

## **Заявление Пермской краевой организации общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства**

По итогам изучения нормативно-правовой документации, а также финансово-экономического положения муниципального перевозчика, Пермская краевая организация общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства (далее организация) выражает серьезную обеспокоенность текущим состоянием дел предприятия и перспективой возможного банкротства муниципального перевозчика.

Бюджет душит ГЭТ По информации МУП «Пермгорэлектротранс», недофинансирование предприятия в 2016 году составляет 215,6 млн. рублей, при том что, исходя из расчета обоснованного тарифа на проезд, потребность в субсидиях составляет 619 млн. рублей. Кроме того, в проекте бюджета города Перми на 2017 год уже заложено недофинансирование в сумме 191,4 млн. рублей. Стоит отметить и то, что процент выполнения рейсов у предприятия составляет порядка 96-97 процентов.

Таким образом, перевозчик выполнял и выполняет свои обязательства перед городом. Становится непонятно, на каком основании городская администрация не выполняет своих обязательств и не выделяет предприятию субсидий в полном объеме. Недофинансирование привело к тому, что у муниципального перевозчика возникли долговые обязательства перед ПФР и ФНС, которые, как ожидается, на конец 2016 года составят 151,2 млн. рублей.

Несмотря на это городские чиновники планируют невыполнение обязательств перед перевозчиком и на следующий год. Комментарии чиновников, предлагающих предприятию покрывать долги из собственной выручки, вызывают удивление. В среднем ежемесячная выручка от перевозок составляет порядка 60 млн. рублей, которой хватает на выплату заработной платы работникам (порядка 50 млн. рублей), выплату НДС, либо оплату части электроэнергии. Остальные затраты: взносы во внебюджетные фонды, оплата задолженности за поставку деталей для ремонта подвижного состава и путей, оплата за землю, коммунальные платежи и т. д. выплачиваются за счет субсидий. При этом мы считаем недопустимым задержки заработной платы сотрудникам, ежедневно и добросовестно исполняющим свои должностные обязанности. Кроме того, предприятие обязано обеспечивать выпуск на линию безопасного, исправного подвижного состава.

Сокращение расходов может привести к тому, что пермские трамваи и троллейбусы окажутся «под забором» с множеством технических неисправностей и не смогут выехать на линию. Роковое постановление

Опасение вызывает и то, что шансы предприятия выжить в условиях недофинансирования существенно сократятся с января 2017 года.

Дело в том, что 6 сентября 2016 года Правительством РФ принято постановление № 887 «Об общих требованиях к нормативным правовым актам, муниципальным правовым актам, регулирующим предоставление субсидий юридическим лицам (за исключением субсидий государственным (муниципальным) учреждениям), индивидуальным предпринимателям, а также физическим лицам – производителям товаров, работ, услуг».

Согласно общим требованиям, регулирующим предоставление субсидий, п. 4. п.п «е»: — у получателей субсидий должна отсутствовать задолженность по налогам, сборам и иным обязательным платежам в бюджеты бюджетной системы Российской Федерации, срок исполнения по которым наступил в соответствии с законодательством Российской Федерации (в случае, если такое требование предусмотрено правовым актом). Также, согласно п. 3 постановления № 887, органам местного самоуправления рекомендовано привести в соответствие нормативные акты в срок до 1 июня 2017 года.

Однако письмом СЭД-об-02.01-04.1-86 от 29.09.2016 г. Департамент финансов администрации г. Перми рекомендовал руководителям функциональных органов администрации внести соответствующие изменения в муниципальные правовые акты, регулирующие предоставление субсидий на полгода раньше, а именно – в срок до 1 января 2017 года. При этом субсидии составляют порядка 40 процентов в структуре доходов МУП «Пермгорэлектротранс». Субсидии МУП получает согласно постановлениям администрации г. Перми №87 и 176, никаких иных дотаций не предусмотрено. Таким образом, у МУП «Пермгорэлектротранс» не будет оснований получать субсидии. Цена вопроса – люди. Учитывая возможное введение требований постановления № 887, организация приходит к выводу, что бездействие специалистов администрации города Перми приведет к тому, что с 1 января 2017 года предприятие перестанет получать субсидии, и уже в первом квартале 2017 года счета МУПа будут арестованы, это приведет к задержке выплаты заработной платы сотрудникам в 3-4 месяца. В этом случае работники, в том числе водители, начнут увольняться.

Стоит отметить, что период обучения одного водителя трамвая/троллейбуса составляет порядка 8-9 месяцев. На сегодняшний день на предприятии трудится свыше 2100 человек, большая часть которых состоит в профсоюзной организации. Важно понимать и то, что работники имеют семьи, многие сотрудники являются многодетными родителями, являясь при этом единственными кормильцами в семье и имея при этом кредитные, в том числе ипотечные, долговые обязательства. Потеря

единственного дохода для содержания семьи и выплаты долгов приведет к массовым протестам сотрудников и членов их семей.

Ежегодно предприятие перевозит около 50 млн пассажиров, основной пассажиропоток составляют рабочие следующих предприятий: ПАО «Мотовилихинские заводы», ФГУП Машиностроительный завод им. Ф. Э. Дзержинского, АО «Пермский мясокомбинат», ООО «ЛУКОЙЛ-Пермнефтеоргсинтез», АО «ОДК-Пермские моторы», АО «Авиадвигатель», ОАО «СТАР» (ОАО «ПАО «Инкар»), Пермская ТЭЦ-6 и Пермская ТЭЦ-9 (ПАО «Т Плюс»), Пермская печатная фабрика – филиал АО «Гознак» и другие. Также городским электрическим транспортом обеспечивается транспортная доступность крупнейших образовательных, медицинских и других социальных учреждений. Соответственно остановка работы электротранспорта приведет к транспортному коллапсу. Вместимость электротранспорта превышает вместимость автомобильного. Так, например, в трамвае пассажироемкость составляет около 200 человек, тогда как автобус вмещает всего 100 пассажиров.

Отказавшись от электрического транспорта, город рискует погрязнуть в пробках, т. к. вместо одного трамвая на линию придется ставить два автобуса, что недопустимо в условиях ухудшающейся экологии города, а также в виду сложных климатических и дорожных условий в городе. Это приведет к повышению концентрации в городе токсичных веществ и вредных выбросов в воздух.

Кроме того, за последние два года предприятие впервые смогло получить прибыль (20 млн. рублей по итогам 9 месяцев работы, согласно бухгалтерской отчетности) от деятельности предприятия, восстановить работоспособность двух подразделений – трамвайного депо и службы пути, сократить простой электротранспорта на 30 процентов и т. д. В связи с этим требуем не допустить банкротства предприятия, социальной напряженности и протестных настроений в обществе, сохранить рабочие места, обеспечить осуществление пассажирских перевозок городским электрическим транспортом и исполнить финансовые обязательства перед муниципальным предприятием – крупнейшим городским перевозчиком.

А также с целью оздоровления экономической составляющей ПГЭТ просим изыскать возможность доведения предельных объемов бюджетных ассигнований на возмещение затрат хозяйствующим субъектам, осуществляющим в 2017-2019 г. пассажирские перевозки городским электрическим транспортом в полном объеме. Профсоюзная организация оставляет за собой право выйти на предупредительную забастовку, действуя в рамках федерального законодательства, регламентирующего деятельность профсоюзов.