ПМх1,15 и более	5,6%

Территориальными организациями профсоюза, комитетами ППО постоянно осуществлялся контроль выполнения **Федерального отраслевого соглашения по дорожному хозяйству** в дорожных организациях, входящих в ТОП.

Кроме того, ЦК профсоюза проводит мониторинг соблюдения ФОС ДХ в дорожных организациях, осуществляющих работы по ремонту и содержанию автомобильных дорог федерального значения.

#### Заработная плата

Разброс среднемесячной заработной платы по федеральным округам следующий:

**Центральный федеральный округ** - от 9,5 тыс. руб. (Рязанская обл.) до 47,4 тыс. руб. (Московская обл.);  
**Северо-Западный федеральный округ** - от 20,6 тыс. руб. (Калининград) до 43,3 тыс. руб. (Республика Коми);  
**Уральский федеральный округ** - от 15 тыс. руб. (Курганская обл.) до 45,977 тыс. руб. (ХМАО-Югра);  
**Северо-Кавказский федеральный округ** - от 8,8 тыс. руб. до 23,4 тыс. руб. (Республика Дагестан);  
**Сибирский федеральный округ** - от 13,1 тыс. руб. (Бурятия) до 34,1 тыс. руб. (Новосибирская обл.);  
**Приволжский федеральный округ** - от 9,4 тыс. руб. (Саратовская обл.) до 31,9 тыс. руб. (Самарская обл.);  
**Южный федеральный округ** - от 9,3 тыс. руб. (Калмыкия) до 39 тыс. руб. (Краснодарский край);  
**Дальневосточный федеральный округ** - от 22,9 тыс. руб. (Амурская обл.) до 46,3 тыс. руб. (Саха-Якутия).

Во всех субъектах Российской Федерации среднемесячная зарплата дорожников ниже средней зарплаты по экономике субъекта РФ.

#### Применение графиков неполного рабочего времени

Коллектив **ОАО «ИркутскГипдорНИИ»** не выиграл конкурсы на изыскание и проектирование дорожных объектов, в связи с чем 53 человека находятся в вынужденных отпусках, более 30 работников две недели работали по графику неполного рабочего времени. Около 180 человек уволились по собственному желанию.

Дорожные предприятия **Белгородской области** в начале 2015 года выполняли работы только по содержанию автомобильных дорог, поэтому половина рабочих находилась в вынужденных отпусках.

Графики неполного рабочего времени применялись также в дорожных организациях **Республики Чувашия, Красноярского, Ставропольского краев, Кировской, Омской, Оренбургской, Ростовской, Свердловской областей и других.**

Отдел экономической защиты  
аппарата профсоюза

## ИСПОЛКОМ ФНПР ПРИЗНАЛ ЦЕЛЕСООБРАЗНЫМ РАСПРОСТРАНЕНИЕ КОЛЛЕКТИВНОГО ДОГОВОРА НА ВСЕХ РАБОТНИКОВ ПРЕДПРИЯТИЯ

В период отчетно-выборной кампании 2014-2015 гг. среди профсоюзных работников и актива вновь оживилась дискуссия по теме распространения действия коллективного договора только на членов профсоюза. При этом международная практика очень многообразна; международное право оставляет регулирование проблемы на усмотрение национального законодательства.

В связи с этим в Образовательном учреждении профсоюзов высшего

образования «Академия труда и социальных отношений» 18 июня 2015 года прошло заседание круглого стола «Коллективный договор: проблемы правоприменения» (стенографический отчет [прилагается](#)), в котором приняли участие руководство ФНПР, Межфракционной депутатской группы по взаимодействию с профсоюзным движением «Солидарность», руководители и представители общероссийских профсоюзов, ассоциаций территориальных объединений организаций профсоюзов федеральных

округов, первичных профсоюзных организаций, преподаватели ОУП ВО «АТиСО», журналисты центральной профсоюзной газеты «Солидарность».

В связи с изложенным **Исполнительный комитет ФНПР 27 октября 2015 года постановил** считать целесообразным в настоящее время внесение в законодательство изменений, распространяющих действие коллективного договора только на членов профсоюза.

# ВНЕСЕНЫ ИЗМЕНЕНИЯ В ПОЛОЖЕНИЕ ОБ ОСОБЕННОСТИ РЕЖИМА ТРУДА И ОТДЫХА ВОДИТЕЛЕЙ АВТОМОБИЛЕЙ

**ИЗМЕНЕНИЯ, В ПОЛОЖЕНИЕ ОБ ОСОБЕННОСТЯХ РЕЖИМА РАБОЧЕГО ВРЕМЕНИ И ВРЕМЕНИ ОТДЫХА ВОДИТЕЛЕЙ АВТОМОБИЛЕЙ, УТВЕРЖДЕННОЕ ПРИКАЗОМ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 20 АВГУСТА 2004 Г. N 15 (ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ 1 НОЯБРЯ 2004 Г., РЕГИСТРАЦИОННЫЙ N 6094), С ИЗМЕНЕНИЯМИ, ВНЕСЕННЫМИ ПРИКАЗОМ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 24 ДЕКАБРЯ 2013 Г. N 484 (ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ 10 ИЮНЯ 2014 Г., РЕГИСТРАЦИОННЫЙ N 32636)**

**(Утверждены приказом Минтранса России от 13 октября 2015 года №299)**

Пункт 13 изложить в следующей редакции:

"13. Водителям автобусов, работающим на регулярных городских, пригородных автобусных маршрутах, с их согласия рабочий день может быть разделен на две части. Разделение производится работодателем на основании локального нормативного акта, принятого с учетом мнения представительного органа работников.

Перерыв между двумя частями рабочего дня устанавливается не позже чем через пять часов после начала работы.

В случае установления перерыва между двумя частями рабочего дня позже четырех часов после начала рабочего дня водителям автобусов, работающим на регулярных городских, пригородных автобусных маршрутах, предоставляются специальные перерывы для отдыха от управления автомобилем в пути продолжительностью не менее 15 минут в период до предоставления перерыва между двумя частями рабочего дня.

Продолжительность перерыва между двумя частями рабочего дня должна быть не более двух часов без учета времени для отдыха и питания, а общая продолжительность ежедневной работы (смены) не должна превышать продолжительности ежедневной работы (смены), установленной пунктами 7, 9, 10 и 11 настоящего Положения.

Время перерыва между двумя частями рабочего дня водителей, работающих на регулярных городских, пригородных автобусных маршрутах, может быть увеличено до трех часов на основании отраслевого соглашения, заключенного на региональном уровне социального партнерства, локальным нормативным актом работодателя и с согласия водителя.

Перерыв между двумя частями смены предоставляется в местах, предусмотренных расписанием движения и обеспечивающих возможность использования водителем времени отдыха по своему усмотрению.

Время перерыва между двумя частями смены в рабочее время не включается".

## **КОММЕНТАРИЙ ЗАВЕДУЮЩЕГО ОТДЕЛОМ ПРАВОВОЙ ЗАЩИТЫ АППАРАТА ПРОФСОЮЗА ЧУМАЕВСКОГО Е.Ю.:**

13 октября 2015 г. издан приказ Министерства транспорта РФ от № 299 "О внесении изменений в Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, утвержденное приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 20 августа 2004 г. № 15" Данный приказ зарегистрирован в Минюсте РФ 19 октября 2015 г. за регистрационным № 39356.

Приказом внесены изменения в п. 13 Положения.

С инициативой о принятом изменении выступило ГУП г.Москвы «Мосгортранс».

В частности ГУП г. Москвы «Мосгортранс» предлагал разрешить Положением предоставление времени перерыва между двумя частями рабочей смены у водителей автобусов, работающих на регулярных маршрутах, в любое время рабочей смены и отменить регламентацию по времени длительности этого перерыва (в действовавшей на тот момент редакции – предоставление перерыва продолжительностью не более 2-х часов не позже 4 часов после начала работы).

ЦК профсоюза, принимая во внимание то, что режимы труда и отдыха в крупных городах и в городах с особой инфраструктурой нуждаются в

дополнительной законодательной регулировке, всё-таки не согласился с таким предложением, отметив, что при разработке Положения и п.13, в частности, заинтересованные стороны исходили из соображений максимального приближения норм Положения к международным стандартам времени работы и времени отдыха водителей автомобилей, установленным нормами ЕСТР (Европейское соглашение, затрагивающее особенности работы экипажей транспортных средств, занятых в сфере международных автомобильных перевозок), ст.ст. 5-9 Конвенции МОТ от 6 июня 1979 г. № 153 «О продолжительности рабочего времени и периодах отдыха на дорожном транспорте», в части предоставления им краткосрочных перерывов от управления автомобилем в пути после первых 4-х часов работы.

Предлагаемые изменения п.13 Положения, при отсутствии в Положении регламентации перерывов от управления автомобилем для городских и пригородных маршрутов, привели бы к накоплению у водителей усталости, снижению безопасности дорожного движения и угрозе безопасности перевозок пассажиров.

Этот вывод аргументирован «Санитарными правилами по гигиене труда водителей автомобилей» № 4616-88, утвержденными Заместителем Главного государственного санитарного врача СССР 5 мая 1988 г. и Методическими рекомендациями «Режим труда водителей автомобилей, занятых пассажирскими перевозками», утвержденными Главным управлением НИИ и координации научных исследований Минздрава РСФСР от 24 августа 1976 года.

Кроме того, увеличение времени перерыва между двумя частями рабочей смены у водителей влечёт увеличение времени нахождения водителей в производственном процессе свыше 12 часов в течение 24-часового периода. Если учесть, что в соответствии с частью 2 пункта 25 Положения при суммированном учете рабочего времени продолжительность ежедневного (междусменного) отдыха должна быть не менее 12 часов, то увеличение времени перерыва свыше 3-х часов не позволит водителю выработать баланс рабочего времени за учётный период при работе в режиме пятидневной рабочей недели.

ЦК профсоюза также посчитал, что внесение предлагаемых изменений в Положение невозможно без предоставления краткосрочных специальных перерывов от управления автомобилем в пути водителям городских и пригородных маршрутов.

В ходе проведённых переговоров и консультаций ГУП г. Москвы «Мосгортранс» при согласии Московского городского комитета профсоюза была выработана окончательная редакция ч.ч. 2-7 п.13 Положения.

Исполком ЦК профсоюза 23 июня 2015 года одобрил позицию ЦК профсоюза по предложению об изменении п.13 Положения.

Обращаем Ваше внимание на то, что никакие нормы рабочего времени и времени отдыха водителей приказом не меняются.

Упразднена возможность введения графика с разделением смены на части для водителей междугородного транспорта.

Сдвиг времени начала разрыва смены с 4 до 5 часов от начала смены возможен только при условии предоставления водителю на городских и пригородных маршрутах специальных перерывов в вождении (общей продолжительностью не менее 15 минут) в первой половине рабочей смены.

Введение увеличенного времени разрыва между двумя частями смены с 2-х часов до 3-х часов возможно только на условиях наличия отраслевого регионального соглашения и закреплении в нём такой нормы, а также с обязательного согласия водителя. Считаем, что данная норма должна содействовать заключению отраслевых соглашений, созданию региональных объединений работодателей.

# ИСПОЛКОМ ЦК ПРОФСОЮЗА СЧИТАЕТ НЕДОПУСТИМЫМ СНИЖЕНИЕ СОЦИАЛЬНО-ТРУДОВЫХ ВЫПЛАТ РАБОТНИКАМ В СВЯЗИ С ВВЕДЕНИЕМ ПЛАТЫ С 12-ТОННИКОВ

В предыдущем номере газеты «Единство» мы информировали наших о введении с 15 ноября 2015 года на автомобильных дорогах федерального значения платы за возмещение вреда, наносимого транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн.

Исполком ЦК профсоюза направил в адрес Правительства Российской Федерации 22.10.2015 года предложения, направленные на осуществление мягкого внедрения системы «Платон» в процесс осуществления перевозок.

После введения в действие указанной системы, в ходе ее эксплуатации, был выявлен ряд недостатков, которые вызвали акции протеста водителей большегрузного транспорта, в основном индивидуальных предпринимателей в разных регионах России, высокий общественный резонанс и широкое обсуждение в средствах массовой информации. В этой связи Исполком ЦК профсоюза, объединяющий в своих рядах автотранспортников и дорожников, принял 3 декабря 2015 года специальное постановление №21, в котором определил отношение профсоюза к сложившейся ситуации. Полный текст Постановления опубликован ниже.

## ПО С Т А Н О В Л Е Н И Е ИСПОЛКОМА ЦЕНТРАЛЬНОГО КОМИТЕТА ОБЩЕРОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА РАБОТНИКОВ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА

3 декабря 2015 года

№ 21

г.Москва

### Об отношении профсоюза к ситуации, сложившейся в связи с введением в действие системы сбора платы за проезд по федеральным дорогам транспортных средств, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн

Федеральным законом Российской Федерации от 6 апреля 2011 г. N 68-ФЗ "О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации" внесены изменения в Федеральный закон от 8 ноября 2007 года N 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации".

Глава 5 указанного закона дополнена статьей 31<sup>1</sup> по которой «Движение транспортных средств, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения допускается при условии внесения платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам такими транспортными средствами».

В соответствии с этим же законом Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях дополнен статьей 12.21<sup>3</sup>, установившей административные штрафы за проезд без внесения платы:

на водителя указанного транспортного средства в размере пяти тысяч рублей; на должностных лиц, ответственных за движение указанного транспортного средства, - сорока тысяч рублей; на индивидуальных предпринимателей - сорока тысяч рублей; на юридических лиц - четырехсот пятидесяти тысяч рублей.

За повторное совершение указанного административного правонарушения, размеры административных штрафов на должностных лиц, ответственных за движение указанного транспортного средства, повышаются до пятидесяти тысяч рублей; на индивидуальных предпринимателей - пятидесяти тысяч рублей; на юридических лиц - одного миллиона рублей."

Постановлением Правительства РФ от 14.06.2013 № 504 утверждены Правила взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, определен размер платы, равный 3,5 рубля на один километр пути (с ежегодным индексированием в меру роста потребительских цен).

Федеральным законом от 23.06.2014г. №168-ФЗ установлена дата введения системы – 15 ноября 2015 года.

В соответствии с Распоряжением Правительства РФ от 29.08.2014г. №1662-р «О заключении концессионного соглашения в отношении объектов, предназначенных для взимания платы, используемых в целях обеспечения функционирования системы взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную

массу свыше 12 тонн» реализация проекта по созданию системы взимания платы возложена на Общество с ограниченной ответственностью «РТ-Инвест Транспортные Системы» (ООО «РТИТС»).

Система сбора платы, получившая название «Платон», в течение нескольких месяцев, предшествовавших вводу в действие системы, обсуждалась представителями Федерального дорожного агентства с представителями организаций – перевозчиков, индивидуальными предпринимателями, объединениями работодателей организаций автотранспортной деятельности. Профсоюз к указанной работе не привлекался, так как осуществление подобных платежей относится к компетенции предприятия – юридического лица, индивидуального предпринимателя.

Вместе с тем, ЦК профсоюза, на основе анализа состояния отраслевых предприятий и возможного негативного влияния введения платы с «12-тонников» на предприятия автомобильного транспорта и дорожного хозяйства и их работников, 22 октября 2015 года обратился в Правительство Российской Федерации с предложением о введении системы сбора платы в тестовом режиме в течение одного года в целях ее приведения в соответствие с предъявляемыми к ней требованиями, определения объективного размера платы, введении возможности оплаты по завершении проезда по автодороге («постоплаты»). Кроме того было предложено освободить от платы автомобили организаций дорожного хозяйства, осуществляющих работы по содержанию и ремонту автомобильных дорог.

Постановлением Правительства РФ от 3 ноября 2015 г. № 1191 «О некоторых вопросах взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн» установлены понижающие коэффициенты к размеру платы – с 15.11.2015 по 29.02.2016 гг. – 0,41, с 01.03.2016 по 31.12.2018 гг. – 0,82.

15 ноября 2015 года система «Платон» введена в действие с размером платы 1,53 рубля за один километр пробега.

Размер платы, наряду с обнаружившимися недостатками функционирования системы «Платон», форма - общество с ограниченной ответственностью - организации, осуществляющей работу и функционирование системы, неясность направления использования сумм платы за проезд «12-тонников» привели к массовому недовольству водителей-дальнобойщиков – собственников транспортных средств, осуществляющих самостоятельную предпринимательскую деятельность. Они требуют отмены системы «Платон». В регионах Российской Федерации ими проводятся

стихийные акции протеста. Раздаются призывы к организации общероссийской акции протеста дальнoboйщиков.

Мониторинг положения дел в автопредприятиях, осуществляющих междугородные автомобильные перевозки грузов и изменением ситуации на транспорте в регионах Российской Федерации с введением системы «Платон», проведенный руководством профсоюза показал, что большинство предприятий грузового транспорта, где работают члены профсоюза, осуществляют планомерную перевозочную деятельность, выполняя Правила взимания платы.

Обращения коллективов этих предприятий, членов профсоюза, комитетов профсоюза в связи с вводом системы «Платон» в комитеты территориальных организаций профсоюза, ЦК профсоюза не поступало.

**Исполком ЦК профсоюза считает,** что подобная ситуация стала возможной в связи с тем, что водители-профессионалы, как правило, не были объединены в общественные организации, представляющие их интересы, требования работников не были своевременно сформулированы и доведены до органов власти, в чьей компетенции находится принятие решений по этому вопросу, не обеспечено их всестороннее обсуждение.

Участники протестных действий – водители-дальнoboйщики – собственники транспортных средств не являются членами Общероссийского профсоюза работников автомобильного



транспорта и дорожного хозяйства. В настоящее время большинство из них либо не объединены в общественные организации, либо это объединение носит формальный характер. По информации ряда председателей территориальных организаций профсоюза, предложения таким водителям о вступлении в профсоюз, сделанные в спокойный период, до введения платы с «12-тонников», были ими либо отклонены, либо проигнорированы. Как показывает практика, для этой категории работников интерес представляют вопросы, связанные с обеспечением предпринимательства. Вопросы трудового законодательства, социального страхования, режимов труда имеют для них, как правило, второстепенное значение.

Вместе с тем в отдельных регионах водители-дальнoboйщики выразили готовность к созданию профсоюзных организаций.

### **Исполком ЦК профсоюза ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

1. **Считать, что недостатки системы взимания платы** в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, которые привели к невозможности пользования системой, и как следствие поставили под угрозу стабильную работу отраслевых предприятий, осуществляющих автоперевозки грузов, ухудшению их положения, **являются недопустимыми, подлежат устранению в самое ближайшее время.**

2. **Подтвердить позицию ЦК профсоюза,** выраженную в письме от 22 октября 2015 года в адрес Правительства Российской Федерации, по устранению недостатков системы «Платон», предоставления пользователям системы возможности освоить особенности самой системы и внесения необходимых изменений в отношения с заказчиками перевозок с целью, в том числе, компенсации дополнительных расходов перевозчиков из-за введения платы с «12-тонников», введения возможности «постоплаты», освобождения от платы автомобилей дорожных организаций, занимающихся содержанием и ремонтом автомобильных дорог.

3. **Предложить Правительству Российской Федерации** с учетом ситуации, сложившейся в транспортном сообществе на начало декабря 2015 года, принять следующие меры:

- продлить применение понижающего коэффициента 0,41 при взимании платы до 31 декабря 2016 года;

- установить на период до 31 декабря 2016 года амнистию на уплату штрафов за нарушения, произошедшие по причине несовершенства системы «Платон». Для оценки мотивированного нарушения порядка осуществления платы создать региональные комиссии с участием представителей органов Федерального дорожного агентства, ООО «РТИТС», общественных организаций работодателей и профсоюзов;

- обеспечить «прозрачность» поступления денежных средств от платы за проезд «12-тонников» в ООО «РТИТС» и дорожные фонды.

4. **Просить Федеральное Собрание Российской Федерации** ускорить принятие находящегося в настоящее время на рассмотрении Государственной Думы Российской Федерации законопроекта о внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, предусматривающих значительное снижение размеров штрафов с водителей и собственников транспортных средств за проезд без внесения платы.

5. **Призвать транспортное сообщество к обеспечению**

«прозрачного» ведения деятельности всеми перевозчиками, выведению нелегальных перевозчиков, операторов, ведущих свою деятельность с применением «серых» схем, из сферы автотранспортной деятельности.

6. **Считать недопустимым снижение**

**социально-трудовых выплат работникам,** в предприятиях грузового автотранспорта, дорожного хозяйства, у индивидуальных предпринимателей в связи с введением платы с «12-тонников».

### **7. Комитетам профсоюза всех уровней:**

- сосредоточиться на защите законных прав и интересов членов профсоюза - наемных работников автопредприятий, организаций дорожного хозяйства, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки грузов;

- добиваться от работодателей отраслевых предприятий, индивидуальных предпринимателей безусловного обеспечения реализации установленных для работников гарантий, в том числе предусмотренных федеральными, региональными и территориальными отраслевыми соглашениями, коллективными договорами;

- усилить пропаганду профсоюзного членства среди работников отраслевых предприятий и у индивидуальных предпринимателей.

При обращении водителей - индивидуальных предпринимателей в комитеты территориальных организаций профсоюза по вопросу вступления в профсоюз разъяснять им права и обязанности членов профсоюза согласно Уставу профсоюза и оказывать им содействие в организации первичных профсоюзных организаций. Рекомендовать создание единых первичных организаций профсоюза по соответствующему региону по видам деятельности – объединяющих водителей такси, водителей междугородного транспорта и т.п.;

- при проведении в коллективах заинтересованных отраслевых предприятий собраний по обсуждению складывающейся ситуации доводить до участников собраний позицию профсоюза и содействовать нахождению взаимоприемлемых решений по спорным вопросам.

8. **Призвать членов профсоюза** не поддаваться на провокации, пресекать раздающиеся под прикрытием экономических требований призывы к насилию, ущемлению гражданских прав населения Российской Федерации.

9. **Контроль за выполнением** настоящего постановления возлагается на заместителя председателя профсоюза Е.Н.Калинкина.

**Председатель Профсоюза В.В.Ломакин**

# ИСПОЛКОМ ЦК ПРОФСОЮЗА ОПРЕДЕЛИЛ ПРИОРИТЕТНЫЕ ЗАДАЧИ ПРОФСОЮЗНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ В ПЕРИОД КРИЗИСА В 2016 ГОДУ

**11 ноября т.г. Исполком ЦК профсоюза рассмотрел на своем заседании вопрос «О ситуации в предприятиях автомобильного, городского электрического транспорта и дорожного хозяйства и задачах комитетов профсоюза по обеспечению достойных условий труда работников в 2016 году» и принял по нему постановление.**

Члены Исполкома исходили из того, что в настоящее время экономика Российской Федерации переживает спад, вызванный неблагоприятным влиянием внешнеэкономической и внешнеполитической конъюнктуры, снижением мировых цен на нефть, ослаблением курса российской валюты. Почти год страна работает в условиях финансово-экономического кризиса.

Экономический спад привел к серьезным коррективам в бюджетах разных уровней, негативным изменениям на автомобильном транспорте, городском наземном электрическом транспорте, в дорожном хозяйстве.

За 9 месяцев 2015 года ухудшились показатели работы автомобильного и городского электрического транспорта по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Грузооборот всех видов транспорта составил 98,9%, а автомобильного транспорта 93,9% к соответствующему периоду 2014 года.

Снизилась объемы перевозки грузов всеми видами транспорта - 93,5%, а по автомобильному транспорту - 91,3% к аналогичному периоду прошлого года.

Пассажиروоборот за 9 месяцев 2015 года всех видов транспорта составил 95,7% к соответствующему периоду 2014 года, а автомобильного транспорта 97,1%.

На предприятиях наземного городского пассажирского транспорта убытки за этот период превысили 14 млрд. рублей.

В дорожном хозяйстве финансирование работ по содержанию региональных автомобильных дорог составляет 30%, по ремонту – 20%, по капитальному ремонту -2% от норматива затрат.

Большинство предприятий не имеет средств на обновление подвижного состава. Не везде созданы и эффективно действуют механизмы, обеспечивающие приемлемые условия приобретения новых транспортных средств, в том числе на условиях лизинга.

Среднемесячная заработная плата, по данным Минтранса России, за январь – сентябрь 2015 года составила: на автобусном транспорте – 28,2 тыс. рублей, на троллейбусном транспорте – 25,6 тыс. рублей, на трамвайном

транспорте – 24,9 тыс. рублей, на автомобильном грузовом транспорте – 35,6 тыс. рублей, в дорожном хозяйстве на работах по содержанию автомобильных дорог – 29,5 тыс. рублей в месяц.

В Кабардино-Балкарской Республике, республиках Карелия, Чувашия, Вологодской, Владимирской, Магаданской, Оренбургской, Свердловской, Тюменской областей произошло уменьшение номинальной начисленной заработной платы работников отраслевых предприятий.

Размер зарплаты в отраслевых предприятиях продолжает оставаться самым низким среди транспортных отраслей – он составляет 60-67% от уровня зарплаты в целом на транспорте России.

Несмотря на достигнутый рост номинальной среднемесячной заработной платы за последний год в среднем около 3 процентов, реальная зарплата сократилась более чем на 10 процентов.

В среднем уровень заработной платы работников на городском наземном пассажирском транспорте и в дорожном хозяйстве во всех субъектах РФ ниже, чем в целом по экономике региона.

В ряде регионов, например, в Республиках Северная Осетия Алания, Чувашия, Приморском, Хабаровском краях, Астраханской, Магаданской областях имели место задержки выплаты заработной платы работникам.

Низкий уровень заработной платы негативно влияет на состав профессиональных кадров, приводит к дефициту водительских кадров, переработкам работников, повышению угрозы ДТП.

В некоторых регионах сокращение численности работников происходит по причине производственного характера. Например, в Саратовской области: ОАО «Б.Карабулакское АТП», ОАО «Балтайское АТП», ОАО «Балашовское пассажирское автотранспортное общество № 2», - сокращение стало следствием банкротства предприятий. В дорожных организациях основной причиной сокращения численности работников является снижение объемов работ. В июле-августе 2015 года сокращение наблюдалось в отдельных

предприятиях Республики Дагестан, Республики Карелия, Алтайского, Красноярского, Ставропольского краев, Архангельской, Кировской областей.

Впервые за последние годы снижены возможности выполнения колдоговоров в части социальных гарантий по оплате труда.

В силу критического финансово-экономического положения, низкого уровня заработной платы в отдельных регионах возникали конфликтные ситуации в транспортных предприятиях Республики Карелия, Иркутской, Курганской областей и ряде других. В 2015 году массовые акции провели дорожники Хабаровского края, Астраханской, Свердловской областей. Протестные настроения в отраслевых предприятиях нарастают.

сохраняется и решение первоочередных проблем возможно только при условии консолидации усилий всех участников транспортной деятельности.

**Учитывая текущую внешнеэкономическую ситуацию, вероятность продолжения рецессии в экономике России и возможное негативное влияние на отраслевые предприятия Исполком ЦК профсоюза в постановлении определил приоритетные задачи профсоюзных организаций на 2016 год:**

1. соблюдение прав работников, установленных действующим законодательством и заключенными с участием профсоюза соглашениями и договорами;

2. максимальное сохранение численности работников и соблюдение условий при сокращении рабочих мест;

3. обеспечение безопасных условий и охраны труда работников.

**Исполком предложил внести на рассмотрение VII съезда профсоюза предложения о принятии Резолюций съезда по ситуации на автомобильном, городском электрическом транспорте, в дорожном хозяйстве с учетом реального положения дел в отраслях и о проведении Общероссийской акции под лозунгами о сохранении системы общественного городского транспорта и государственной поддержки дорожного хозяйства.**



# ТРАНСПОРТНОЕ СООБЩЕСТВО ПРОДОЛЖАЕТ ОБСУЖДАТЬ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 13.07.2015 ГОДА №220-ФЗ О РЕГУЛЯРНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ПАССАЖИРОВ

26 ноября 2015 года в МАДИ прошел семинар «О практике реализации Федерального закона от 13.07.2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ».

В работе семинара приняли участие представители региональных органов власти, предприятий пассажирского транспорта и общественных организаций.

На семинаре выступил Президент МАП ГЭТ В.А. Остряков, который в своём выступлении поставил вопросы, возникающие в ходе реализации Федерального закона от 13.07.2015 г. № 220-ФЗ, и внес предложения по его доработке. Ниже публикуются тезисы его выступления, которые были положительно встречены участниками семинара.

## Тезисы выступления Президента МАП ГЭТ Острякова В.А.



На протяжении ряда последних лет руководители предприятий отрасли выражают определенную озабоченность в связи с тем, что все больше и больше предприятий городского электрического транспорта вынуждены уменьшать объемы выполняемой работы, сокращать количество подвижного состава, увольнять квалифицированных специалистов. Такая ситуация сложилась с момента принятия Закона Российской Федерации № 131-ФЗ от 6 октября 2003 года, в котором к вопросам местного значения городского округа отнесено только создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания.

Все более актуальной становится проблема так называемого выживания, которая сегодня наполняется новым смыслом. Помимо сохраняющейся задачи поиска путей и источников финансирования предприятиям городского электротранспорта приходится защищаться и от прямых попыток его ликвидации. Отчасти под влиянием ухудшающегося финансового положения, отчасти из-за безудержного, никем не регулируемого роста автомобильных потоков, принимаются поспешные решения, заведомо невыгодные для городов и большинства городского населения. Конечно, проблемы существуют, есть повод для поиска новых путей развития, но поиск этот должен направляться не по пути наименьшего сопротивления, а по пути наибольшей эффективности.

Очевидность этого подтверждается и недавно проведенным на сайте Минтранса РФ опросом. Более 90% респондентов высказались за необходимость развития сети трамвая как основного транспортного средства, способного решить как проблему обеспечения перевозок на городских маршрутах, так и, в определенной степени, проблему пропускной способности уличной дорожной сети: пропускная способность 3-полосной автодороги в городе - 3000 чел./час, по выделенной полосе троллейбуса и автобуса провозная способность составляет до 10000 чел./час, трамвая - до 20-30.000 чел./час.

Среди основных объективных причин бедственного состояния транспортных предприятий мы выделяем следующие:

- несоответствие тарифов на перевозку пассажиров их экономически обоснованному уровню;
- неполная оплата транспортной работы заказчиками перевозок;
- наличие избыточной и недобросовестной конкуренции на рынке транспортных услуг.

Большие надежды возлагались на принятие закона № 220-ФЗ «О пассажирских перевозках». Однако этого не произошло.

Принятый Государственной Думой 30.06.2015 года Федеральный закон № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации» устанавливает рыночные механизмы в сфере общественного транспорта и регулирует правовые отношения между перевозчиками и органами исполнительной власти субъекта, в котором осуществляются перевозки. Являясь базовым, федеральный закон не регламентирует и не конкретизирует многие принципы организации перевозок и планирования перевозок. Не регламентированы правила построения маршрутной сети, не определены стандарты транспортного обслуживания, не разработаны ключевые показатели использования существующей транспортной инфраструктуры, не отражены необходимость или обязательность их применения.

Закон не разграничивает полномочий между перевозчиком и заказчиком - муниципалитетом,

а также не предусматривает никакой ответственности муниципальных органов за несвоевременную оплату выполненной транспортной работы. При этом на перевозчика налагается ряд дополнительных обязательств и ограничений. Нет указаний на обязательность полной оплаты транспортной работы по перевозке пассажиров в городах, размерах расчетной рентабельности предприятий перевозчиков;

Закон не затрагивает такого важного вопроса, как регулирование избыточной конкуренции. Именно этот вопрос является сегодня определяющим для всей системы пассажирских перевозок. Избыточная конкуренция не создает нового качества, она его уничтожает.

В Законе недостаточно раскрыто понятие «договор муниципального заказа». Договор должен содержать требования к перевозчику по количеству и качеству выполняемой работы, критерии оценки этих показателей, формы и методы контроля и определения объемов оплаты за выполненную работу.

По нашему мнению, коль скоро Закон определяет, что регулирование стоимости проезда находится в компетенции соответствующих исполнительных органов власти, в Законе должно быть четко сформулировано понятие объемов финансирования (оплаты) муниципального заказа как разницы между себестоимостью перевозки пассажиров, определяемой по четко определенному алгоритму, и тарифом на перевозку пассажиров.

Отнесение функции по организации муниципальных перевозок к исключительной функции муниципальных органов власти привело к хроническому недофинансированию транспортных предприятий, которые попросту вынуждены экономить на содержании и ремонте транспортных средств и инфраструктуры.

Нужен комплексный подход к решению образовавшихся проблем. По нашему мнению можно обозначить следующие этапы:

- разработка пакета нормативных документов
- разработка и реализация программы модернизации подвижного состава электротранспорта и его инженерной инфраструктуры с продлением срока службы не

менее 15-20 лет, что позволит обеспечить плавный переход отрасли к обновлению, в дальнейшем на более современный подвижной состав, и качественно улучшит уровень предоставляемых услуг.

- реализация функции по организации работы общественного транспорта в городах осуществлять по единому алгоритму, основанному на обследовании пассажиропотоков и транспортных схем, предусмотренных генеральными планами.

Необходимо изложить основные принципы составления документа планирования и разработки маршрутной сети. Существующая инфраструктура электрического транспорта наряду с метрополитеном должна стать основой маршрутной сети – транспортным каркасом, состоящим из рельсового транспорта (метрополитен, трамвай, ЛРТ). Это позволит упорядочить маршрутную сеть автобусного сообщения, уменьшить количество транзитных маршрутов в центральных частях городов, использовать автобусы в периферийных районах массовых застроек, где строительство жилья ведется в основном без строительства объектов транспортной инфраструктуры, для связи отдаленных районов между собой и в качестве подвозящего транспорта к

комплексным транспортным узлам.

Общественный транспорт кроме рыночных механизмов должен быть подвергнут государственному регулированию и контролю.

Не секрет, что в настоящее время на маршрутах регулярных перевозок с нерегулируемым тарифом плата за проезд осуществляется перевозчиком, без выдачи билетов. Должна быть разработана такая система контроля, чтобы подобные случаи были исключены.

Необходимо установить такие требования в законе, которые бы исключали возможность осуществления работы на сети электротранспорта различных перевозчиков, поскольку она является единым неделимым комплексом инфраструктуры и ее состояние во многом зависит от эксплуатации и правильного обслуживания.

Считаем целесообразным внести поправки в закон, где будет, предусмотрена возможность при объявлении аукциона (согласно 44-ФЗ) выставлять требования к качеству услуг. А именно, требования к подвижному составу: экологичность, возраст, низкопольность, а также:

- дополнить перечень требований к участникам открытых конкурсов на

маршрутные перевозки (ст. 23, 220-ФЗ), включив в него ряд социальных показателей.

На маршрутных перевозках должны работать операторы, обеспечивающие гарантии по условиям оплаты труда, должный контроль за режимом труда и отдыха, проведение медицинских осмотров водителей. Было бы правильно, если к маршрутным перевозкам привлекались только социально ориентированные перевозчики: участвующие в системе социального партнерства, выполняющие нормы отраслевых соглашений, входящие в отраслевое объединение работодателей и имеющие представительные органы работников.

Выступление Президент МАП ГЭТ В.А. Острякова было положительно встречено участниками семинара.

Общероссийский профсоюз работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства имеет схожую позицию по многим вопросам и считает необходимым внести соответствующие изменения в 220-ФЗ для создания равных условий допуска и равных условий конкуренции на рынке транспортных услуг по перевозке пассажиров.

## МИНИСТР ТРАНСПОРТА РОССИИ СОКОЛОВ М.Ю. УТВЕРДИЛ НОВЫЙ СОСТАВ ОБЩЕСТВЕННОГО СОВЕТА ПРИ МИНИСТЕРСТВЕ

Приказом Минтранса России № 344 от 30 ноября 2015 года утвержден обновленный состав Общественного Совета Министерства транспорта РФ. В состав Совета вошли представители Государственной Думы РФ, отраслевых союзов и ассоциаций, транспортных предприятий, общественных организаций, транспортных учебных заведений, структур финансового сектора. Председатель будет избран членами Общественного совета на очередном заседании.



В состав Общественного Совета при Минтрансе России вошел председатель Общероссийского профсоюза РОСПРОФТРАНСДОР Ломакин В.В.

Срок полномочий действующего состава истекает в декабре 2017 года. Формирование состава Совета осуществляется в соответствии с актами Президента РФ, а также федеральным законодательством.

Общественный совет призван обеспечить учет потребностей и интересов граждан России, защиту прав и свобод граждан и общественных объединений при осуществлении государственной политики в части, относящейся к сфере деятельности Минтранса России, а также в целях осуществления общественного контроля за деятельностью Министерства транспорта.

Общественный совет призван обеспечить учет потребностей и интересов граждан Российской Федерации, защиту прав и свобод граждан Российской Федерации и прав общественных объединений при осуществлении государственной политики в части, относящейся к сфере деятельности Министерства транспорта Российской Федерации, а также в целях осуществления общественного контроля за деятельностью Министерства транспорта Российской Федерации.

### СОСТАВ ОБЩЕСТВЕННОГО СОВЕТА МИНТРАНСА РОССИИ:

**АГРЕ Наталья Валентиновна** - Президент экспертного центра «Движение без опасности»;

**АНДРЕЕВ Александр Алексеевич** - Помощник депутата Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации;

**БЕЛОВА Анна Григорьевна** - Член совета директоров публичного акционерного общества «Современный коммерческий флот»;

**БЛИНКИН Михаил Яковлевич** - Директор института экономики транспорта и транспортной политики НИУ «Высшая школа экономики»;

**БЛУДЯН Норайр Оганесович** - Заведующий кафедрой «Автомобильные перевозки» Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета;

**ГЕНЕРАЛОВ Сергей Владимирович** - Президент ООО «Промышленные инвесторы»;

**КАЗАНЦЕВ Евгений Дмитриевич** - Вице-президент «Союза транспортников России»;

**КЛЯВИН Алексей Юрьевич** - Президент союза «Национальная палата судоходства»;

**КОСЫГИН Андрей Борисович** - Президент НП «Региональная организация яхт-клубов и владельцев маломерных судов»;

**КРАЧУН Владимир Геннадьевич** - Заместитель председателя межрегиональной общественной организации содействия развитию культурного взаимодействия в гражданском обществе «СТОПХАМ»;

**ЛОМАКИН Владимир Владимирович** - Председатель Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства;

**ОВСЯННИКОВ Владимир Анатольевич** - Член правления региональной организации «МЫ ВМЕСТЕ»;

**ОРЛОВ Петр Петрович** - Член Общественной палаты Российской Федерации;

**ПАНЬКИН Вячеслав Анатольевич** - Член президиума Общероссийской общественной организации «ОФИЦЕРЫ РОССИИ»;

**ПОПКОВ Андрей Валерьевич** - Заместитель председателя профсоюза «ТАКСИСТ»;

**СТАРЫГИН Игорь Иванович** - Генеральный директор Российской ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами «РАДОР»;

**ХРАПАЧ Сергей Валентинович** - Член правления «московского транспортного союза»;

**ХРОМОВ Михаил Борисович** - Генеральный директор ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания»;

**ШЛЫКОВ Вячеслав Андреевич** - Председатель совета клуба ветеранов высшего руководящего состава гражданской авиации «Опыт»;

**ЯНКОВ Кирилл Вадимович** - Заведующий лабораторией института народнохозяйственного прогнозирования Российской Академии Наук.

# ИНФОРМАЦИЯ

## о работе Центрального комитета Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства после V съезда профсоюза

**ЦК профсоюза за период с 2011 по 2015 г.г. проводил работу, направленную на выполнение решений V и VI (внеочередного) съездов Профсоюза.**

В 2013 году был проведен VI (внеочередной) съезд Профсоюза. На съезде был рассмотрен вопрос о работе комитетов территориальных и первичных организаций профсоюза по выполнению решений V съезда профсоюза и задач на 2014-2015 годы, внесены изменения в состав Контрольно-ревизионной комиссии профсоюза.

Состоялись 8 пленумов ЦК профсоюза, на которых было рассмотрено 35 вопросов деятельности профсоюза, 21 заседание Исполкома ЦК профсоюза, в том числе 7 выездных, на которых было рассмотрено и принято более 200 постановлений.

В 2014 году, в связи с принятием Крыма в состав Российской Федерации, ЦК профсоюза была проведена работа по созданию в Республике Крым и в городе федерального значения Севастополе первичных и территориальных организаций профсоюза.

**ЦК профсоюза постоянно осуществлял сбор информации и анализировал статистическую отчетность профсоюзных организаций.**

По состоянию на 1 января 2015 года профсоюз объединяет 77 территориальных организаций профсоюза (деятельность Забайкальской, Коми и Тывинской ТОП временно приостановлена), 1739 первичных профсоюзных организаций предприятий автомобильного транспорта, горэлектротранспорта и дорожного хозяйства, средних специальных учебных заведений и профессионально-технических училищ с общей численностью членов профсоюза 262,4 тыс. человек, в том числе 5,8 тыс. неработающих пенсионеров.

В профсоюзе состоят 74,7 тыс. женщин (28,5 %), 58,8 тыс. молодых работников до 35 лет (22,4 %), 14,7 тыс. учащихся учебных заведений (5,6 %).

Наиболее многочисленными территориальными профсоюзными организациями (свыше 10 тыс. членов профсоюза) являются: Московская городская - 46819 чел., Московской

области - 29833 чел., республики Татарстан - 11655 чел., г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области - 11445 чел.. В то же время 7 территориальных организаций (Еврейская, Ивановская, Калининградская, Камчатская, Магаданская, Мурманская, Сахалинская) насчитывают в своих рядах менее 300 членов профсоюза, 12 территориальных организаций профсоюза:

Астраханская, Бурятская, Горно-Алтайская, Калмыцкая, Калужская, Карачаево-Черкесская, Крымская, Новгородская, Севастопольская, Смоленская, Тамбовская, Тверская

– от 300 до 1000 чел., 25 организаций - от 1 тыс. до 2 тыс. чел., 10 организаций - от 2 тыс. до 3 тыс. членов профсоюза, 6 организаций - от 3 тыс. до 4 тыс. чел., 12 организаций - от 4 тыс. чел. до 10 тыс. чел.

За отчетный период в Профсоюзе были созданы 184 первичные профсоюзные организации, в профсоюз вступил 110541 человек, в т.ч. 19688 учащихся учебных заведений.

Наибольший охват профсоюзным членством (более 80% работающих) обеспечили территориальные организации профсоюза: Башкирская, Белгородская, Воронежская, Кабардино-Балкарская, Карачаево-Черкесская, Краснодарская, Крымская, Курганская, Московские городская и областная, Омская, Оренбургская, Ростовская, Северо-Осетинская, Ставропольская, Татарская, Чеченская и Якутская.

Из числа работающих членов профсоюза на автотранспортных предприятиях и в организациях трудятся 142,7 тыс.чел. (59,4%), на предприятиях горэлектротранспорта 22,6 тыс.чел. (15,8%), в дорожной отрасли 67,9 тыс.чел. (28,3%).

Транспортники составляют большую часть членов профсоюза в 41 территориальной организации профсоюза (Ленинградская – 93,5% Брянская – 90,1%, Хабаровская – 86,1%, Московская областная – 78,5%, Московская городская – 77,4% и другие). В 5 регионах первичные профсоюзные организации в транспортных предприятиях отсутствуют.

Дорожники составляют большую часть членов профсоюза в 31 территориальной

организации профсоюза (Владимирская – 97,7%, Алтайская – 92,6%, Кировская – 86,2%, Томская – 80,4% и другие). В 5 регионах первичные профсоюзные организации в дорожных организациях отсутствуют.

Профсоюзные организации на предприятиях горэлектротранспорта имеются в 12 регионах.

За 5 лет во многих организациях профсоюза проведено обновление профактива. В 28 территориальных организациях профсоюза (ТОП) были избраны новые председатели ТОП, в том числе в 14 организациях в ходе отчетно-выборной кампании. Проведено кадровое укрепление Новгородской, Тамбовской, Смоленской, Самарской, Бурятской территориальных организаций профсоюза. На 26% обновился состав профкомов, на 32% - состав контрольно-ревизионных комиссий. В новых составах профсоюзных комитетов 54% женщин и 11% молодежи, в составе КРК 87% женщин и 10% молодежи.

Изменения произошли в возрастном составе профактива. Если на 1 января 2011 года председателей территориальных организаций в возрасте 35-55 лет было 15 человек, в возрасте 55-60 лет – 23 человека, в возрасте свыше 60 лет – 37 человек, то на 1 января 2016 года в возрасте 35-55 лет – 13 человек, в возрасте 55-60 лет – 8 человек, в возрасте свыше 60 лет – 54 человека.

ЦК профсоюза была проведена большая работа по обновлению Единого реестра организаций профсоюза. В соответствии с Постановлением

Исполкома ЦК Профсоюза от 27.11.2007г. № 8/5 территориальные организации профсоюза составили Реестры первичных профсоюзных организаций,

состоящих на профобслуживании в ТОП, и регулярно обновляют их в соответствии с изменениями.

**Вопросы развития молодежного профсоюзного движения,** привлечения молодежи в профсоюз неоднократно рассматривались на заседаниях Исполкома ЦК профсоюза, пленумах комитетов Татарской, Башкирской, Свердловской и других территориальных организаций профсоюза. Постановлением Исполкома ЦК профсоюза от 25.09.2013г. № 11/4 был

*В 2014 году созданы организации профсоюза РОСПРОФТРАНСДОР в Республике Крым и в городе федерального значения Севастополе.*

*За отчетный период созданы 184 первичные профсоюзные организации, в профсоюз вступил 110541 человек, в т.ч. 19688 учащихся учебных заведений.*

создан Молодежный совет Профсоюза, утверждены его персональный состав и Положение о Молодежном совете Профсоюза. В целях консолидации молодежи в рамках профсоюза и повышения профессионального уровня молодых профактивистов по решению Исполкома ЦК профсоюза с 27 по 31 мая 2015 года в г.Москве проведен 1-й Молодежный слет профсоюза. В слете приняло участие 30 молодых профактивистов из 16 территориальных организаций профсоюза.

В 31 территориальной организации профсоюза созданы Молодежные советы (комиссии), в состав которых входит более 150 молодых профактивистов, продолжается формирование Молодежных советов, комиссий в первичных профсоюзных организациях.

Проводилась работа по выдвижению молодежи в руководящие профсоюзные органы. В Башкирской территориальной организации председатель Молодежного совета избран заместителем председателя республиканской организации профсоюза. Более 180 молодых профактивистов избраны председателями первичных профсоюзных организаций и профорганизаторами, 153 избраны в профсоюзные комитеты и 22 в контрольно-ревизионные комиссии территориальных организаций профсоюза.

В 19 территориальных организациях профсоюза состоят на учете первичные профсоюзные организации учебных заведений, объединяющие более 15 тысяч членов профсоюза. В 2014 году увеличилось количество членов профсоюза среди учащихся в Кабардино-Балкарской (на 32%), Белгородской (на 31%), Орловской (на 27%), Хабаровской (на 21%) и некоторых других территориальных организациях профсоюза, создана первичная профсоюзная организация в Тамбовском политехническом техникуме.

**Определенное внимание ЦК профсоюза и территориальные организации профсоюза уделяли поощрению профсоюзного актива.**

За 5 лет по ходатайству комитетов территориальных организаций профсоюза, оформлены материалы по награждению профсоюзного актива ведомственными и профсоюзными наградами, в том числе: благодарностью профсоюза – 343 чел.; Почетной грамотой ЦК профсоюза – 1353 чел.; медалью Л.А. Яковлева - 411 чел.; наградами ФНПР – 142 чел.; наградами Министерства транспорта Российской Федерации – 42 чел. Диплома ЦК профсоюза удостоены 66 организаций. Вместе с тем, часть комитетов территориальных организаций профсоюза недостаточно используют этот рычаг

поощрения членов профсоюза – представляли к одной, двум профсоюзным наградам в год.

**ЦК Профсоюза проводилась работа с письмами и обращениями трудящихся.**

На поступившие в ЦК Профсоюза обращения членов профсоюза, руководителей территориальных организаций профсоюза давались разъяснения и консультации, заявителям направлялись необходимые материалы, оказывалась методическая помощь комитетам организаций профсоюза по разрешению сложных ситуаций.

За отчетный период в ЦК Профсоюза поступило 1547 писем, из них о применении ФОС – 177, разъяснении нормативно-правовых актов – 183, ходатайств о награждении - 648, о подтверждении имевшего место ранее награждения ведомственными наградами – 244, жалобы – 138, разное – 157.

**Под постоянным контролем ЦК Профсоюза находились вопросы информационного освещения работы организаций профсоюза.** Постоянно обновлялась информация на сайте Профсоюза, созданы и активно работают сайты Башкирской, Кемеровской, Московской городской, Московской областной, Пермской, Свердловской, Татарской, Тюменской территориальных организаций Профсоюза.

За отчетный период было подготовлено 60 выпусков газеты «Единство», общим тиражом более 110 тыс. экземпляров. Наряду с сайтом Профсоюза, газета «Единство» остается самым эффективным информационным ресурсом Профсоюза.

Улучшилась ситуация с информационным обменом в организациях Профсоюза. Так, если в январе 2011 года из 75 ТОП адреса электронной почты имелись только в 42 ТОП (56%), то в январе 2016 года из 78 ТОП адреса электронной почты имеются в 69 ТОП (89,6%). 6 ТОП используют электронные адреса территориальных объединений организаций профсоюзов.

**Деятельность в области защиты экономических интересов членов профсоюза – работников отраслевых организаций**

С учетом развития ситуации в стране Исполком ЦК профсоюза определил основные задачи на 2016 год:

- соблюдение прав работников,

установленных действующим законодательством и заключенными с участием профсоюза соглашениями и договорами;

- максимальное сохранение численности работников и соблюдение условий при сокращении рабочих мест;

- обеспечение безопасных условий и охраны труда работников.

**Основной защитной работы профсоюза стало социальное партнерство.**

В целях регулирования социально-трудовых отношений между работниками и работодателями, защиты прав и интересов работников на период с 2011 по 2013 годы были пролонгированы ранее заключенные Федеральные отраслевые соглашения по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту и по дорожному хозяйству (далее - ФОС АТ и ФОС ДХ).

На период 2014 – 2016 годов были заключены новые Федеральные отраслевые соглашения.

Профсоюз добился увеличения в Федеральных отраслевых соглашениях по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту минимальных гарантий по оплате труда. Минимальная тарифная ставка рабочих 1-го разряда в транспортных организациях выросла с 4330 руб. в 2011 году до 5554 руб. в январе 2014 года.

С 1 октября 2014 года минимальная тарифная ставка 1-го разряда на предприятиях автомобильного и городского наземного пассажирского транспорта была проиндексирована и установлена в размере 5904 рубля в месяц. С 1 апреля 2015 года она составила 6648 рублей в месяц.

В соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по дорожному хозяйству в отчетном периоде в дорожных организациях минимальная тарифная ставка рабочих 1-го разряда установлена в размере прожиточного минимума трудоспособного населения в регионе

расположения организации, умноженного на коэффициент не менее 1,15, при этом предусматривалось её ежегодное индексирование.

Минимальные гарантии для работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства выросли за период с 2011 года более чем в 1,5 раза.

На основе федеральных отраслевых соглашений по состоянию на 1 октября 2015 года заключено или пролонгировано 30 региональных и 19 территориальных отраслевых соглашений. В 87,4% первичных профсоюзных организаций заключены коллективные договоры.

За 9 месяцев 2015 года среднемесячная зарплата составила по данным Росстата в автотранспортных предприятиях – 28,1

*В декабре 2015 года 90% территориальных организаций профсоюза имеют адреса электронной почты*

*Минимальные гарантии для работников автотранспорта и дорожного хозяйства выросли за период с 2011 года более чем в 1,5 раза.*

тыс. рублей (рост в 2,7 раза к уровню 2010 года), в организациях ГЭТ – 21,7 тыс. рублей, дорожного хозяйства 29,6 тыс. рублей в месяц (рост к уровню 2010 года в 2,4 раза).

В целях осуществления контроля за соблюдением норм ФОС ДХ в 2015 году ЦК профсоюза осуществлял ежемесячно мониторинг ситуации в дорожных организациях по показателям, характеризующим социальную стабильность на предприятиях. Соответствующее решение принято на заседании Коллегии Росавтодора в марте 2015 года. Получаемые из дорожных организаций данные обобщались, анализировались и доводились до Росавтодора и социальных партнеров с предложениями по улучшению ситуации в трудовых коллективах.

Учитывая непосредственную зависимость социально-экономического положения работников от эффективной деятельности предприятий, ЦК профсоюза выработывал предложения по совершенствованию отраслевой нормативно-правовой базы и направлял их в Росавтодор, Минтранс, Правительство России.

Профсоюз внес предложения по изменению Федерального закона от 05 апреля 2013 года № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд», Федерального закона от 13 июля 2015 года № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в РФ и внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ», Порядка взимания платы в счёт возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федеральными органами государственными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн.

ЦК профсоюза, территориальные организации профсоюза приняли участие в подготовке Методических рекомендаций по расчету экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования. Профсоюз продолжает добиваться придания им статуса методических указаний, обязательных для применения в субъектах РФ.

С декабря 2013 года Профсоюз в лице Председателя профсоюза Ломакина В.В., избранного в члены Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений, получил новую площадку для

расширения социального партнерства, выражения предложений по интересующим Профсоюз вопросам социального характера через обсуждение рассматриваемых проектов законов и нормативных правовых актов. ЦК профсоюза высказал мнение по более чем 30 проектам нормативных правовых актов.

Председатель профсоюза является членом Общественных советов Минтранса России, Росавтодора, Координационных советов при Минтрансе России по транспортной политике и по автомобильному и городскому пассажирскому транспорту, решения которых формируются с учетом мнения профсоюза. Аналогичная работа

проводилась в территориальных организациях профсоюза в субъектах Российской Федерации.

ЦК профсоюза отстаивал интересы членов профсоюза при подготовке проектов постановлений Правительства Российской Федерации, устанавливающих допустимую долю иностранных работников в хозяйствующих субъектах на 2015 и 2016 годы. Профсоюзом был организован мониторинг реального количества иностранных работников в организациях автомобильного и городского пассажирского транспорта. На основе данных, полученных от территориальных организаций профсоюза, были подготовлены обоснования позиции профсоюза о том, что доля работников должна составлять в организациях сухопутного пассажирского транспорта не более 10% общей численности работников.

Позиция профсоюза была доведена до Минтранса России, обнародована на заседании Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений. В результате доля иностранных работников была снижена с 50%, установленной на 2015 год до 35% - на 2016 год.

По мнению профсоюзных экспертов, установление необходимо добиваться снижения доли иностранных работников в целях обеспечения рабочими местами на транспорте, в первую очередь, граждан России.

**Деятельность Центрального комитета**, территориальных комитетов профсоюза, профкомов была направлена в первую очередь на построение социального диалога, как с органами государственной власти всех уровней, так и непосредственно с работодателями и их объединениями.

В случаях, когда работодатели, органы власти, органы местного самоуправления игнорировали законные требования членов

профсоюза, профсоюзные организации прибегали к организации акций протеста.

В последние годы массовые коллективные акции были проведены профсоюзом в республиках Башкортостан, Кабардино-Балкария, Карелия, Марий Эл, в Красноярском и Хабаровском краях, в Архангельской, Иркутской, Пензенской, Свердловской областях и некоторых других.

**Взаимодействие с органами власти федерального и регионального уровней.**

Проведены встречи Председателя Профсоюза и профсоюзного актива с руководством Министерства транспорта РФ во главе с Министром транспорта РФ Соколовым М.Ю., где обсуждалась ситуация на предприятиях отрасли, перспективы развития сотрудничества Профсоюза с Министерством транспорта РФ.

Председатель Профсоюза принимал участие в заседаниях Коллегии Минтранса России, Росавтодора, съездах Российского автотранспортного союза, заседаниях руководящих органов других отраслевых объединений.

**Участие в совершенствовании национальной системы квалификаций.**

В отчетном периоде ЦК профсоюза рассмотрел более 20 проектов профессиональных стандартов, в т.ч. по следующим профессиям: водитель автобуса, водитель грузового автомобиля, водитель легкового автомобиля, водитель трамвая, водитель троллейбуса, дорожный рабочий, машинист автогрейдера, токарь, технический эксперт, диспетчер автомобильного транспорта, водитель внедорожных автотранспортных средств и другие. По 12 профессиональным стандартам даны положительные заключения в Экспертный совет Минтруда России.

Профсоюзом были высказаны предложения к тексту законопроекта «Об оценке квалификации на соответствие профессиональным стандартам и внесении изменений в Трудовой кодекс Российской Федерации».

**Работа по обеспечению правовой защиты членов профсоюза.**

В настоящее время правозащитная работа осуществляется 8 штатными и 39 внештатными правовыми инспекторами труда профсоюза. Иных юристов в профсоюзе – 5, из них 2 штатных. Правовые инспекции есть в 10% территориальных организаций профсоюза, что крайне мало и не позволяет обеспечить полноценную работу профсоюза по защите трудовых прав его членов. В территориальных организациях профсоюза, где по различным причинам нет правовых инспекторов, эта работа велась, как правило, самими председателями.

**ЦК профсоюза высказал мнение по более чем 30 проектам нормативных правовых актов.**

**ЦК профсоюза рассмотрел более 20 проектов профессиональных стандартов**

За отчётный период правовой инспекцией профсоюза было проведено 1507 проверок соблюдения законодательства о труде в предприятиях автомобильного транспорта, городского электротранспорта и дорожного хозяйства, в том числе - 958 комплексных. 96 проверок было проведено совместно с органами

прокуратуры и 246 – совместно с территориальными и органами государственной инспекции труда. По результатам этих проверок было направлено 835

представлений об устранении выявленных нарушений.

Из 8968 выявленных нарушений добровольно было устранено 7352. В прокуратуру направлен 561 материал, по результатам рассмотрения которых 36 должностных лиц привлечены к административной ответственности, 2 из них – дисквалифицированы. В территориальные органы государственной инспекции труда направлено 160 материалов, 51 должностное лицо привлечено к административной ответственности, из них - 3 дисквалифицированы.

Всего в судах было рассмотрено 1136 трудовых споров с участием правовых инспекторов труда, иных юристов, профактива. В 1055 случаях иски были удовлетворены полностью или частично. Было рассмотрено 5626 жалоб членов профсоюза, из которых признаны обоснованными и удовлетворены 4900. Принято на личный приём более 32 тыс. членов профсоюза, 27551 обращение удовлетворено.

Всего за отчётный период было зафиксировано 405 нарушений прав профсоюза, из которых: 87 – на контроль за соблюдением трудового законодательства, 3 – на организацию и проведение митингов, 312 – на перечисление членских профсоюзных взносов.

В течение отчётного периода правовой инспекцией труда профсоюза проводилась экспертиза проектов новых нормативных правовых актов, затрагивающих интересы членов профсоюза.

Сформированы и приняты Исполкомом ЦК профсоюза меры для минимизации возможных негативных последствий реформирования пенсионного законодательства и введения специальной оценки условий труда.

Замечания и предложения ЦК профсоюза по проекту ведомственного приказа «Об утверждении профессиональных и квалификационных требований к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским

наземным электрическим транспортом, а также порядка прохождения профессионального отбора и профессиональной подготовки указанными работниками, принимаемыми на работу, непосредственно связанную с движением транспортных средств» учтены Минтрансом России при доработке документа.

Проведена работа по отстаиванию законных прав и интересов членов профсоюза при разработке Минтрансом России изменений в Положение об особенностях рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, утверждённое приказом Минтранса России от 20.08.2004 г. № 15.

По согласованию с профсоюзом принят приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 24 декабря 2013 г. № 484 «О внесении изменений в Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей», утверждённое приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 20 августа 2004 г. № 15».

Только после согласования с профсоюзом принят приказ Минтранса России № 299 от 13.10.2015 года "О внесении изменений в Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, утверждённое приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 20 августа 2004 г. № 15" (в части внесения изменений в ст.13 Положения).

С участием профсоюза внесены изменения в Положение об особенностях рабочего времени и времени отдыха водителей трамвая и троллейбуса, утверждённое приказом Минтранса России от 18.10.2005 г. № 127.

Проводилась работа над проектом ведомственного приказа «О профессиональном отборе и профессиональной подготовке работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом». Профсоюз высказал категорическое несогласие с введением такого противоречащего ТК РФ условия для приёма на работу, как «прохождение собеседования».

Правовая инспекция труда профсоюза во взаимодействии с территориальными организациями Архангельской, Иркутской, Московской, Смоленской, Пензенской, Рязанской, Свердловской, Ярославской

областей, Республик Марий-Эл, Башкортостан, г. Москвы принимала участие в разрешении конфликтных ситуаций между работниками и работодателями.

В ряде случаев правовая помощь оказывалась ЦК профсоюза с выездом на места.

Всё возрастающее количество конфликтов между работниками и работодателями в предприятиях транспортного комплекса потребовало от профсоюза создания специального органа по их разрешению. По согласованию с Минтрансом России, Российским автотранспортным союзом и Общероссийским отраслевым объединением работодателей «Городской электрический транспорт» по решению Исполкома ЦК профсоюза была создана Отраслевая группа по учету конфликтных ситуаций на предприятиях городского пассажирского транспорта, анализу причин их возникновения и принятию рекомендаций по разрешению.

Члены этой группы участвовали в разрешении конфликта в Республике Марий Эл, в Республике Башкортостан.

В целях совершенствования правозащитной работы Исполкомом ЦК профсоюза 26 мая 2014 года утверждено Положение о правовом уполномоченном профсоюзного комитета Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. Этим Положением предлагается комитетам первичных профсоюзных организаций назначать уполномоченных ими ответственных лиц из числа членов профсоюза по установлению контроля за

соблюдением действующего трудового законодательства непосредственно на рабочих местах.

**Работа по обеспечению охраны труда.**

На постоянном контроле ЦК

профсоюза находятся вопросы организации контроля за соблюдением норм по охране труда, созданию необходимых условий труда и быта рабочих и служащих.

В настоящее время контроль профсоюза за состоянием условий и охраны труда осуществляется 15 техническими инспекторами труда профсоюза в 14-ти территориальных организациях профсоюза (в 2011 году – в 10-ти), 19 внештатными техническими инспекторами труда и 9 председателями территориальных организаций профсоюза, на которых возложена персональная ответственность за соблюдение охраны труда.

Всего за период после V съезда профсоюза техническими инспекторами труда профсоюза было проведено 749

**Всего в судах было рассмотрено 1136 трудовых споров с участием правовых инспекторов труда, иных юристов, профактива. В 1055 случаях иски были удовлетворены полностью или частично**

**Только после согласования с профсоюзом принят приказ Минтранса России № 299 от 13.10.2015 года о внесении изменений в п.13 Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей**

комплексных проверки, в ходе которых было выявлено 2819 нарушения требований охраны труда, для устранения которых работодателям выдано 557 представлений с требованием об устранении выявленных нарушений. Кроме того технической инспекцией труда профсоюза проверено 1876 отраслевых предприятий по выполнению работодателями обязательств по охране труда, предусмотренных коллективными договорами и соглашениями по охране труда по данным проверкам из 16255 принятых обязательств по охране труда не выполнено в установленные сроки 1065 мероприятие.

Ежегодно Исполкомом ЦК профсоюза на основании отчетов по форме 19-ТИ подводятся итоги деятельности технической инспекции труда профсоюза.

Немаловажное значение имеет организация общественного контроля за состоянием условий и охраны труда на отраслевых предприятиях силами уполномоченных (доверенных) лиц по охране труда профсоюза. Так за период после V съезда уполномоченными по охране труда проведено 8404 проверки, выявлено 15713 нарушений и выдано 4323 представления на устранение указанных нарушений. Однако следует отметить, что в 2014 году количество уполномоченных по охране труда уменьшилось на 400 человек с 2578 уполномоченных в 2013 году до 2172 в 2014 году. Исполком ЦК профсоюза предложил комитетам территориальных организаций профсоюза в период проведения отчетно-выборной кампании провести выборы уполномоченных по охране труда в каждом подразделении.

Значительную работу провел ЦК профсоюза, комитеты некоторых территориальных организаций профсоюза в связи с введением Федерального закона от 28.12.2013 г. № 426-ФЗ «О специальной оценке условий труда». Учитывая то, что профсоюзный контроль хода проведения специальной оценки условий труда на рабочих местах возложен на технические инспекции труда профсоюз, Исполком ЦК профсоюза Постановлением № 14/10 от 26.03.2014 г. и повторно постановлением № 18/7 от 26 марта 2015 года поручил комитетам территориальных организаций профсоюза рассмотреть вопрос о создании (возложении обязанностей) технической инспекции труда профсоюза, в том числе на внештатной основе, там, где отсутствуют технические инспектора труда профсоюза.

Учитывая важность квалифицированного проведения СОУТ для работников отрасли, реализацией этого вопроса многими профсоюзными комитетами организовано изучение его профсоюзным активом.

ЦК профсоюза и комитеты территориальных организаций профсоюза

в целях сохранения льгот и гарантий работникам, работающих во вредных и опасных условиях труда, организовали мониторинг результатов проведения специальной оценки условий труда по сравнению с результатами аттестации рабочих мест.

Мониторинг показал, что из 7231 рабочего места, где проведена СОУТ на 1769 рабочих местах класс условий труда был снижен без проведения мероприятий по улучшению условий труда.

На основании полученных результатов проведения специальной оценки условий труда, ЦК профсоюза подготовил и направил обращения в Минтруд России и Минтранс России о внесении изменений в Методику проведения СОУТ и утверждении особенностей при проведении СОУТ на рабочих местах

**Без укрепления  
исполнительской дисциплины и  
создания устойчивой  
финансовой системы на всех  
профсоюзных уровнях, они не  
выполнимы на должном уровне.**

водителей ГПТ. Проводится работа по включению профессии водителей городского пассажирского транспорта в список, утвержденный постановлением правительства России № 290 от 14 апреля 2014 года.

За период 2011-2015 годов на отраслевых предприятиях произошло 490 несчастных случаев, в том числе 23 групповых, 335 тяжелых несчастных случая и 127 несчастных случаев с летальным исходом. Количество несчастных случаев с летальным исходом из года в год снижается. Так в 2011 году их было 38 несчастных случаев, то в 2014 году произошло 23 несчастных случая с летальным исходом.

Комитеты территориальных организаций профсоюза, где имеются несчастные случаи тяжелые и с летальным исходом, рассматривают их на заседаниях исполкомов (президиумов) с приглашением руководителей предприятий, при этом разрабатываются мероприятия по предупреждению производственного травматизма, если несчастные случаи с тяжелым и летальным исходом произошли по вине предприятия, решаются вопросы возмещения вреда работникам, получившим инвалидность и семьям погибших.

**Финансовое обеспечение  
деятельности профсоюзных  
организаций**

Для эффективного расходования финансовых средств Профсоюза, учитывая возросшие современные требования к ведению бухгалтерского учета в организациях и в связи с принятием закона о бухгалтерском учете, малочисленные первичные организации профсоюза

переходят на централизованный бухгалтерский учет в территориальные организации Профсоюза, также на упрощенную систему налогообложения, что позволяет сэкономить значительную часть профсоюзного бюджета и сокращает отчетность. В настоящее время в 47 территориальных организаций профсоюза 480 первичных организаций профсоюза находятся на централизованном бухгалтерском обслуживании, или 27,6 процента от общего числа ППО.

Имеется задолженность перед профсоюзом со стороны хозяйственных предприятий. Задолженность ППО перед ТПО на 01 января 2015г. составила около 4 млн. рублей, 15,6 млн. рублей не перечислены работодателями начисленных и удержанных профвзносов на счета профсоюзных организаций.

В 2012-2013г. в рамках подготовки профсоюзных кадров и актива были проведены семинары по обучению председателей и главных бухгалтеров территориальных организаций профсоюза, в 2015 году дефицит средств не позволил провести учебу профсоюзного актива.

В среднем по Профсоюзу «Доходная часть» консолидированного бюджета Общероссийского Профсоюза за отчетный период распределилась следующим образом:

- членские профвзносы – 84,3 процента;
- добровольные взносы – 1,2 процента;
- поступления по коллективным договорам - 11,7 процента;
- прочие поступления – 2,8 процента.

В 2014 году в полном объеме (5 процентов) перечислили в Центральный комитет профсоюза членские профсоюзные взносы Башкирская, Бурятская, Чеченская, Якутская, Приморская, Ставропольская, Белгородская, Калининградская, С.-Петербурга и Ленинградской области, Самарская и Челябинская территориальные организации профсоюза.

Оказывалась материальная помощь нуждающимся членам профсоюза, работникам автотранспортных предприятий и дорожных организаций, пострадавшим от наводнения в Краснодарском, Хабаровском крае. Была оказана финансовая поддержка территориальным организациям профсоюза в т.ч.: Тамбовской, Ставропольской, Курской и Крымской территориальным профсоюзным организациям.

Поставленные перед Профсоюзом задачи требуют значительных ресурсов. Без укрепления исполнительской дисциплины и создания устойчивой финансовой системы на всех профсоюзных уровнях, они не выполнимы на должном уровне.

**Отделы аппарата профсоюза  
РОСПРОФТРАНСДОР**

# С НОВЫМ 2016 ГОДОМ!

## **Уважаемые руководители и специалисты, члены профсоюза, рабочие и ветераны организаций автомобильного, городского наземного пассажирского транспорта, дорожного хозяйства России!**

Провожая год уходящий, принято оценивать сделанное, строить планы, делать прогнозы, высказывать пожелания.

Для работников автомобильного, городского электрического транспорта и дорожного хозяйства уходящий 2015 год - время напряженного труда по обеспечению потребности общества в транспортном обслуживании, содержания и ремонта, строительства и реконструкции автомобильных дорог, мостов и тоннелей.

Более 75% от общего числа пассажиров и 60% всех грузов перевезено автомобильным и городским электрическим транспортом.

В результате производительного труда дорожников в настоящее время более 52% федеральных трасс соответствуют нормативным требованиям, до 23% снижена доля федеральных автомобильных дорог, работающих в режиме перегрузки.

2015-й год проходил под знаком 70-я Победы Советского народа в Великой Отечественной Войне. В течение всего текущего года в коллективах отраслевых предприятий чествовали ветеранов войны. Празднику Победы посвящались многочисленные конкурсы профессионального мастерства, художественной самодеятельности, детского рисунка, спортивные и другие массовые мероприятия.

В Москве на Ленинском проспекте открыт мемориал Героям-автомобилистам. Среди высеченных на памятнике - имена водителей и министров, профессионалов, независимо от чина и должности, внёсших свою лепту в развитие автомобильного транспорта страны.

Несмотря на имеющиеся в отраслях трудности, часто невысокий размер оплаты труда, коллективы работников транспортных и дорожных организаций с честью выполняли и будут выполнять возложенные на них трудовые функции.

С уверенностью можно сказать, что 2016 год будет для автомобилистов, работников горэлектротранспорта, дорожников годом новых свершений, трудовых побед, которые позволят и далее развивать транспортно-дорожный комплекс страны, обеспечивать достойный уровень жизни работников, процветание Великой России.

Поздравляем всех членов профсоюза - работников и ветеранов предприятий автомобильного, городского наземного пассажирского транспорта, дорожного хозяйства России, всех членов профсоюза с Новым 2016-м годом!

**Председатель Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства В.В.Ломакин**

УЧРЕДИТЕЛЬ ГАЗЕТЫ: ЦК ПРОФСОЮЗА РАБОТНИКОВ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА  
РФ. АДРЕС: 119119, МОСКВА, ЛЕНИНСКИЙ ПРОСПЕКТ, д. 42, оф.32-11, т.(495) 938-88-17;  
ГАЗЕТА ЗАРЕГИСТРИРОВАНА В МИНИФОРМПЕЧАТИ РФ. РЕГ №0110325. РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ БЕСПЛАТНО.  
СВЕРСТАНО И ПОДПИСАНО В ПЕЧАТЬ 14.12.2015г. В 12.00 час. ОТПЕЧАТАНО В ФИЛИАЛЕ ГУП МО «КТ»  
«МЫТИЩИНСКАЯ ТИПОГРАФИЯ» - 141009, г. МЫТИЩИ, ул. КОЛОНЦОВА, д. 17/2, т. (495) 586-34-00.  
ОБЪЕМ 2 П.Л. ТИРАЖ 1800 ЭКЗЕМПЛЯРОВ. ЗАКАЗ № 3163 ВЫПУСК ПОДГОТОВИЛА ГРОМОВА А.В.