

**Текст выступления на заседании Общественной Палаты РФ по теме:
«Развитие городского электрического транспорта в России: проблемы
и пути их решения»**

**Председателя Общероссийского профсоюза работников автомобильного
транспорта и дорожного хозяйства
Ломакина В.В.**

**6 апреля 2016г.
Г.Москва**

Уважаемые товарищи!

Городской электрический транспорт находится в русле тех проблем, которые имеются в целом на городском наземном пассажирском транспорте России.

Масштаб этих проблем позволяет говорить о том, что, по сути, та система городского пассажирского транспорта, которая бала создана и совершенствовалась в течение многих десятилетий нашей истории, сегодня находится в стадии ликвидации.

В большинстве случаев транспортная работа предприятий городского пассажирского транспорта оплачивается заказчиками перевозок не в полном размере.

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

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

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

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

При этом то, что многие из них работают с использованием «серых» схем, остается, как правило, вне их поля зрения.

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

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

Только в последнее время прекращена деятельность системообразующих предприятий ООО «Пассажирские перевозки» в Республике Марий Эл, ГУП «Пассажирские перевозки Пензы». В стадии ликвидации электротранспорт города Кургана.

Под вопросом дальнейшая судьба городского троллейбуса в Петрозаводске. На грани банкротства пассажирские предприятия г.Хабаровска и Челябинска. И этот список можно продолжить.

Заработная плата на горэлектротранспорте – самая низкая в транспортном комплексе.

По данным Росстата за 9 месяцев 2015 года на троллейбусном транспорте она составила 25,6 тыс. рублей, на трамвайном - 25,0 тыс. рублей. Немного выше размер зарплаты на автобусном транспорте, но тоже небольшой - 28,1 тыс. рублей.

Неутешительная картина и в разрезе субъектов Российской Федерации. Средняя зарплата в отраслевых организациях, в 100% случаев, меньше, чем в целом по экономике соответствующего региона.

Можно сказать, что профессионалов из нашей отрасли планомерно вытесняют.

Престиж романтической когда-то профессии шофера, водителя сегодня тает на глазах.

В дополнение к низкой зарплате прибавился пересмотр социальных предпочтений, установленных в 1990 – е годы усилиями всего транспортного сообщества – я имею в виду льготное пенсионное обеспечение и дополнительные отпуска водителей автобусов, троллейбусов, трамваев, работающих на регулярных городских маршрутах.

Сегодня новое поколение транспортных организаторов начинает доказывать, что труд водителей не имеет вредных факторов, чуть ли не комфортный и спокойный.

Пользуясь несовершенством Методики проведения специальной оценки условий труда, пришедшей с 2014 года на смену аттестации рабочих мест, организации, занимающиеся спецоценкой, часто, не зная специфики, с легкостью устанавливают допустимый или нормальный класс условий труда для водителей городского пассажирского транспорта.

То, что автомобилизация страны выросла почти в 5 раз, интенсивность

дорожного движения выходит за всякие рамки, возрастает утомляемость водителей, которая является одним из главных причин аварийности (приводятся страшные показатели аварийности – за 10 лет погибли более 350 тысяч наших сограждан), – все это остается без внимания не только деяг от бизнеса, но и профессионального сообщества.

На 24-х процентах рабочих мест, где в 2015 году проведена СОУТ, снижен класс условий труда.

В Екатеринбургском ГТУ водители лишены права на дополнительный отпуск и льготную пенсию. Насколько я знаю, такого же подхода придерживаются и в ряде других предприятий горэлектротранспорта.

Текучесть кадров в некоторых предприятиях достигает 40-50%.

Завершает развал системы городского транспорта «реформа» транспортного образования.

Сокращается количество автошкол, средних специальных учебных заведений.

Из существовавших ранее 35 Автомобильно-дорожных колледжей осталось только 13. Да и те выполняют сегодня региональные заказы, которые далеки от отраслевых потребностей.

А недавно принято решение о присоединении МАДИ – Московского автомобильно-дорожного института к МАМИ – Московскому автомеханическому институту.

Состоявшийся в конце января 2016 года съезд профсоюза обратился к Президенту РФ В.В.Путину с просьбой не допустить развала МАДИ. Союз транспортников России, транспортное сообщество встало на защиту института. Но, по информации некоторых мадийцев, попытки присоединения МАДИ не закончились.

Вполне логичным продолжением кадровой трансформации в отрасли смотрится решение Правительства РФ об установлении доли иностранцев в списочной численности предприятий прочего сухопутного транспорта (в кодификации видов экономической деятельности 49.3), к которому относится и городской электрический транспорт, в размере 40 %.

Если переложить этот процент на водительский состав предприятий по нормативу, сложившемуся в предыдущие годы, то порядка 80 % из них могут быть иностранцами.

Надо иметь в виду, что привлекаемые иностранцы – не из стран Европы, а наши бывшие соотечественники из стран Средней Азии. Нового качества обслуживания здесь ожидать сложно.

Скажу, что по мнению большинства субъектов Российской

Федерации, которые представили свое мнение по этому вопросу, разрешенный процент иностранцев явно завышен и должен быть сдвинут в сторону привлечения на работу российских граждан. Профсоюз считает, что уровня 10% вполне достаточно, чтобы обеспечить бесперебойную работу транспортных предприятий.

Либо нашу отрасль не считают за профессиональную, либо речь идет о большой ошибке, которая дорого обойдется будущим поколениям наших граждан.

Есть ли у нас выбор в этой ситуации?

Есть ли пути, которые приведут к сохранению качественной и безопасной системы оказания услуг населению по городским пассажирским перевозкам.

По нашему мнению, отправной точкой должен стать, все-таки, Федеральный закон №220-ФЗ, который имеет сегодня много нареканий, как со стороны горэлектротранспортников, так и работников автобусного транспорта.

Цены государственных и муниципальных контрактов на перевозку пассажиров по установленным маршрутам и расписаниям должны обеспечивать полное покрытие расходов предприятий.

При этом Министерству транспорта Российской Федерации нужно ускорить утверждение Методических указаний по расчету стоимости транспортной работы по перевозке пассажиров и багажа для обязательного применения при расчете цены государственных и муниципальных контрактов.

Формирование сети маршрутов с регулируемыми тарифами в субъектах Российской Федерации в соответствии с Федеральным законом от 13 июля 2015 года №220-ФЗ должно производиться на основании социальных транспортных стандартов на транспортное обслуживание населения, утверждение которых предусмотрено планами работы Минтранса России.

Но чтобы кардинально изменить ситуацию **необходимо утвердить единую для всей страны Стратегию развития городского пассажирского транспорта до 2030 года.**

Конечно, ее наполнение будут определять профессионалы, отраслевые научные кадры. Но считаю, что этот документ должен стать определяющим, стратегическим в вопросах обеспечения комплексного развития системы городского транспорта.

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

Нужно спрогнозировать развитие энергетических ресурсов.

Нельзя обойти в Стратегии вопрос обеспечения экологических требований. Нужно следовать выводам Еврокомиссии по транспорту, определившей задачу перевести к 2030 году 50% городского транспорта на экологически чистые виды топлива.

Для эффективной работы транспортной системы в целом, так и на городских перевозках в частности, необходимо **разумное сочетание рыночных механизмов и государственного регулирования**.

Представляется сомнительной эффективность проведения конкурсного отбора по стоимостным критериям на городском пассажирском транспорте, в частности на горэлектротранспорте.

Возможности для экономии средств здесь крайне ограничены. Основным доступным источником экономии, нередко, становятся расходы на оплату труда и другие социальные выплаты.

На наш взгляд, было бы правильно определять неизменяемую, конечную, цену на основании действующих нормативов затрат. При необходимости проведения конкурсов, в качестве критериев отбора - использовать качественные и имиджевые показатели организаций.

Государственные и муниципальные предприятия должны наделяться объемами перевозок безусловно. Иначе, зачем их держать в госсобственности?

Цены государственных и муниципальных контрактов на перевозку пассажиров по установленным маршрутам и расписаниям должны обеспечивать полное покрытие расходов предприятий.

При этом Министерству транспорта Российской Федерации нужно ускорить утверждение Методических указаний по расчету стоимости транспортной работы по перевозке пассажиров и багажа для обязательного применения при расчете цены государственных и муниципальных контрактов.

Формирование сети маршрутов с регулируемыми тарифами в субъектах Российской Федерации в соответствии с Федеральным законом от 13 июля 2015 года №220-ФЗ должно производиться на основании социальных транспортных стандартов на транспортное обслуживание населения, утверждение которых предусмотрено планами работы Минтранса России.

Нужно обеспечить баланс между присутствием на рынке городских перевозок крупных и средних операторов и образований малого бизнеса или индивидуальных предпринимателей.

Расхожий сегодня лозунг «Дайте дорогу малому бизнесу!» или «Малый бизнес спасет экономику!», думается, не совсем подходит для городского транспорта.

Профсоюз исповедует другую формулу: «Малый бизнес – РЯДОМ с большим, а не вместо него!».

Убежден, что транспортное сообщество способно не только выработать меры, позволяющие сохранить и обеспечить ускоренное развитие городского пассажирского транспорта, но и доказать соответствующим инстанциям необходимость принятия таких мер.

Профсоюз готов к любым формам сотрудничества в целях решения этих вопросов.

Спасибо за внимание.