



ЕДИНСТВО

ЕЖЕМЕСЯЧНАЯ ГАЗЕТА

ЗНАТЬ - ПРЕДЛАГАТЬ - ДЕЙСТВОВАТЬ!

Под таким лозунгом 26 января 2016 года прошел

VII съезд Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства

В работе VII съезда приняли участие 124 делегатов, избранных территориальными организациями профсоюза и являющихся делегатами съезда по должности в соответствии с Уставом профсоюза.

В работе съезда приняли участие:

Келехсаева Галина Борисовна - заместитель председателя ФНПР,

Асаул Николай Анатольевич - Заместитель Министра транспорта РФ,

Старовойт Роман Владимирович - Руководитель Федерального дорожного агентства,

Малов Александр Сергеевич - Президент Общероссийского объединения работодателей в дорожном хозяйстве АСПОР;

Старыгин Игорь Иванович - Генеральный директор Ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами РАДОР;

Хайбуллин Саид Хабирович - Директор Ассоциации проектных и изыскательских организаций РОДОС;

Казанцев Евгений Дмитриевич - Вице-президент Союза транспортников России;

Суханов Павел Львович - заместитель Генерального директора СРО НП «СОЮЗДОРСТРОЙ»;

Руководители отраслевых предприятий, профсоюзный актив.

Съезд заслушал Отчет о работе ЦК Профсоюза в период за 2011 по 2016 гг., принял Программу действий на очередной период на 2016 по 2020 годы. Внесены изменения в Устав

профсоюза. Утверждено Общее положение о контрольно-ревизионных органах профсоюза.

Избран постоянно действующий коллегиальный руководящий орган профсоюза - Центральный комитет Профсоюза.

В состав Центрального комитета профсоюза избран 121 человек. Решением съезда в состав ЦК профсоюза, кроме председателя и заместителей председателя профсоюза, включен председатель Молодежного совета профсоюза.

Съезд избрал Председателем профсоюза **Ломакина Владимира Владимировича**.

Съезд утвердил состав Контрольно-ревизионной комиссии профсоюза из 7 человек:

Клопкова Надежда Константиновна - заведующая финансовым отделом Московской областной организации профсоюза;

Михайлова Елена Николаевна - заместитель председателя

Краснодарской краевой организации профсоюза;

Ноговицина Ольга Дмитриевна - председатель Архангельской областной организации профсоюза;

Петрова Ираида Германовна - главный бухгалтер комитета территориальной организации профсоюза г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области;

Тадлов Юрий Александрович - председатель Вологодской областной организации профсоюза;

Тимоничева Наталья Валентиновна - главный бухгалтер комитета Свердловской областной организации профсоюза;

Харалдина Марина Александровна - главный бухгалтер комитета Удмуртской республиканской организации профсоюза.



Съезд образовал Исполком Профсоюза в составе 13 человек. Членами Исполкома профсоюза избраны:

1. **Ломакин Владимир Владимирович** - Председатель Профсоюза;
2. **Калинкин Евгений Николаевич** - Заместитель Председателя Профсоюза;
3. **Данилов Юрий Николаевич** - Заместитель председателя профсоюза, председатель Татарской республиканской организации профсоюза;
4. **Алехнович Елена Александровна** - Председатель первичной профсоюзной организации ГУП «Севэлектроавтотранс им. А.С. Круподёрова»;
5. **Емельяненко Людмила Николаевна** - Председатель Московской областной организации профсоюза;
6. **Ермощенко Константин Викторович** - Председатель Волгоградской областной организации Профсоюза;
7. **Любина Галина Александровна** - Председатель территориальной г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области организации Профсоюза;

8. **Медведев Виктор Георгиевич** - Председатель Красноярской краевой организации Профсоюза;
9. **Мельникова Светлана Андреевна** - Председатель Хабаровской краевой организации Профсоюза;
10. **Морёнов Александр Николаевич** - Председатель Нижегородской областной организации Профсоюза;
11. **Соловьева Ольга Анатольевна** - Председатель Свердловской областной организации профсоюза;
12. **Хаджимурадов Магомед Мухадинович** - Председатель Чеченской республиканской организации Профсоюза;
13. **Шуриков Александр Леонидович** - Председатель Московской городской организации профсоюза.

I Пленум Центрального комитета профсоюза избрал заместителями председателя профсоюза **Калинкина Евгения Николаевича**; **Данилова Юрия Николаевича** - Председателя Татарской республиканской организации Профсоюза (на общественных началах).



ПРОГРАММА

Общественной организации «Общероссийский профессиональный союз работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства» по защите социально-трудовых прав и интересов членов Профсоюза на 2016-2020 годы (Утверждена VII съездом Профсоюзом 26 января 2016 года)

Настоящая Программа определяет основные направления деятельности Профсоюза по выполнению задач, поставленных VII съездом Профсоюза, в целях повышения жизненного уровня работников предприятий автомобильного, городского наземного пассажирского транспорта и дорожного хозяйства.

Основными задачами Профсоюза, его выборных органов на предстоящее пятилетие являются:

- обеспечение максимальной занятости работников в соответствии с их профессиональной подготовкой и квалификацией;
- достойная и своевременно

выплачиваемая заработная плата;

- здоровые, безопасные условия и охрана труда, справедливые компенсации за работу с вредными, тяжелыми и опасными условиями труда;

- надежная защита трудовых прав членов профсоюза;

- совершенствование деятельности и развитие профсоюза;

- обеспечение финансовой устойчивости профорганизаций;

- консолидация всего транспортного и дорожного сообщества для улучшения социально-экономического положения на отраслевых предприятиях.

Для реализации этих задач Центральный комитет, комитеты территориальных, первичных организаций Профсоюза организуют работу по следующим основным направлениям:

1. Защита социально-экономических прав и интересов членов Профсоюза

В целях обеспечения эффективной занятости, повышения жизненного уровня членов Профсоюза профсоюзные органы всех уровней:

- заключают федеральные, региональные, территориальные отраслевые соглашения и коллективные договоры в отраслевых организациях всех

форм собственности, организуют контроль их выполнения. Подводят ежегодно совместно с социальными партнерами итоги выполнения заключенных отраслевых соглашений и коллективных договоров и информируют о результатах членов Профсоюза;

- добиваются повышения уровня реального содержания заработной платы работников, индексации зарплаты в соответствии с ростом потребительских цен на товары и услуги, ростом прожиточного минимума трудоспособного населения в соответствии с гарантиями, определенными отраслевыми соглашениями и коллективными договорами;

- осуществляют взаимодействие с работодателями и их объединениями, органами государственной власти всех уровней и органами местного самоуправления по вопросам развития социального партнерства, обеспечения гарантий, предусмотренных для работников действующими отраслевыми соглашениями и коллективными договорами;

- проводят с участием органов исполнительной власти и органов местного самоуправления, работодателями и их объединениями семинары, совещания, в том числе в форме «круглых столов», научно-практические конференции по проблемам защиты социально-трудовых и профессиональных прав и интересов работников;

- совместно с социальными партнерами разрабатывают меры по модернизации системы профессионального развития трудовых ресурсов;

- участвуют в развитии системы профессиональных квалификаций в отраслях автомобильного транспорта, городского электрического транспорта и дорожного хозяйства, увязывающей между собой требования к рабочему месту, работникам, профессиональному образованию и заработной плате; согласовывают проекты профессиональных стандартов и осуществляют контроль их применения;

- организуют в случаях массовых нарушений социально-трудовых прав и несоблюдения установленных гарантий работников предприятий автомобильного, городского наземного пассажирского транспорта и дорожного хозяйства коллективные действия, акции протеста, направляют соответствующим органам власти, объединениям работодателей требования Профсоюза, добиваются их удовлетворения;

- участвуют совместно с органами исполнительной власти и органами местного самоуправления, работодателями и их объединениями в организации профессиональных праздников, конкурсов профессионального мастерства, спортивно-массовых и других мероприятий;

- постоянно информируют выборные профсоюзные органы, членов Профсоюза, а также социальных партнеров о проводимой работе по защите социально-трудовых прав и интересов работников предприятий автомобильного и городского наземного пассажирского транспорта, дорожного хозяйства;

- участвуют в работе трехсторонних комиссий по регулированию социально-трудовых отношений на уровне Российской Федерации, в субъектах Российской Федерации;

- отстаивают интересы членов профсоюза в общественных советах, других консультативных и координационных советах, созданных при органах власти и управления разных уровней.

2. Правозащитная работа Профсоюза

Центральный комитет, комитеты территориальных, первичных организаций Профсоюза осуществляют контроль соблюдения работодателями трудового законодательства и иных нормативных правовых актов, содержащих нормы трудового права, и проводят следующую работу:

- представляют членов Профсоюза и защищают их индивидуальные и коллективные социально-трудовые права и интересы во взаимоотношениях с работодателями, в том числе при принятии ими локальных нормативных актов в организациях, касающихся установления рабочего времени и времени отдыха, систем и размеров оплаты труда, трудового распорядка, профессиональной подготовки, переподготовки и повышения квалификации, охраны труда и т.д., а также в органах государственной власти и органах местного самоуправления, судебных органах;

- формируют мотивированное мнение Профсоюза при принятии работодателями, их объединениями, органами государственной власти, местного самоуправления решений по вопросам, связанным с трудовыми отношениями, и добиваются его учета;

- участвуют в работе комиссий по трудовым спорам;

- выдвигают от имени работников коллективные требования к работодателям и добиваются их реализации в соответствии с Трудовым Кодексом РФ;

- участвуют в разрешении коллективных трудовых споров, принимают, при необходимости, решения об организации и формах коллективных действий, не запрещенных законодательством;

- осуществляют постоянный контроль соблюдения работодателями и их представителями трудового законодательства и иных нормативных правовых актов, содержащих нормы трудового права, по вопросам приема на работу, увольнений членов Профсоюза, режима труда и отдыха, порядка ведения

трудовых книжек и по другим вопросам трудовых и связанных с ними отношений. Направляют представления работодателям по устранению выявленных нарушений;

- организуют и проводят целевые и комплексные проверки соблюдения работодателями и их представителями трудового законодательства, иных нормативных правовых актов, содержащих нормы трудового права, соглашений и договоров;

- предъявляют требования к работодателям, органам государственной власти и местного самоуправления, добиваются отмены, приостановки исполнения или изменения решений, противоречащих законодательству, ущемляющих права членов Профсоюза;

- обращаются в соответствующие органы с требованиями о привлечении к ответственности лиц, виновных в нарушении законов и иных актов, содержащих нормы трудового права, законодательства о профсоюзах;

- осуществляют независимую профсоюзную экспертизу проектов федеральных законов, иных нормативных правовых актов федеральных и региональных органов исполнительной власти и органов местного самоуправления, затрагивающих социально-трудовые права и интересы членов Профсоюза;

- разрабатывают и вносят предложения по проектам разрабатываемых и совершенствованию действующих законодательных и иных нормативных правовых актов, отраслевых программ, планам мероприятий, принятыми отраслевыми структурами, и в установленном порядке добиваются их реализации;

- обеспечивают эффективную деятельность Правовой инспекции труда Профсоюза в соответствии с утвержденным Положением об инспекции;

- принимают меры по введению в штаты комитетов профсоюзных организаций правовых инспекторов труда, привлечению к работе специалистов-юристов, организуют внештатные правовые инспекции труда Профсоюза, назначают правовых уполномоченных комитетов профсоюзных организаций, взаимодействуют с правовыми службами территориальных объединений организаций профсоюзов, государственными органами надзора и контроля;

- проводят обучение правовых инспекторов труда Профсоюза и правовых уполномоченных комитетов профсоюзных организаций формам и методам правозащитной работы;

- обеспечивают получение бесплатной юридической помощи членам Профсоюза по вопросам трудовых и социальных отношений в профсоюзных органах;

- разрабатывают и реализуют предложения по повышению эффективности оказания правовой помощи

членам Профсоюза;

- осуществляют мониторинг проектов нормативных правовых актов, размещенных для общественного обсуждения на сайтах раскрытия информации государственных органов власти, законодательной и исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления и направляют в соответствующие органы, мотивированные предложения по тем из них, которые влияют на социально-экономическое положение работников;

- осуществляют анализ и экспертизу нормативных правовых актов, направляемых на рассмотрение в Российскую трёхстороннюю комиссию, трёхсторонние комиссии субъектов Российской Федерации, добиваются наиболее полного учёта по ним мнения Профсоюза;

- осуществляют анализ причин, приводящих к коллективным трудовым спорам и конфликтам, вырабатывают предложения по устранению имеющихся проблем и доводят их до соответствующих полномочных органов.

3. Охрана труда, здоровья и экологии

Для реализации контроля за состоянием охраны труда и окружающей природной среды выборные органы Профсоюза проводят следующую работу:

- осуществляют самостоятельно или совместно с органами надзора и контроля, прокуратуры, государственной власти и органами местного самоуправления проверку состояния условий и охраны труда в организациях, в которых работают члены Профсоюза, оборудования рабочих мест, санитарно-бытовых помещений, обеспечения работников средствами коллективной и индивидуальной защиты, смывающими и обезвреживающими средствами, специальным питанием и т.п., принимают меры по устранению выявленных недостатков;

- предъявляют работодателям и должностным лицам обязательные для рассмотрения представления об устранении выявленных нарушений требований охраны труда и контролируют их выполнение;

- вносят предложения в соответствующие органы о привлечении к ответственности должностных лиц, виновных в нарушении законов, иных нормативных правовых актов, соглашений и договоров по охране труда;

- принимают участие в расследовании несчастных случаев на производстве, оформлении документов (акт по форме Н-1), дают заключение от лица профсоюзного комитета о степени вины застрахованного и проверяют назначение комиссией предприятия выплат по страхованию в связи с несчастным случаем на производстве или профессиональным заболеванием;

- разрабатывают совместно с работодателями мероприятия по улучшению условий и охраны труда, предупреждению производственного травматизма, профессиональных заболеваний, обусловленных производственными факторами, соглашение по охране труда, являющееся приложением к коллективному договору организации, и контролируют их выполнение;

- создают техническую инспекцию труда профсоюза и институт внештатных технических инспекторов труда, осуществляют руководство и обеспечивают эффективную их деятельность в соответствии с утвержденным Положением об инспекции труда профсоюза;

- избирают уполномоченных (доверенных лиц) и представителей профсоюза в совместные комитеты (комиссии) по охране труда отраслевых организаций;

- оказывают методическую и практическую помощь профсоюзным организациям по вопросам охраны труда, здоровья и экологии;

- проводят обучение технических инспекторов труда, председателей комиссий по охране труда, внештатных технических инспекторов труда, уполномоченных (доверенных лиц) по охране труда, членов комиссий по проведению специальной оценки условий труда;

- добиваются своевременного проведения специальной оценки условий труда и справедливого установления размеров компенсаций работающим с вредными, тяжелыми и опасными условиями труда;

- делегируют представителей профсоюза для включения в состав комиссии предприятий по проведению специальной оценки условий труда;

- осуществляют силами технической инспекции труда профсоюзный контроль соблюдения требований федерального закона № 426-ФЗ «О специальной оценке условий труда».

- принимают участие в разработке проектов законов и иных нормативных правовых актов об охране труда, специальной оценке условий труда. Добиваются установления объективности при проведении СОУТ;

- добиваются создания служб охраны труда в отраслевых организациях и органах управления;

- разрабатывают и вносят предложения соответствующим министерствам, службам, агентствам, отраслевым органам управления и профсоюзным органам по повышению безопасности труда, безопасности дорожного движения;

- взаимодействуют с Фондом социального страхования и его

региональными отделениями по вопросам социального страхования от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний, контролируют выплату страхового обеспечения пострадавшим и родственникам погибших;

- взаимодействуют по вопросам охраны труда, безопасности дорожного движения с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления, органами по труду, органами контроля, вышестоящими выборными органами Профсоюза, профсоюзными объединениями.

4. Укрепление организационного единства, реализация кадровой политики в Профсоюзе

В целях дальнейшего организационного укрепления Профсоюза, территориальных и первичных организаций Профсоюза, их выборные органы осуществляют следующий комплекс мер:

- организуют:
 - выполнение решений съездов, конференций, собраний, выборных профсоюзных органов;

- контроль выполнения организациями Профсоюза и их органами требований Устава Профсоюза;

- формирование действенного кадрового резерва профсоюзных организаций, его обучение, стажировку и продвижение;

- коллективные действия, направленные на защиту прав и интересов членов Профсоюза, работников автомобильного, городского электрического транспорта и дорожного хозяйства в соответствии с решениями выборных органов профсоюза;

- коллективные действия в рамках первомайских мероприятий, Всемирного дня действий «За достойный труд!» 7 октября;

- разработку новых форм популяризации идей Профсоюза при проведении коллективных действий, акций солидарности, внедрение альтернативных форм коллективных действий, в том числе с использованием интернет-технологий;

- выполнение Программы действий Профсоюза по повышению мотивации профсоюзного членства, созданию новых профсоюзных организаций направленной на сохранение и увеличение численности членов Профсоюза, утвержденной VII Пленумом Профсоюза 18.09.2014 г. № 7/3 ;

- проведение образовательных форумов и слетов, конкурсов профессионального мастерства, способствующих положительному имиджу Профсоюза, повышению мотивации для вовлечения в Профсоюз новых членов. Привлечение к этой работе Молодежного Совета Профсоюза и постоянной комиссии по вопросам молодежи ЦК Профсоюза, молодежных советов профсоюзных организаций всех уровней;

- обеспечивают:
 - повышение управляемости деятельностью профсоюзных организаций вышестоящими профсоюзными органами, укрепление исполнительской дисциплины;
 - совершенствование взаимоотношений

Центрального комитета, территориальных организаций Профсоюза с территориальными объединениями организаций профсоюзов, повышение согласованности во взаимодействии;

- непрерывное обучение руководителей территориальных и первичных профсоюзных организаций по программам профсоюзной деятельности.

• **разрабатывают и осуществляют:**

- меры по совершенствованию форм и методов работы по защите интересов членов Профсоюза, организационной структуры Профсоюза, обеспечивающие развитие и организационное укрепление всех профсоюзных звеньев;

- меры по повышению уровня компетентности и профессионализма руководителей профсоюзных организаций и актива;

• взаимодействуют с органами государственной власти, объединениями работодателей по вопросам награждения работников и профсоюзных активистов государственными и отраслевыми наградами;

• освещают деятельность профсоюзных организаций в средствах массовой информации, наглядной агитации;

• добиваются обеспечения всех комитетов профсоюза оргтехникой, современными средствами связи, в том числе электронной связи и другой;

• внедряют современные средства обмена информацией в работе территориальных и первичных организаций профсоюза;

• повышают информированность членов профсоюза о деятельности профсоюза, обеспечивают регулярное обновление сайтов в сети интернет, выпуск периодических печатных изданий профсоюза и его организаций;

• открывают страницы профсоюзных организаций, молодежных советов в социальных сетях, организуют доведение и обсуждение позиций профсоюза до широких слоев населения.

• проводят работу по привлечению членов молодежных советов к участию в подготовке федеральных отраслевых соглашений и коллективных договоров, процессу проведения коллективно – договорной кампании, добиваясь в соглашениях и коллективных договорах более высокого уровня социальных гарантий для молодежи, непосредственной работе в рамках коллегиальных органов, рабочих и экспертных групп, при подготовке и проведению профсоюзных мероприятий.

5. Проведение молодежной политики в Профсоюзе

Организации Профсоюза разных уровней:

• проводят работу по созданию молодежных советов в территориальных организациях Профсоюза, включение молодых профсоюзных активистов в состав кадрового резерва Профсоюза;

• предусматривают в коллективных договорах предприятий, организаций, отраслевых соглашениях дополнительные мероприятия, направленные на защиту социально-трудовых прав и гарантий молодежи, реализацию молодежной

политики и профсоюзное обучение молодых профсоюзных активистов.

• осуществляют мониторинг молодежной среды в отраслевых предприятиях и организациях, обобщают мнения и предложения молодых работников по совершенствованию профсоюзной работы;

• налаживают систематический обмен информацией и опытом работы по реализации молодежной политики территориальных организаций, других профсоюзов Российской Федерации и зарубежных стран; обеспечивают взаимодействие с международными профсоюзными объединениями с целью укрепления позиций молодежного движения Профсоюза;

• проводят образовательные форумы и слеты, конкурсы профессионального мастерства, способствующие положительному имиджу профсоюза, повышению мотивации для вовлечения в профсоюз новых членов из числа молодежи;

• защищают трудовые права и социально-экономические интересы молодых членов Профсоюза и осуществляют эффективное вовлечение молодых членов Профсоюза в этот процесс;

• содействуют формированию кадрового резерва на руководящие должности профсоюзных организаций всех уровней путем выдвижения в резерв наиболее квалифицированных молодых профсоюзных активистов;

• внедряют современные информационные методы и ресурсы для пропаганды профсоюзной деятельности в молодежной среде;

• привлекают молодежь к участию в коллективных действиях и акциях солидарности Профсоюза.

6. Осуществление финансового обеспечения деятельности Профсоюза

В целях укрепления финансового обеспечения Профсоюза профсоюзные органы, в том числе Центральный комитет профсоюза, Комитеты территориальных организаций Профсоюза, выборные органы первичных профсоюзных организаций:

• формируют и проводят единую финансовую политику в Профсоюзе;

• обеспечивают полную и своевременную уплату членских профсоюзных взносов вышестоящим профсоюзным органам в размере, установленном съездом Профсоюза;

• формируют профсоюзный бюджет, обеспечивающий необходимое финансирование деятельности профсоюзных органов;

• принимают меры по соблюдению исполнительской дисциплины в финансовом обеспечении деятельности профсоюзных организаций, персональной ответственности председателей территориальных и первичных организаций Профсоюза за выполнение решений вышестоящих профсоюзных органов. Своевременно заключают договора с работодателями о перечислении профсоюзных взносов на счета первичных организации и территориальных организаций профсоюза при прямом бухгалтерском обслуживании;

• **обеспечивают:**

- достоверность и повышают роль финансовой отчетности в планировании бюджетов профорганов всех уровней;

- строгий учет доходов и расходов профсоюзных организаций, соблюдение финансовой дисциплины, целевое использование средств (профсоюзного имущества) в соответствии с утвержденными сметами, своевременное представление финансовой отчетности в вышестоящие профсоюзные органы;

- защиту финансовых интересов профсоюзных организаций при задержке работодателем перечисления членских профсоюзных взносов из заработной платы членов профсоюза;

• повышают роль и координируют деятельность контрольно-ревизионных комиссий в соблюдении финансовой политики Профсоюза;

• оказывают выборным органам профсоюзных организаций методическую и практическую помощь в осуществлении финансовой деятельности;

• организывают обучение (повышение квалификации) финансовых работников всех уровней и членов контрольно-ревизионных комиссий организаций Профсоюза;

• в целях сокращения непроизводительных расходов и упрощения отчетности добиваются перевода первичных профсоюзных организаций на прямое бухгалтерское обслуживание в соответствующих комитетах территориальных организаций Профсоюза.

7. Консолидация транспортного и дорожного сообщества для улучшения социально-экономического положения на отраслевых предприятиях

В целях объединения усилий всех организаций, заинтересованных в стабильной работе транспорта и дорожного хозяйства, обеспечении достойного уровня жизни транспортников и дорожников комитеты профсоюза всех уровней:

• поддерживают взаимоотношения со всеми отраслевыми общественными организациями, союзами и ассоциациями, саморегулируемыми организациями, государственными органами власти и управления, органами местного самоуправления, представительствами и филиалами органов и организаций, чья деятельность и чьи решения связаны с деятельностью автомобильного, наземного пассажирского транспорта и дорожного хозяйства;

• обеспечивают влияние Профсоюза на общественную и социально-трудовую жизнь в коллективах предприятий, организаций;

• развивают связи и сотрудничество с родственными зарубежными профсоюзами и международными профсоюзными объединениями в интересах Профсоюза.

Примечание: Центральный комитет Профсоюза вправе вносить изменения и дополнения в Программу Профсоюза, конкретизирующие отдельные направления работы профсоюзных органов.

ТЕЗИСЫ ОТЧЕТНОГО ДОКЛАДА ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРОФСОЮЗА В.ЛОМАКИНА VII СЪЕЗДУ ПРОФСОЮЗА

Полный текст Доклада VII съезду профсоюза «Отчет о работе Центрального комитета профсоюза по выполнению решений V Съезда профсоюза» Председателя профсоюза В.В.Ломакина 26 января 2016 года можно прочитать на сайте профсоюза www.profavtodor.ru. В настоящем выпуске газеты публикуются отдельные тезисы выступления.

В отчетном периоде были приняты отдельные важные для отраслей решения по обеспечению стабильной работы и развитию автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

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

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

Министерством транспорта РФ в апреле 2013 года утверждены Методические рекомендации по расчету экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении.

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

13 июля прошлого года утвержден должжданный Федеральный закон 220-ФЗ об организации регулярных маршрутных перевозок пассажиров и багажа автомобильным и городским электрическим транспортом.

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

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

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

Расходы по перевозке «льготных» категорий пассажиров возмещаются предприятиям лишь частично. Некоторые из них

вообще не получают никаких компенсаций.

Многие успешные государственные и муниципальные транспортные предприятия были реформированы, а в ряде случаев – ликвидированы.

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

Попытки приватизировать пассажирское автопредприятие №1

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

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

очередной экономический кризис, который наиболее остро стал проявляться, начиная со второй половины 2014 года.

Снизилась объем перевозок грузов и пассажиров.

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

Очередной 10-процентный секвестр объявлен на расходы дорожной отрасли на 2016 год.

Все чаще стали появляться случаи задержки оплаты выполненных работ заказчиками.

Организации профсоюза внесли коррективы в свои действия в связи с кризисом.

Главными целями защитной деятельности профсоюза стали:

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

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

В течение отчетного периода были заключены Федеральные отраслевые соглашения по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту, по дорожному хозяйству на 2014 – 2016 годы, которые распространяются на подавляющее большинство отраслевых организаций, независимо от форм собственности.

С участием профсоюза заключено 30 региональных и 19 территориальных отраслевых соглашений.

В 87 процентах транспортных и дорожных предприятий действуют коллективные договоры.

Однако реализовать соглашения удается не везде.

За 9 месяцев 2015 года среднемесячная заработная плата



предпринимаются в Вологде. Под вопросом дальнейшая судьба городского электрического транспорта в городах Кургане и Петрозаводске.

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

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

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

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

По информации комитетов

социальные выплаты.

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

Государственные предприятия дорожного хозяйства должны наделаться объемами работ безусловно.

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

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

Новую порцию негатива внес

составила в автотранспортных предприятиях 28,1 тыс. рублей, в организациях городского электрического транспорта – 25,3 тыс. рублей, в дорожном хозяйстве – 29,6 тыс. рублей в месяц.

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

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

Отмечены задержки выплаты заработной платы работникам в предприятиях республик Дагестан, Калмыкия, Ленинградской, Тамбовской, Челябинской областей, Забайкальского края.

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

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

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

Число работников, которым профсоюзом оказана правовая поддержка, выросло за последнее время в разы.

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

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

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

Сегодняшняя ситуация в отраслях заставляет нас возвращаться к вопросу об организации общероссийской акции. Исполком ЦК профсоюза в

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

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

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

В отчетном периоде численность технической инспекции впервые за последние

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

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

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

Предложения профсоюза были поддержаны Министерством

Независимых профсоюзов России.

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

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

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

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

Уважаемые товарищи! Во многом степень оперативности и объективности

принимаемых решений, популяризация деятельности профсоюза определяется уровнем информационного обмена, использования информационных технологий.

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

Сегодня собственные сайты в сети Интернет помимо ЦК профсоюза имеют 6

территориальных организаций профсоюза: Башкирская, Московские городская и областная, Свердловская, Татарская, Тюменская.

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

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



20 лет выросла. Сегодня она действует в 14-ти территориальных организациях профсоюза.

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

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

Немало организаций сработало вообще без травматизма на производстве.

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

транспорта России. И мы благодарим отраслевой блок министерства за занятую им конструктивную позицию по этому вопросу.

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

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

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

Надо смелее выдвигать молодежь в состав выборных органов профсоюза.

Важное значение в работе профсоюзных организаций имеет взаимодействие с региональными профсоюзными объединениями, Федерацией

ВЫСТУПЛЕНИЯ ДЕЛЕГАТОВ И ГОСТЕЙ VII СЪЕЗДА ПРОФСОЮЗА

(ПУБЛИКУЮТСЯ В СОКРАЩЕННОМ ВАРИАНТЕ)

АСАУЛ Н. А. - заместитель Министра транспорта Российской Федерации:



Для Министерства транспорта являются важными встречи с профсоюзным активом и вопросы поднимаемые профсоюзом на встрече с министром транспорта, заместителями министра в ходе 2015 года, а таких встреч у нас было множество.

По итогам одной из таких встреч было направлено письмо Министра руководителям субъектов – о недопустимости закрытия предприятий, осуществляющих регулярные автоперевозки. Мы в министерстве транспорта тоже крайне обеспокоены этой ситуацией, мы понимаем, что наряду с частными, малыми предприятиями должны быть и крупные, системные, градообразующие в некоторых городах предприятия, которые действительно несут основной каркас транспортной работы. Мы почувствовали, что не можем без таких предприятий обходиться, когда проводили крупные массовые мероприятия, такие, как проведение Олимпийских игр, транспортное обеспечение Дня Победы. Здесь, без четко структурированных предприятий, обладающих большим парком и высокой дисциплиной такие масштабные задачи не решить.

Хотя тенденция такова – что уже практически половина транспорта – и автобусы, и грузовики – перешли в собственность физических лиц. Но, к сожалению, эти физические лица даже не предприниматели, они не стоят на учете в органах статистики. Они вообще вне рамок правового поля, они не соблюдают ни режим труда и отдыха, поскольку не состоят в трудовых отношениях, и, соответственно, на них не распространяются эти требования, не ставят тахографы, не исполняют никакие социальные обязательства, не платят налоги. И, конечно, рост аварийности в основном идет за счет такой категории перевозчиков.

И действительно, надо вводить соответствующие инструменты вовлечения в профсоюзное движение самозанятых и патентную систему – то, о чем говорилось последние месяцы. Мы сейчас активно работаем вместе с Минэкономразвития, с Минфином в этом направлении. Конечно, вот этот пласт

трудящихся не должен уйти в серую и черную зону. Я надеюсь, что профсоюзы также возьмут их в свой оборот.

Также весьма актуальной проблемой предприятия автотранспорта и ГЭТ являлась неполная компенсация затрат на перевозку льготных категорий граждан, а также затрат на осуществление перевозок по социально значимым маршрутам с небольшим пассажиропотоком.

Вы знаете, что в целях полного финансирования недополученных доходов у нас действует распоряжение Минтранса, в котором утверждены Методические рекомендации по расчету экономически обоснованной стоимости перевозок пассажиров и багажа в городском, пригородном сообщении, автомобильным и наземным электрическим транспортом. Но, к сожалению, эти Методические рекомендации применяются далеко не во всех регионах. В том числе и уже упомянутый 220-й закон призван решить и эту проблему, поскольку в нем заложен принцип полной оплаты транспортной работы при заключении государственных и муниципальных контрактов.

В целях реализации данного принципа Минтранс разработал и направил в правительство проект постановления о сфере деятельности, в которой при осуществлении закупок устанавливается порядок определения начальной и максимальной цены контракта, и о внесении изменений в Положение о Министерстве транспорта. Согласно этому документу, регулярные перевозки пассажиров и их багажа планируется отнести к сфере деятельности, в которой при осуществлении закупок устанавливается порядок определения начальной цены контракта, и предлагается наделить полномочиями по установлению такого порядка Минтранс России. В случае принятия данного документа, полномочия Минтранса по определению начальной цены станут директивными, соответственно, наши Методические рекомендации из рекомендаций превратятся в Указания, обязательные к применению. Таким образом, будет заложена материальная основа для автоперевозчиков на справедливую оплату своего труда. Отсюда у нас станет возможным и рост заработной платы, обновление парка и соблюдение требований безопасности.

Этот документ уже всеми заинтересованными министерствами согласован. Нам, наконец, удалось убедить и Минэкономразвития, и другие министерства и ведомства. Он уже находится на площадке правительства. Рассчитываем, что он может быть принят в обозримой перспективе.

Кроме того, 220-м законом в целях повышения рентабельности муниципальных перевозчиков вводится понятие «документ планирования», который позволит органам власти предусмотреть исключение

дублирования маршрутов муниципальных перевозчиков и маршрутов коммерческих перевозчиков, что крайне важно для расчета загрузки и, соответственно, доходности перевозок.

Прошедший 2015 год был весьма продуктивным в части нормативно-правовой деятельности. Помимо 220-го закона мы разработали законопроект «О внесении изменений в КоАП» в части установления ответственности за нарушение правил по обеспечению безопасности перевозок пассажиров и грузов. Он уже внесен в Государственную Думу, принят в первом чтении. Также внесен в Госдуму и бюджет рассмотрен в весеннюю сессию законопроект Минтранса «Об установлении ответственности за нарушение правил перевозок детей». В целях оптимизации регулирования в области организации дорожного движения, принято постановление правительства «О внесении изменений в Правила дорожного движения». В целом в Министре зарегистрировано 11 приказов Минтранса, 3 приказа полностью готовы и будут отправлены на государственную регистрацию в ближайшее время. Это все документы, я упоминаю, только по автотранспортной деятельности и городскому электрическому транспорту.

В тесной работе с профсоюзом был подготовлен проект приказа Минтранса «Об утверждении порядка прохождения профессионального отбора и профессионального обучения работниками, принимаемыми на работу, непосредственно связанную с движением транспортных средств». Мы включили эту позицию в план мероприятий, направленных на снижение смертности населения от дорожно-транспортных происшествий, который был утвержден председателем Правительства РФ 4 августа. О необходимости разработки этого документа также говорилось на встрече руководства Минтранса и профсоюза. Действительно, это совместный труд.

Также в ходе состоявшихся в Минтрансе встреч было проведено отдельное совещание о Методике проведения специальной оценки условий труда, утвержденной приказом Минтруда от 24 января 2014 года, мы направили Справку о целесообразности внесения изменений в Постановление Правительства № 290 от 14 апреля 2014 года «Об утверждении перечня рабочих мест в организациях, осуществляющих отдельные виды деятельности, в отношении которых специальная оценка условий труда проводится с учетом устанавливаемых уполномоченным федеральным органом исполнительной власти особенностей», для подтверждения права водителей автобусов, троллейбусов, трамваев на досрочный выход на пенсию, а также право на получение других мер социальной поддержки.

Мы провели (спасибо за поддержку, это вами была подсказана необходимость такого документа) совещание с Минтрудом, с руководителем профильного департамента, тоже договорились с ними об этом принципиально. Сейчас Справка-обоснование станет толчком к тому, что соответствующие изменения Минтрудом, по крайней мере, такое обещание ими дано, будет сделано.

Также не могу не сказать об обновлении парка. В 2015 году были продолжены программы софинансирования из федерального бюджета закупки автобусов, работающих на газомоторном топливе, наземного городского электрического транспорта. На эти цели в рамках Госпрограммы развития промышленности, повышения ее конкурентоспособности Минпромторгом предусмотрено ассигнование в объеме 3,56 миллиарда рублей на закупку автобусов, 3 миллиарда 560 миллионов рублей на закупку троллейбусов и трамваев.

Также при поддержке Профсоюза было принято решение об определении самостоятельной отраслевой стратегии развития автомобильного и городского наземного электрического транспорта, являющегося составной частью транспортного комплекса страны. Мы заключили в 2015 году

соответствующий контракт с нашим отраслевым институтом – НИИАТом – на проведение соответствующего НИРа. И в самое ближайшее время представим на ваш суд проект Стратегии развития автомобильного и наземного городского электрического транспорта на период до 2030 года. Эта Стратегия будет направлена на формирование интегрированной технологической информационной среды автотранспорта, обеспечение доступности и качества услуг автотранспорта и городского электрического транспорта в соответствии с социальными стандартами, обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых автоперевозок, повышение эффективности и конкурентоспособности грузового автотранспорта; интеграцию автотранспорта в мировое транспортное пространство и его повышение роли в транзитном потенциале, повышение уровня безопасности движения.

Также хотел дополнить, что у нас на этот год тоже очень большие планы по взаимодействию с Профсоюзом. Обязательно будет рассмотрен законопроект «О регулировании таксомоторной деятельности». Мы ведем переговоры с Союзом транспортников о различных форматах

регулирования грузоперевозочной деятельности. И я надеюсь, что Профсоюз будет нашим надежным партнером в этом диалоге.

Если возвратиться к электрическому транспорту, то мы готовим соответствующую подборку подзаконных актов в этой сфере, в сфере классического, традиционного электрического транспорта – трамвайного, троллейбусного движения. Но наряду с этим мы должны думать о развитии новых инновационных скоростных видов транспорта, и соответствующий законопроект о внеуличном транспорте уже находится на площадке правительства, разработан Минтрансом, находится на рассмотрении Государственного правового управления президента. Мы рассчитываем, что этот законопроект тоже имеет шансы на принятие в текущем году. Соответственно, он откроет дорогу для развития новых скоростных современных видов скоростного электрического транспорта. Рассчитываем тоже услышать мнение Профсоюза по данному документу.

В целом от имени Министерства транспорта хочу поблагодарить активистов профсоюзного движения за конструктивную работу, активное взаимодействие, пожелать успехов в новом году!

СТАРОВОЙТ Р. В. – руководитель Федерального дорожного агентства:



Прежде всего, позвольте мне выполнить поручение министра транспорта, Максима Юрьевича Соколова и первого заместителя Министра Евгения Ивановича Дитриха который как раз курирует дорожную отрасль, передать слова приветствия и успешной работы съезда.

Также от себя лично, от Федерального дорожного агентства я хотел также передать слова приветствия всем вам – здесь практически вся страна представлена, тех наших коллег, которые 24 часа в сутки находятся на дороге, за которую мы отвечаем.

Деятельность Профсоюза всегда была направлена на выстраивание конструктивных взаимоотношений между работниками. Вы здесь являетесь главными представителями работников, и выступаете за права работников перед работодателями.

Я уверен, что принятые вами решения и резолюции будут и в дальнейшем способствовать продуктивной работе.

Я единственное, еще хочу добавить информацию о ситуации в дорожной отрасли. Мы с вами являемся свидетелями того, что происходит сегодня на рынках не только в России, но и во всем мире. Поэтому мы должны принимать соответствующие решения для того, чтобы максимально эффективно и с меньшими потерями пройти этот период.

Федеральное дорожное агентство,

Министерство транспорта России – мы еженедельно мониторим ситуацию в отрасли. У нас есть информация и о задержках заработной платы, и о заключенных и расторгнутых государственных контрактах, и, безусловно, о стоимости выполняемых работ, стоимости материалов. Сегодня можно сказать, что ситуация зафиксировалась с середины прошлого года, и пока она равная.

Объемы государственного заказа, который планирует Федеральное дорожное агентство на 2016 год, несмотря на всю ту информацию, которая звучит в прессе о сокращении объемов федерального финансирования, находится на уровне 2014-2015 года. Да, эти объемы финансирования не позволят нам начать новые большие стройки, но ранее заключенные контракты, переходящие контракты 2014-2015 года, эти объемы финансирования позволяют нам закончить эти работы. И мы пока укладываемся в выполнение поручения президента Российской Федерации об удвоении строительства федеральных трасс. Мы в конце прошлого года начали очень большую, важную стройку для нашей страны – это строительство автодорожного подхода к мостовому переходу через Керченский пролив, а это 40 км федеральной трассы первой технической категории. Это будет одна из самых современных дорог в России, со всеми интеллектуальными транспортными системами и с применением всего того нового, что накоплено в дорожной отрасли в мире, не только в нашей стране. Мы заканчиваем сейчас прохождение экспертизы основного проекта мостового сооружения, такого моста в Российской Федерации, и в Российской империи, вообще в истории нашей страны не было, это почти 20 километров автодорожного мостового перехода, совмещенного с двухполосным железнодорожным полотном. И сроков окончания строительства нам никто не сдвигал, вот сегодня 1052 дня осталось до начала рабочего движения по мосту, мы ежедневно, каждый день работаем над выполнением этой очень важной, и, подчеркну, очень объемной по финансированию задачи.

Также с 2014 года впервые в России мы

вышли на стопроцентный объем финансирования работ по содержанию и текущему ремонту дорог. Наконец правительство нас услышало, Министерство транспорта поддержало основной тезис о том, что нам надо сосредоточиться на приведении в нормативное состояние существующей дорожной сети, а потом уже думать о строительстве новых дорог, потому что одной рукой выделяя финансовые средства на строительство новых дорог, другой мы, по сути губили уже построенную сеть. Объемы финансирования на текущее содержание и ремонт уже существующих дорог позволяют говорить нам о том, что мы выполним задачу поставленную президентом Владимиром Владимировичем Путиным о приведении в нормативное состояние всей федеральной сети к концу 2018 года.

Я надеюсь, вы как автолюбители, как непосредственные пользователи и представители пользователей федеральных трасс видите, что за последние годы существенно изменилась ситуация в этой части. Объемы ремонтных работ прошлого 2015 года позволили нам привести почти 63% федеральных трасс в нормативное состояние. Напомню – еще три года назад у нас чуть больше трети трасс федерального значения были в нормативном состоянии. И это нам позволило впервые, опять-таки говорю, впервые в истории российских дорог, федеральных трасс, в прошлом году мы впервые почти на 20% сократили число дорожно-транспортных происшествий на федеральных дорогах, и примерно на 7% сократилось число жертв со смертельным исходом на федеральных трассах.

Сегодня уже говорилось, на слуху у всех система взимания платы с 12-тонников «Платон». Эту задачу по введению системы взимания платы фактически вся страна выполняла с 2011 года, и с профессиональным сообществом, кого вы, в том числе представляете, велась вся разъяснительная работа.

Но как раз дата введения системы взимания оплаты нам с вами открыла глаза на объем «серого» рынка, который отнимает, в том числе

у вас хлеб и у вас работу.

И поэтому я отдельные слова благодарности хочу высказать вам, потому что в переговорах профсоюз представлял наиболее квалифицированную позицию, и мы совместно пытались прийти к какому-то консенсусу.

Но отталкиваясь от исходного состояния, что эти люди не хотят нигде становиться на учет, они принципиально не хотят выходить в «белую» зону. Себестоимость перевозки грузов должна выровняться и ситуация должна измениться, поэтому спасибо вам большое за поддержку и понимание в этом вопросе.

Кроме того, сегодня уже говорили, что в прошлом году мы отмечали 70-летие Победы в Великой Отечественной войне, здесь мы

совместно, и федеральные дорожники, региональные дорожники, мы фактически все памятники, которые находятся в полосах отвода или близко от наших дорог привели в нормальное состояние из брошенного состояния.

В этом году 75 лет, трагическая дата начала Великой Отечественной войны, и мы в Федеральном дорожном агентстве приняли решение провести автопробег, который стартует в середине июня в Мурманске. Мы пройдем по федеральным дорогам вдоль границы нашей родины, рабочее название «Рубежи Победы» – как раз те дороги, те населенные пункты, которые первые приняли на себя удары врага, и также мы будем приводить в хорошее состояние

те памятники, которые не успели отремонтировать в прошлом году.

Я прошу вас по возможности присоединиться к нашей акции, автопробег мы планируем завершить 22 июня в Бресте с нашими партнерами, коллегами из Республики Беларусь, Казахстана, потому что, несмотря на те политические ситуации по изменению границ государства, наши с вами коллеги так же как и мы тянутся и просят общения. Мне кажется, мы должны идти навстречу друг другу и помнить то, что было до нас. Я еще раз желаю хорошей работы съезда и уверен в плодотворной совместной работе.

МАЛОВ А. С. - Президент Общероссийского объединения работодателей в дорожном хозяйстве АСПОР

Нам нужна кропотливая совместная работа. Сегодня кропотливой совместной работы нет. На сегодняшний день наши общественные организации не венчик представляют, который трудно сломать, а пруттики, которые каждый в отдельности машет и показывает свою значимость, которые легко взять и переломить, а вот венчик сломать нельзя.

Поэтому я возвращаюсь к тому, что наше сотрудничество все-таки должно быть более эффективным. Нас всего три партнера, это, профсоюзы, объединение работодателей, «Росавтодор» и министерство.

Необходимость нашей совместной работы просматривается именно сейчас, когда в стране действительно по моим мониторинговым сведениям в предкризисном состоянии находится около 30% предприятий, когда работодатель не имеет возможности выплатить заработную плату по одной простой причине, что и ему необходимые средства не выплачивают.

Давайте настроимся на то, чтобы услышать друг друга, совместно с работодателями найти решение, которое помогло бы нам совместно выйти из той критической ситуации, в которой находится экономика отрасли, в целом экономика отрасли.



СТАРЫГИН И. И. - Генеральный директор Ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами РАДОР



Я буквально тезисно хотел бы проинформировать вас о том, как в целом по Российской Федерации обстоят дела на автомобильных дорогах регионального значения. Напомню, что их у нас из почти полутора миллионов километров в России 510 тысяч километров.

За четыре года функционирования дорожных фондов субъектов с 2012 года состояние на дорогах нам удалось чуть-чуть изменить, но, к сожалению, это всего лишь десятые доли процента, и практически они никого не устраивают, ни пользователей автодорог, ни дорожников, ни руководство отрасли. Сегодня 63% региональных дорог находятся в ненормативном состоянии. Конечно, все это напрямую связано с теми объемами работ, которые выполняются на сети дорог. Что касается ремонта и капитального ремонта, то объем в 2015 году всего лишь 7700 километров, если посмотреть долю в процентах – менее 2%, межремонтный срок за 50 лет.

Касательно строительства автомобильных дорог, это 1800 километров на всю страну. Это никого не устраивает, и связано в первую очередь с объемами финансирования отрасли. Имеются два основных источника, это акцизы на горюче-смазочные материалы и транспортный налог. Если посмотреть на объемы поступления акцизов, то, к сожалению, три последних года объем поступления акцизов падает, и это напрямую связано с экономической ситуацией и с объемом потребления топлива.

Что касается второго источника - транспортного налога, то это единственный источник финансирования, который нас все последние годы радует, я вам просто назову цифры: 2012 год 90 миллиардов рублей, 2013 – 106, 2014 – 118 миллиардов рублей. Это единственный источник, который собирается хорошо, хорошо администрируется и растет. Собираемость его составляет 96%.

Российской Федерацией субъектам оказывается финансовая помощь, и большие надежды возлагаются на нее, в 2015 году объем этой финансовой поддержки составил 150 миллиардов рублей. С учетом всех источников и финансовой помощи из федерального бюджета общий объем финансирования дорожных работ на региональных дорогах составил порядка 445 миллиардов рублей без Москвы и Питера. Но надо отметить, что этот объем в сопоставимых цифрах равен объему финансирования 2012 года, то есть мы остались практически в тех же деньгах, несмотря на то, что стоимость дорожно-строительных материалов, все вы знаете прекрасно, изменяется в сторону роста.

Но и вслед за ситуацией, которая складывается в целом в стране, в субъектах тоже все не просто, и главы администраций субъектов и губернаторы смотрят на дороги все-таки как не на живой объект и, решая социальные вопросы с бюджетной сферой, со здравоохранением, с учителями, не ставят

дорожную отрасль в приоритет. О проблемах, которые у нас сегодня есть и со сбором средств в дорожные фонды, и с отвлечением средств уже из дорожных фондов в виде налога на имущество на федеральном уровне знают, ведется работа в направлении того, чтобы законодательно все-таки препятствовать таким негативным шагам.

Только для выполнения работ по содержанию, ремонту и капремонту сегодня требуется почти 1,5 триллиона рублей, мы же имеем 400 миллиардов рублей. Что касается решения задачи по удвоению объемов строительства дорог, то по нашим расчетам на региональных дорогах дополнительный объем и финансирование требуют порядка 300 миллиардов рублей ежегодно. Поэтому с учетом той ситуации, которая складывается в стране, в конце 2014 года задачи, стоящие перед дорожниками субъектов, президентом страны были уточнены. Первая, конечно, это приведение в нормативное состояние существующей сети дорог, а что касается задачи по удвоению, то было сказано, что в целом по стране надо стремиться к ее решению, но мы сегодня четко представляем, что эта задача практически в сегодняшних условиях невыполнима.

В 2015 году вопросы развития дорожного хозяйства в субъектах рассматривались на самом высоком уровне. Вопрос поднимался на Совете Федераций. После этого в июле этот вопрос рассматривал президент вместе с правительством, были даны поручения, было принято решение в том числе и по нашим предложениям о направлении средств финансовой помощи не только на строительство, но и на капитальный ремонт и ремонт существующей сети автомобильных дорог, и надеемся, что в нормах, которые сегодня готовит Министерство транспорта по выделению финансовой помощи субъектам, эти подходы будут учтены.

Что касается задач региональных органов управления дорожным хозяйством, одна из них это увеличение межремонтных сроков до 12 лет.

По расчетам всего в дорожную отрасль вкладывается в год порядка триллиона рублей, при этом ежегодный ущерб от ненормативных перевозок составляет 2,6 триллиона рублей, поэтому одна из задач, которая сегодня стоит – это обеспечение сохранности существующей системы автомобильных дорог.

Общественный совет Росавтодора принял решение акции по контролю движения

большегрузных транспортных средств провести в период весеннего закрытия автомобильных дорог 2016 года. Сейчас вместе с Росавтодором и Минтрансом организационная работа будет продолжена.

Что касается системы взимания платы с транспортных средств общей массой более 12 тонн в части отмены транспортного налога, Президентом была поставлена задача снижения финансовой нагрузки на предпринимателей, на владельцев транспортных средств.

Мы считаем, что к этому вопросу нужно

подходить очень серьезно, транспортный налог – это региональный налог субъектов Российской Федерации.

Много говорили сегодня о партнерстве между общественностью, властью, о более тесных контактах. Я тоже хочу вас призвать более тесно взаимодействовать с органами управления дорожным хозяйством в субъектах. Механизмы для этого есть. Я думаю, что мы будем находить и механизмы, и варианты, и возможности для этого.

АСАДУЛЛИН Р. Т. - председатель Башкирской республиканской организации профсоюза.

На мой взгляд, ЦК профсоюза проведена значительная работа по повышению эффективности деятельности нашей общественной организации, направленной на защиту прав, законных интересов членов профсоюза, обеспечение безопасных условий и охраны труда, решение социальных проблем работников отраслей.

Наиболее значимыми изменениями в работе ЦК является то, что Исполкому удалось на данном этапе вычлнить наиболее важные вопросы, вынести их решение на качественно новый уровень, чему способствовал всесторонний анализ состояния дел. Достигнут новый уровень взаимодействия с Министерством транспорта Российской Федерации, отраслевыми объединениями работодателей, встречи руководства актива профсоюза стали регулярными. А то, что лидер нашего профсоюза входит в состав Общественного совета Минтранса

Российской Федерации, открывает новые возможности. Мне представляется, этими возможностями надо воспользоваться в полной мере.

Более плотной и результативной стала совместная работа профсоюза и Минтранса в части совершенствования нормативных правовых актов министерства, регулирующих деятельность отраслевых предприятий. Много делается и по другим направлениям, но продолжает оставаться и нарастает острота проблемы по вопросам заработной платы не только по размеру, а сейчас на первый план выходит и своевременность выплаты заработной платы, все острее и острее ощущается.

Теперь заговорили о сокращении численности работников предприятий горэлектротранса. Известно, что труд дорожников, автотранспортников, электротранспортников остается недооцененным. Так же и у нас. Средняя заработная плата на предприятиях отраслей должна быть выше средней зарплаты по региону. Люфт между средней заработной платой по нашей республике и по экономике Российской Федерации - отставание более чем 25%. Эти люфты делают на сегодняшний день постановку вопроса о достижении равенства или повышения уровня заработной платы все проблемнее. Поэтому надо не ослаблять эту работу, не уходить от нее, быть на острие всех этих проблем главная наша задача.

Психологический климат в отраслевых предприятиях ухудшается, растет социальная напряженность. И может стремительно наступить предел терпения в коллективах. Мы не будем сужать протестные действия. Это даже обсуждать не надо.

Выпала из обсуждения одна проблема, которая приобретает тревожный тренд в Российской Федерации, – это грубое вмешательство в дела профсоюзов со стороны работодателей, а чаще скоординированное воздействие внешнее недружественное с применением всех технологических рейдерского захвата в отношении первых профсоюзных организаций.

Так произошло в ГУП «Башавтотранс» со стопроцентной государственной собственностью. Когда работодатель возымел желание в ответ на наши требования пересмотреть размер тарифной ставки и вернуть те выплаты работникам, которые были приостановлены. Вопрос стоял – или будет предприятие, или не



будет. Не все выдержали, не все из этого бедлама вышли с честью.

Но результатом является то, что, потеряв три пятых численности членов профсоюза на этом предприятии, мы все-таки сохранили более чем 2000 членов профсоюза. И сейчас идет активный восстановительный рост. И это происходит не по указке сверху и не под давлением вышестоящих профсоюзных структур, а по инициативе самих работников. На прошлой неделе мы встречались с делегацией водителей, которым разъяснили позицию профсоюза и открыто заявили, что по отношению к ним все возможно – и судебное преследование, и угрозы, и физическое воздействие. Но в результате ребята приняли решение, и сказали: «Помогите возобновить работу профсоюзной организации». Вот это очень важный момент – это не сверху, не со стороны -

люди сами решают, как дальше быть.

Поэтому мы восстановим численность профсоюза на этом предприятии. Больших усилий и трудов стоило сохранить уровень финансовой работы. Мы не сократили отчисления ни в Федерацию профсоюзов нашей республики, ни в ЦК профсоюза. Эти вещи для нас имеют принципиальное значение. Мы преодолели ситуацию с ГУП «Башавтотранс» только благодаря ежедневной работе с ЦК профсоюза, с аппаратом, с руководителем правовой инспекции труда. Ситуация изменилась и благодаря тому, что председатель профсоюза этот вопрос поднял на заседании Российской трехсторонней комиссии (по регулированию социально-трудовых отношений). Тогда наши руководители Минтруда приехали с этого заседания, забегали – «Давайте протокол подписывать, возобновлять работу». Но мало чего с их стороны было сделано. Скрытое противодействие продолжается. Но в любом случае мы преодолеем эту ситуацию.

И вот эти вещи, когда профсоюзных активистов, лидеров сажают в катажку, и когда много-много вопросов правоохранительным органам по правомерности правоохранительных органов, когда любому мошеннику, аферисту, имеющему достаточно много денег, удастся рейдерский захват не только бизнес-структур, но сейчас идет активное наступление и на общественные организации, мне кажется, эту ситуацию надо менять. Ее надо начать широко обсуждать. А пока на эту тему говорит только газета «Солидарность» и её редактор А.В.Шершуков. Остальные средства массовой информации помалкивают.

Позицию небожителей заняло и наше территориальное объединение профсоюзов. Они позиционируют себя над схваткой и наблюдают, чем завершится. Помогать, естественно, будут тому, кто побеждает. Эта, мягко говоря, двойственная позиция Федерации профсоюзов республики, не единичный случай. С этим мы тоже мириться не будем, и разрушать профобъединение мы не будем, а будем добиваться того, чтобы эта структура работала во благо членов профсоюза и во благо членских организаций.

Наша сила в единстве, и без борьбы нет победы. Иного нам не дано. Это я говорю, почувствовав вот эти принципы на собственном горбу. Для меня и для нашей делегации это не пустые слова и не дежурные обращения к вам, коллеги.

ХАЙБУЛЛИН С. Х. - Директор Ассоциации проектных и изыскательских организаций РОДОС

Проектно-изыскательское сообщество «РОДОС» на сегодняшний день вбирает в себя три объединения. Это ассоциация проектно-изыскательских организаций «РОДОС», саморегулируемая организация проектных организаций, и саморегулируемая организация изыскательских организаций, которая насчитывает около 300 организаций.

Выступления делегатов съезда полностью совпадают с теми проблемами, которые существуют в проектно-изыскательском сообществе. Каждый руководитель проектно-изыскательской организации пытается выступить самостоятельным юридическим лицом, он покрыт какой-то тайной коммерческой деятельностью. А когда начинаешь вникать в социальные проблемы, то они обходят не совсем хорошо.

С учетом нашего желания в дальнейшем строить свою работу в рамках совместной деятельности по решению этих социальных проблем, председатель профсоюза Ломакин В.В. включен в состав Совета проектно-изыскательских организаций «РОДОС».

С первого июля 2016 года вступает в силу изменение в Трудовой кодекс РФ, где работодатель должен иметь на каждого своего работника



документ о соответствии своего работника профессиональным стандартам.

На сегодняшний день ни одного профессионального стандарта в области проектно-изыскательских организаций нет. Предстоит большая работа, но работа не только по их разработке, а еще и впоследствии по оценке работников на соответствие этим стандартам.

Уже раздаются звонки от некоторых руководителей, что с кем-то они смогут свести счеты, так как появляется возможность «оценить» настоящую работу или квалификацию этого работника, и в связи с этим с ним расстаться. Я думаю, что в 2016 году мы все свои усилия направим на то, чтобы, во-первых, эти стандарты были, во-вторых, чтобы оценка квалификации работников велась без всяких перегибов, и чтобы не страдали люди.

Прошу поддержать обращение съезда профсоюза о сохранении МАДИ.

Если такая большущая, исторически созданная научная база сольется с другим институтом, но это уже не самостоятельная организация, у МАДИ будет совсем другая участь.

МЕДВЕДЕВ В. Г. - председатель Красноярской краевой организации профсоюза

Работа Центрального комитета и вообще всего актива профсоюза очень радует. Благодарен за то, что впервые за 25 лет была организована встреча с министром транспорта в присутствии всех его заместителей.

В первую очередь нам следует поставить перед органами государственной власти вопрос о сохранении государственных дорожных предприятий Российской Федерации. Потому, что частный предприниматель не пойдет на Север только из-за сложных погодных, производственных, экономических проблем. Если мы уничтожим дорожную отрасль, пострадает не только экономика, но станет вопрос и национальной безопасности.

Нормативы содержания краевых дорог в крае, установленные правительством, занижены и выполняются менее чем на 40%, стоимость работ низкая по содержанию региональных дорог и уличной сети, при однотипном выполнении объема работ себестоимость работ занижена в четыре раза, постоянно сохраняется задержка в расчетах за объемы работ. В июне, июле, августе, мае мы готовили пикет – 600 миллионов задержка по выплате заработной платы. После объявления переговоров о проведении пикета нашлись деньги. Сегодня только в одной организации ГП «КрайДЭО» 500 миллионов рублей кредиторская задолженность.

Ставки кредитования дорожных организаций возросли по сравнению с прошлым годом в 1.5 раза, с 10.5 до 18%. Почему мы платим банковские гарантии за выполнение работ по содержанию? 4% платим от контракта, вообще непонятно что банк гарантирует.

Государственные деньги кладут в коммерческие банки, а под заработную плату берем кредиты под 35%.

Кроме того в ущерб коллективам ДРСУ при заключении контракта на выполнение работ по основным видам деятельности записано обязательное условие передать не менее 15% от объема работ субподрядной организации – представителю малого бизнеса. Получив объемы работ, представители малого бизнеса за это внаглую, требуют отката 40% и говорят: «Мы лот выиграли, 40% налом гони за работу на субподряде». Вот где надо искать причины.

Хотел бы обратиться к представителю Федерации независимых профсоюзов России – помогите. Налоговые органы требуют от первичных профсоюзных организаций ежеквартальные отчеты. Председателя профсоюзного комитета за несвоевременную сдачу отчета, он не освобожденный, преподавателем работает, вызвали в суд и по представлению налоговой службы наложили штраф 3000 рублей. В Фонд соцстраха требуют – отчеты, Пенсионный фонд – отчеты, нет отчета – штраф. Зачем, если председатель первичной профсоюзной организации на общественной работе, сдавать квартальные отчеты? Такая же ситуация с Крайстатуправлением.

Касательно пользования счетами. Я не могу председателя профсоюзной организации, водителя, кондуктора пригласить на обучение в крайком профсоюза за деньги профсоюза в командировку, потому что он не является штатным работником. Я не могу его пригласить



за счет предприятия, несмотря на то, что в коллективном договоре это предусмотрено. Налоговая инспекция заявляет: «Профсоюзный актив может ехать на обучение только по линии директора».

Кроме того, форма отчетности технического инспектора труда 19-3, 80 пунктов. В ней написано: там, где нет технической инспекции, форму подписывает председатель крайкома профсоюза. Кто будет мне из первичных профсоюзных организаций предоставлять такую объемную информацию?

Я не поддерживаю позицию генерального совета ФНПР о том, что коллективный договор должен распространяться на всех работающих в организации.

Необходимо решить вопрос, чтобы решения трехсторонней комиссии всех уровней носили обязательный для органов власти характер.

МОРЕНОВ А. Н.: председатель нижегородской областной организации профсоюза

Кто сейчас комиссию возглавляет по СОУТ? Раньше обследование рабочих мест проводил Институт гигиены труда и профзаболеваний. Все было обследовано, все доказано. Работа водителя автобуса сродни работе

диспетчера аэропорта, именно по напряженности, которую ни одна комиссия не замерит, нет таких приборов, а вот компьютерная графика определит.

У нас был очень продвинутый директор в Городецком ПАТП, который вызвал комиссию по СОУТ и сказал: «Чтобы у меня никакой вредности не было». Сняли у водителей 12 дней дополнительного отпуска, у кондукторов 6 дней. В результате проведенной обкомом профсоюза работы с директором контракт не продлили, новый директор пригласил для оценки условий труда работников предприятия комиссию в новом составе и восстановил справедливость. Вот так и вам рекомендую действовать.



Все 34 филиала, в том числе Нижегородпассажиравтотранс, стали муниципальными, в том числе и три оставшихся городских, передала городу с 700-миллионными долгами, у города в бюджете денег нет, область уже их вычеркнула, и вот сейчас у всех этих предприятий накопилось 300 миллионов долгов.

В отношении обновления подвижного состава. В области приобретено 144 автобуса работающие на газе, три заправки в области газовых. Если кто и хотел купить такие автобусы, то

заправляться негде. Те, кто купили, будут в Нижний Новгород ездить и заправляться газом. Что это за абсурд такой?

О ситуации с нелегалами. 400 автобусов ПАЗ купили новенькие, конкурентоспособные. Не имея ни лицензии по городу ездят. Все об этом знают, все констатируют, а мер - никаких.

Электронный билет у нас в городе до сих пор не принят, единые транспортные схемы - тоже никак не соберемся разработать.

ДАНИЛОВ Ю. Н. - председатель Татарской республиканской организации профсоюза

В республике Татарстан за неполные 25 лет сформировался институт социального партнерства, имеющий необходимую нормативную правовую базу. В 2012 году профсоюзы республики инициировали обращение сторон социального партнерства главам муниципальных районов и городских округов, руководителям министерств и ведомств, а также профсоюзных организаций по всей вертикали социального партнерства. Инициатива обращения профсоюзов о необходимости дальнейшего развития социального партнерства с учетом социально-экономической ситуации поддержана президентом республики Татарстан.

17 ноября 2015 года подписан указ президента республики о развитии



социального партнерства в сфере труда республики Татарстан, которым предусмотрено повышение эффективности и взаимодействия органов государственной власти, органов местного самоуправления, работодателей и профсоюзов республики. Создание действенной системы социального партнерства на базе отраслевых тарифных соглашений нашей отрасли и коллективных договоров на предприятиях и в организациях автотранспорта дорожного хозяйства всегда было и остается основной целью в работе профсоюза.

Практическую базу для выполнения республиканским профсоюзом основных задач выполняют отраслевые тарифные соглашения. На сегодняшний день Татарский республиканский комитет профсоюза работников автотранспорта дорожного хозяйства объединяет 27 первичных профсоюзных организаций с численностью работающих 13068 и учащихся 1727 человек. Из них членами профсоюза являются 13034 человека, что составляет 90%.

В 2015 году Татарским республиканским

комитетом вновь созданы первичные профсоюзные организации в автотранспортном предприятии, предприятии городского электрического транспорта и в профильном среднем специальном учебном заведении.

Сегодня средняя заработная плата по отраслям республики в целом составляет 20584 рубля. При том, что средняя заработная плата по нашему региону на конец 2015 года составила 28 606 рублей. Так, по итогам 2014 года по покупательской способности мы уже ушли на уровень 2010 года. А с ноября 2014-го года реальная зарплата у нас в республике не растет.

Практически во всех автотранспортных предприятиях имеет место нарушение положений о режиме труда и отдыха водителей. Уже не раз отмечалось, что нарушение положения о режиме рабочего времени и времени отдыха водителей носит причинно-следственный характер. Невысокий уровень заработной платы, напряженного труда водителей влияет на укомплектованность водительским составом.

С 1 января 2014 года вступил в силу федеральный закон 426 ФЗ «О специальной оценке условий труда». Спецоценка заменила аттестацию рабочих мест. На IX съезде ФНПР было отмечено, за счет неоправданных изменений уровня вредности и класса условий труда по широкому ряду рабочих мест улучшений условий труда не произошло. В ряде отраслевых предприятий результаты проведенных спецоценок таковы, что оказались не учтены все вредные производственные факторы, и были неоправданно снижены классы вредности, сокращены компенсации работникам без фактического улучшения условий труда.

Перед премьер-министром и правительством республики Татарстан республиканский комитет профсоюза неоднократно поднимал ряд проблем, которые были решены либо частично, либо в полном объеме.

В настоящее время законодательство имеет существенный пробел в части регламентирования деятельности перевозок по заказу, в части реализации мер по контролю за осуществлением заказных перевозок.

Одной из основных причин спада объема перевезенных пассажиров является возросшая активность нелегальных перевозчиков. Только в городе Казани установлено более 12-ти мест несанкционированной посадки и высадки пассажиров. Ежедневно курсируют не менее полтысячи заказных автобусов. По грубым подсчетам финансовый оборот всех перевозчиков составляет свыше одного миллиарда рублей в год.

Сегодня, в том числе и по предложению

республиканского комитета профсоюза в республике создана межведомственная группа по контролю за заказными перевозками. По линии Ространснадзора с начала года проверено 985 транспортных средств. К административной ответственности привлечено четыре юридических лица, 81 должностное лицо и 480 водителей. Общая сумма наложенных штрафов составила более одного миллиона рублей. И работа в данном направлении продолжается.

Предлагаю ускорить принятие федерального закона, регламентирующего возобновление лицензирования перевозок пассажиров по заказу. Принять постановление правительства Российской Федерации, утверждающее требования к оснащению подвижного состава, задействованного на перевозке пассажиров по заказу.

С 1 декабря 2015 года введен в действие в качестве национального стандарта Российской Федерации межгосударственный стандарт - ГОСТ 33181-2014. «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к уровню зимнего содержания». Данным документом установлено пять уровней зимнего содержания автомобильных дорог. Но в настоящее время в действующих национальных стандартах и нормативных документах Российской Федерации отсутствуют нормы, позволяющие содержать автодороги в зимний период с УПС, и не определены группы автомобильных дорог, которые относятся к соответствующему уровню зимнего содержания. Просим Министерство транспорта РФ внести соответствующие изменения в национальные стандарты Российской Федерации, в том числе в ГОСТ Р 50597-93 «Требования к эксплуатационному состоянию допустимого по условиям обеспечения безопасности дорожного движения».

Кроме того, согласно федеральному закону от 8 ноября 2007 года №257 «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации» и «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», плата в счет возмещения вреда, причиняемого транспортными средствами имеющим разрешенную максимальную массу свыше 12-ти тонн, введена только на автомобильные дороги федерального значения. В связи с этим ряд регионов Российской Федерации вышли с законодательной инициативой о введении данной платы на автомобильные дороги общего пользования регионального значения.

Считаю необходимым обратиться к комитету Государственной Думы по транспорту с предложением ускорить принятие данного законопроекта.

Емельяненко Людмила Николаевна - председатель Московской областной организации профсоюза

Московская областная профсоюзная организация насчитывает около 28 тысяч членов профсоюза. Охват профсоюзным членством составляет 82,1%. В течение прошлого года численность членов профсоюза сократилась на 8,2%. К сожалению, тенденцию по сокращению членства нам пока преодолеть не удастся.

Считаем, что причин здесь несколько.

Одна из них, постоянные непрекращающиеся все последние годы реорганизации имеющие место в наших отраслях. Меняются отраслевые министры в области, меняется структура управления у территориальных дорожников. Все это происходит под модной сегодня эгидой - «оптимизация затрат». Из-за отсутствия последовательной транспортной политики отрасль «лихорадит», соответственно «лихорадит» и коллективы.

Но главной причиной сокращения членства на наш взгляд является низкий уровень заработной платы, который не меняется на протяжении последних трех лет.

Как уже было отмечено докладчиком наш съезд проходит в сложное для страны время, цены на нефть падают, принятый бюджет трещит по швам. И есть опасность того, что все издержки кризисных явлений в полном объеме будут переложены на плечи рядовых работников.

И хотя, Президент страны В.В.Путин, выступая на IX съезде ФНПР сказал, что этого допустить нельзя, слова пока не нашли отражения в принимаемых Правительством документах.

Увеличивается объем разного вида сборов, которые можно отнести к косвенным налогам, такие как внедрение дорожной системы «ПЛАТОН», увеличивается размер штрафов для организаций, которые работают в правовом поле. Проведенная индексация пенсий не соответствует уровню официальной инфляции. Индексация зарплат не предусматривается. Растут цены на топливо, ЖКХ, продукты питания и товары первой необходимости.

Сегодня работник, получает заработную плату, уровень которой казалось бы должен вырасти с нового года, а его потребительская корзина увеличиться. Но, после похода в магазин, он явно ощущает издержки кризисных явлений на своем кошельке. Уровень жизни с конца прошлого года ежедневно снижается.

Очень важно, чтобы и сегодня профсоюзы стали соавторами антикризисной программы, которая должна быть принята во всех отраслях и всех субъектах Российской Федерации, как это было в предшествующий кризис. Совместно с нами должны рассматриваться в первую очередь проблемы человека труда, а не банков и крупного бизнеса, который и так поддерживается все эти годы государством. И которые в течение всего этого срока так и не смогли добиться результатов, не смотря на колоссальные государственные вложения.

Борьба за сохранение трудовых коллективов, рабочих мест, своевременность выплаты заработной платы, сохранение прав работников, социального пакета, соблюдение в полном объеме коллективного договора, отраслевых соглашений, вот далеко не полный круг вопросов, который нам необходимо решать.

И от того как они будут решаться с социальными партнерами зависит жизнедеятельность отрасли, предприятий, профсоюза.

Первичная профсоюзная организация является основой профсоюза.

Сегодня «первичкам» работать крайне сложно. Наши профкомы,

ХАДЖИМУРАДОВ М. М. - председатель Чеченской республиканской организации профсоюза

Хочу высказать мнение нашей делегации о ситуации в наших регионах Северо-Кавказского федерального округа. У нас основными проблемами региона являются сокращение автобусного парка, ликвидация предприятий, рост цен на топливо, сокращение штатов, есть проблемы взаимодействия с профобъединениями у некоторых субъектов нашего региона.

Выступающие здесь наши социальные партнеры однозначно заявляли о готовности к консолидации, взаимодействию с нами, с профсоюзами, понимая ту ситуацию, в которой мы оказались - кризис, международная обстановка, и, думаю, это правильная позиция наших социальных партнеров.

Положительный пример нам в прошедшем году показал и Министр транспорта РФ, встретившись в октябре с активом нашего профсоюза. Я был на этой встрече, были приглашены все руководители направлений, и все предложения нашего профсоюза им были приняты, и были даны указания, поручения своим заместителям, руководителям направлений, чтобы они над этими предложениями профсоюзов проводили работу.

образно говоря, находятся на «передовой».

Со всеми существующими на предприятиях проблемами работники идут в профкомы. И при невозможности решить их проблему по независимости от профсоюза причинам, профсоюз обвиняют в бездействию.

Из-за отсутствия на предприятии средств для решения социальных вопросов сворачиваются социальные программы, вернее их остатки. Это касается улучшения условий труда и отдыха, охраны труда, спортивно-оздоровительной работы, оказания материальной помощи, премирования к юбилейной дате и другие. Ряд профкомов уже не один год по причине отсутствия средств у работодателя взял на себя решение вопросов по организации спортивных соревнований, чествование ветеранов войны и труда, приобретение новогодних подарков, выделяются средства на погребение, рождение ребенка и другие.

В непростое сегодня время нам необходимо скоординировать все свои действия и направить усилия на поддержание первичных профсоюзных организаций, в результате наш профсоюз может не только укрепиться, но и повысится его авторитет и значимость, а его возможности по защите законных прав и интересов членов профсоюза – приумножиться!

В транспортно-дорожном комплексе Российской Федерации наибольший сегмент рынка занимают частные компании, в большинстве которых отсутствует социальная ответственность бизнеса перед своими работниками.

Поэтому главный нереализованный резерв профсоюза – это работа с организациями частной формы собственности.

Относительно нас скажу, что несмотря на многолетнюю работу с предприятиями частной формы собственности, как напрямую, так и через объединение работодателей, через Минтранс Московской области, нам вовлечь в профсоюз

удалось лишь единицы.

В условиях конкуренции между государственными и частными компаниями в первую очередь следует решать задачи базового уровня социальной ответственности, значительная часть которых относится к сфере оплаты труда.

Среди задач базового уровня социальной ответственности, требующих неотложного решения, это :

- уход от уплаты налогов, в том числе социальных (через теневые выплаты), подрывающий социальную защищенность работников;
- отступления от норм трудового законодательства, включая связанные с порядком привлечения к сверхурочным работам и их оплатой, режимом предоставления очередных и учебных отпусков;
- низкие гарантии сохранения рабочего места;
- недобросовестная конкуренция на маршрутах регулярного сообщения.

Предлагаем ЦК обратиться в Минтранс России предусмотреть в законодательных актах обязательное требование к исполнителю государственного или муниципального заказа - наличие коллективного договора, в котором должны быть учтены все социальные аспекты:

- развитие персонала, включая его профессиональное обучение;
- охрану здоровья и обеспечение безопасных условий труда;
- создание привлекательных рабочих мест, выплата легальных зарплат на уровне, обеспечивающем сохранение и развитие человеческого потенциала и являющемся конкурентоспособным на рынке труда;
- оказание материальной помощи, забота о ветеранах;
- обеспечение высокого качества услуг;
- внедрение ресурсосберегающих технологий;
- обеспечение экологической безопасности и др.

Решив эту задачу, появится возможность создания профсоюза в частном секторе.



МЕЛЬНИКОВА С. А. - председатель Хабаровской краевой организации профсоюза

Отчетный период был очень напряженный для всех по решению социально-экономических проблем в трудовых коллективах, принятию мер по сохранению отраслевых предприятий.

К большому сожалению, реального улучшения социально-экономического положения в отраслях у нас пока не происходит, это ни на автомобильном транспорте, ни в дорожном хозяйстве.

Практически нигде не выполняются федеральные отраслевые соглашения. Соответственно, остается низким уровень заработной платы.

Изношенность подвижного состава на отдельных предприятиях составляет до 80%, продолжает иметь место незаконная предпринимательская деятельность. Работа автобусов малой вместимости находится вне контроля государственных органов.

Проведенная монетизация в прошлом году в Хабаровском крае еще более ухудшила социально-экономическое положение наших муниципальных предприятий. Практически все они находятся на грани банкротства, а по двум самым крупным предприятиям в городе Хабаровске введено внешнее наблюдение. Не все органы исполнительной и законодательной власти всех уровней на сегодня с пониманием относятся к этой ситуации. И обращаясь к ним или решая вопросы на местных уровнях, мы постоянно слышим, что денег нет.

Сегодня мы возлагаем надежды на принятый федеральный закон № 220-ФЗ. Надеемся, что он позволит как-то улучшить ситуацию на городском пассажирском транспорте, хотя здесь тоже имеются свои вопросы.

Поднятые проблемы нашли отражение в резолюциях съезда о ситуации на городском пассажирском транспорте. Мы их поддерживаем и считаем, что решение

поставленных вопросов поможет снизить социальную напряженность в коллективах. А восстановление лицензирования перевозок пассажиров по заказу и на грузовых перевозках улучшит показатели по безопасности дорожного движения.

Резолюция по дорожному хозяйству мы тоже поддерживаем, особенно в части полного и своевременного финансирования работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования в соответствии с утвержденными нормативами.

Но самое главное, что на Дальнем Востоке в настоящее время отраслевой профсоюз переживает не очень хорошие времена. И то, что на сегодня мы констатируем униженные, сложные условия, в которых находится наш профсоюз, что на глазах он тает из-за того, что не решаются проблемы, идет отток из наших предприятий, теряем членов профсоюза из-за ликвидации первичных профсоюзных организаций. Сегодня самое главное, что наши работники не верят никому, потому что не видят какого-то положительного решения или улучшения своего положения.

О том, что идет отток людей, говорят такие цифры. В Приморском крае количество организаций за отчетный период сократилось на 30, и это в основном дорожники. У нас в Хабаровском крае за эти пять лет снизилось на 12 организаций, на Камчатке из четырех организаций за четыре года вышли три, и осталась всего одна. В Якутии с 2011 года уменьшилось количество организаций на 13. Но мы не сдаемся. Несмотря на все трудности, мы сегодня ведем диалог и настроены на решение наших проблемных вопросов.

Наше взаимодействие по территориальными организация профсоюза Магаданской области, Приморского края, Якутии, других территорий тесное, мы работаем



и на уровне законодательной думы края и на уровне правительства субъектов Дальневосточного федерального округа.

Еще одна проблема требующая решения - присвоение звания «Ветерана труда» водителям, работающим без аварий.

Нужно поставить перед Министерством транспорта Российской Федерации вопрос о включении Нагрудного знака отличия "За безаварийную работу" I степени для водителей автомобильного и городского электрического транспорта в перечень ведомственных наград, что будет основанием для присвоения звания «Ветеран труда» водителям награжденным этим знаком. Поэтому я предлагаю от участников нашего съезда направить такое обращение в Министерство транспорта РФ.

Решать проблемы профсоюзных организаций, в том числе организационные, мы могли бы более эффективно при поддержке и помощи представителя Федерации независимых профсоюзов в Дальневосточном федеральном округе.

ЛОМАНОВСКИЙ С. М. - председатель Краснодарской краевой организации профсоюза

О росте дорожных фондов. Да, дорожные фонды растут. Вот взять на примере Краснодарского края: за 9 месяцев у нас было собрано 18,6 миллиардов рублей. План по дорожным фондам мы выполнили почти на 98%. На эту сумму были заключены контракты. Когда дело дошло до оплаты, оказалось в наличии только 13,7 миллиарда рублей дорожных фондов. И вот на сегодняшний день 3,5 миллиарда рублей переходят на следующий год. Это значит, на 300 км дорог меньше будет произведено ремонтов уже в этом году. То есть налицо не целевое использование дорожных фондов.

Касательно строительства моста в Крым. Уверен, что мост будет построен. А как ехать к мосту? У нас в Тимашевске железнодорожный переезд 14 часов в сутки закрыт.

В общероссийские трехсторонние соглашения должно быть включено



федеральные предприятия не нужны», – у нас быстренько все от них отказались. Муниципальные есть, но они у коммунальщиков все сейчас

КАЗАНЦЕВ Е. Д. - Вице-президент Союза транспортников России, член Общественной палаты Российской Федерации.

Мы очень ценим работу и наше сотрудничество, которое есть между Союзом транспортников России и одним из крупнейших профсоюзов нашей транспортной отрасли. Наверное, нет другой отрасли как автодорожная, где столько проблем, где столько нерешенных вопросов, по сравнению с другими. Поэтому, конечно, ваш съезд является одним из главнейших событий в нашей транспортной отрасли. И решения, которые вы примете по

результатам вашей работы в отношении развития и решения социальных вопросов в дорожной и автомобильной отрасли, будут являться основополагающими.

У нас с вами нет единого профсоюза, который бы объединял всех транспортников в одно единое кольцо, которое могло бы ставить эти вопросы перед Правительством и Администрацией президента. Поэтому наша разрозненность несколько затрудняет решение

положение об участии технической инспекции профсоюзов в расследовании всех несчастных случаев. Работодателям, естественно, выгодно, если техническая инспекция труда участвует в их расследовании только по согласованию.

По оплате за проезд 12-тонников по федеральным дорогам мы уже много говорили, мы тоже за то, чтобы брать плату за проезд. Но вот за проезд по федеральным дорогам – мы берем плату, а как же местные? Эти дороги практически будут разбиты. Надо было сразу, наверное, одновременно принимать решение и по этому вопросу.

У нас в Краснодарском крае как такового автомобильного транспорта почти нет. Были федеральные предприятия, и когда, вы помните, правительство сказал: «Нам

вопросов.

Но всегда возникает вопрос – как же помочь нашим труженикам в решении тех социальных вопросов, с которыми они сегодня сталкиваются? Ведь у вас раньше было больше миллиона членов раньше, сегодня осталось 260 тысяч. Почти в пять раз уменьшение членов профсоюза наталкивает на мысли не совсем положительного характера, и так не может продолжаться.

Создание общественных советов в министерствах, ведомствах, общественных палат общероссийской и в регионах – это родилось под воздействием общественности, которая говорит власти: когда в конце концов вы будете прислушиваться к нашему мнению?

И эти первые шаги, которые сегодня делаются, они являются результатом нашей активной работы.

Председатель профсоюза Ломакин Владимир Владимирович включен в состав Общественного совета при Минтрансе России. Большое дело, что в Министерстве транспорта в работе координационных советов В.Ломакин также является заместителем председателя Координационного совета по транспортной политике, где тоже задается весь тон разговора.

Следующий вопрос – «Платон», который сегодня обсуждали. Автомобилисты не против платить, но мы, когда проводили общественные слушания сразу сказали что, прежде чем вводить такие тарифы, надо проработать их с водительским составом, надо выслушать все мнения и после этого принимать окончательно решение. Сегодня мы приходим к тому, что вынуждены были сократить в два раза оплату за пробег по федеральным дорогам – с 3 рублей 73 копеек до 1 рубля 50 копеек. То есть жизнь сама заставляет повернуться лицом к тем людям, которые должны платить.

На сегодня в Крыму закрыты все абсолютно автошколы, ни одна не работает – не отвечают требованиям. В шести регионах Российской Федерации сегодня вообще нет ни одной школы, закрыли. Проблемы начинают выходить уже на совершенно другой уровень. Хотим мы или не хотим, но этой проблемой необходимо заниматься.

Вчера заседала первая рабочая группа по проведению в Приволжском федеральном округе в марте-апреле большого заседания по



развитию региональных и муниципальных автомобильных дорог. Федеральными дорогами занимаются все, но что творится в регионах, и как связывать эти тысячи населенных пунктов, которые оторваны сегодня от областных центров до этого дела нет. Наконец-то на примере Приволжского федерального округа принято решение рассмотреть как развивать муниципальные и региональные дороги. Предлагаю профсоюзному активу подключиться к рассмотрению этих проблем в регионах.

В июле прошлого года был принят федеральный закон о пассажирских перевозках №220-ФЗ, который вызвал сразу тысячи вопросов. Мы приняли решение в конце этого

года примерно сентябре месяце провести еще одно совещание-семинар по этому закону. Те вопросы, которые у вас сегодня остаются нерешенными в отношении этого закона, формулируйте и присылайте в Союз транспортников России, все они будут сгруппированы, рассмотрены, и по ним соответствующее решение проблем будет принято.

Вопрос о горэлектротранспорте – одна из важнейших проблем, которая сегодня остается в нашем транспортном комплексе самой забытой, самой не востребовавшей, хотя от нее зависит очень много в городах, которые занимаются перевозкой пассажиров. Мы в Общественной палате РФ приняли решение – провести в апреле месяце общественное слушание именно по развитию городского электрического транспорта. Сейчас мы намечаем схему проведения и выработку рекомендаций, которые должны лечь в стратегию, которая разрабатывается Министерством транспорта, «Развитие автомобильного и городского электротранспорта до 30-го года», создаем рабочую группу и просим включить в неё представителя профсоюза, потому что считаем, что вы хорошо владеете этой ситуацией.

Давайте еще раз продумаем вопрос, как заключить соглашения о сотрудничестве Союза транспортников России представляющего работодателей с Профсоюзом, представляющим интересы наемных работников, не затрагивая конфликтные вопросы трудового законодательства, чтобы это соглашение шло на пользу в нашей совместной работе. Этот вопрос заслуживает внимания.

ВАРАКСИНА Н. А. - председатель Челябинской областной организации профсоюза.



За прошедшие годы, на наш взгляд, Центральный комитет профсоюза смог организовать работу на качественно новом, более высоком уровне.

Одним из показателей такой работы стало создание в 2013 году Молодежного совета.

В 31 территориальной организации профсоюза созданы молодежные советы, то есть приняты

конкретные меры по активизации работы с молодежью. Больше доверяют молодежи в работе выборных профсоюзных органов. К сожалению, наша организация, несмотря на все предпринимаемые меры, пока не может похвастаться результативностью в этом направлении, но нам есть на кого равняться.

Большое внимание Центральным комитетом уделялось вопросам информационного освещения работы организаций профсоюза – своевременно и в полном объеме членские организации получают информацию о работе Исполнительного комитета, работе Центрального комитета, в том числе, что очень важно, по экспертной оценке проектов нормативно-правовых актов и проектов профессиональных стандартов. А также что позиция профсоюза учитывалась при подготовке и принятии государственных программ, мероприятий по совершенствованию экономической, тарифной, информационной, кадровой и социальной политики, повышению безопасности дорожного движения.

В области охраны труда необходимым и архиважным следует признать организацию мониторинга результатов проведения специальной оценки условий труда по сравнению с результатами аттестации рабочих мест, и огромное спасибо за это в том числе и Свердловской профсоюзной организации. И направленное обращение в Минтруд и Минтранс России о

внесении изменений в методику проведения СОУТ на рабочих местах водителей городского пассажирского транспорта, а также проводимая работа по включению этих профессий в список, утвержденный Постановлением правительства №290, будем надеяться, позволят восстановить справедливость для тех работников предприятий транспорта, где на рабочих местах уже проведена СОУТ, а также позволит избежать несправедливости на предприятиях, где еще предстоит по принятой методике оценивать условия труда водителей городского пассажирского транспорта.

Нам нужна поддержка ЦК профсоюза по решению существующих проблем в Челябинской области и вопросах профсоюзного членства, создании новых профсоюзных организаций, наличии в некоторых отраслевых предприятиях двух профсоюзов.

Совместными усилиями мы должны ориентировать властные структуры на более внимательное отношение к профсоюзному движению, о поддержке территориальной организации в ее работе по реализации главных задач Общероссийского профсоюза, росту рядов, защите членов профсоюза, их социально-экономического положения, рассмотрению вопросов принятия решений по укреплению финансового состояния транспортных предприятий в регионе, обеспечению устойчивой работы городского электрического транспорта.

Сегодня все проблемы, существующие в нашей отрасли, в полной мере отражены в проекте Стратегии развития автомобильного и городского электрического транспорта Российской Федерации на период до 2030 года. Наряду с анализом проблем в этом документе прописаны базовый и оптимистический сценарии, прогнозы развития системы автомобильного и городского электрического транспорта до 2030 года. А до принятия и реализации этой стратегии даже в базовом, не очень оптимистическом сценарии развития системы надо еще дожить. Но в Челябинской области в связи с недофинансированием муниципальных предприятий-перевозчиков накоплено около миллиарда долгов перед налоговыми органами всех уровней, и уже сегодня поданы заявления в арбитражный суд о банкротстве Муниципального автобусного предприятия областного центра. На очереди – предприятие горэлектротранспорта. При этом муниципалитеты, принимая социальные обязательства по перевозке социально незащищенных слоев населения, финансируют работу предприятий по остаточному принципу, при дефицитном бюджете требуя от предприятий высокого уровня обслуживания пассажиров, оптимизации расходов предприятий. В нашей

области предприятия-перевозчики прошли все этапы оптимизации общественного транспорта – сокращение работников, уже распроданы производственные площади, активы, закрыты два троллейбусных депо, три автобусных парка.

В складывающихся условиях одним из основных предложений по обеспечению стабильной работы трудовых коллективов, улучшению экономического положения работников должно стать принятие целостной программы государственного регулирования автотранспортной деятельности и деятельности городского наземного электрического транспорта, которая сегодня отсутствует. Для улучшения финансового положения предприятий общественного транспорта необходимо продолжать добиваться придания законодательного статуса, обязательного для применения в субъектах Российской Федерации, методических рекомендаций по расчету экономических обоснований стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования. Вследствие вышеизложенного сейчас становится проблематичным выполнение работодателями обязательств по

региональным соглашениям и коллективным договорам, а вся ответственность ляжет на плечи профсоюзных организаций.

И если говорить о повышении роли профсоюза, особенно в условиях усугубляющегося экономического кризиса в стране, считаю необходимым обратиться в Федерацию независимых профсоюзов России, деятельность которой заключается, в том числе, и в консолидации действий членских организаций по представительству, обеспечению правовых гарантий деятельности профессиональных союзов, укреплению профсоюзной солидарности. Больше внимания уделять территориям в вопросах состояния профсоюзного движения. Направить усилия на ориентацию активизации властных структур территорий в вопросах социального партнерства. Для чего, думается, нужно бывать на местах, посмотреть ситуацию с профсоюзным членством в регионах, может быть, организовать масштабные встречи с органами прокуратуры, в том числе, с представителями организаций, где имеются массовые нарушения трудового законодательства.

Это предложение относится и к избираемому на VII съезде Центральному комитету профсоюза.

ОСТАПЕНКО В. Т. – председатель первичной профсоюзной организации Хабаровского пассажирского автотранспортного предприятия №1.

У меня вызывает озабоченность то, что наши ряды тают, и то, что мы оказываемся в той ситуации, что не способны защитить наших членов профсоюза, которые избрали нас, для



того чтобы мы защищали их интересы и законные права. 29 декабря прошлого года суд признал наше предприятие банкротом – якобы для финансового оздоровления предприятия. Хотя эту стадию у нас уже два предприятия прошли. Это в 2003 году ПАТП №3 обанкротилось, перестало существовать, в 2005 году – ХПОПАТ, в результате чего члены профсоюза двух первичных профсоюзных организаций, которые насчитывали более двух тысяч членов профсоюзов, ушли на биржу труда. Сейчас такая ситуация сложилась и у нас. А чтобы ликвидировать предприятие, много ума не надо. Надо просто создать для этого условия. Посудите сами, за двадцать пять лет льготной программы, которая существовала у нас и была

принята правительством нашего Хабаровского края, нашим муниципальным предприятием, «Электротранспорту» и «Первому пассажирскому», задолжали одиннадцать миллиардов рублей по этой льготной программе. Был принят единый социальный проездной билет, который не ограничивал количество поездок льготника, но возмещалось предприятиям только за тридцать поездок. Тем более, этот проездной был безмянный, легко подделываемый, и его продавали всем, кто желал купить и ездить бесплатно на муниципальном транспорте.

Мы в данный момент обслуживаем тридцать шесть городских маршрутов и двенадцать пригородных, сезонных. Из тридцати шести городских маршрутов двадцать пять – крайне убыточные. А есть такие даже маршруты, которые за десять с половиной часов привозят всего шестьсот рублей. А затраты его составляют двенадцать тысяч рублей. И как в этих условиях выживать? И как решать вопросы по повышению зарплаты и социальные вопросы? После ликвидации двух автобусных предприятий на маршруты пришли коммерческие перевозчики, которые на убыточных маршрутах не работают. Из-за несоблюдения графиков движения создаются конфликтные ситуации. Доходит до драки, бьют стекла, зеркала.

Мы выпускаем на маршруты в пределах ста пятидесяти автобусов – ну, и электротранспорт. А коммерсантов в городе Хабаровске – в три с половиной раза больше. И, вот, мы, муниципальное предприятие, за 2015 год перечислили налогов 340 миллионов рублей. А коммерсанты перечислили только 29 миллионов рублей, а их в три с половиной раза больше, чем муниципальных предприятий. Кому-то это выгодно.

22 января я уже получил уведомление от

работодателя о предстоящем сокращении ста тридцати человек.

Конечно, эти люди найдут применение, но уверенности в профсоюзе – что их права отстаивали – у них уже, извините, не будет. Оставшиеся работники будут выполнять работу за уволенных, но без доплаты. А это значит, что они по собственному желанию уйдут.

Тарифное соглашение отраслевое у нас не действует. Средняя зарплата у нас по городу 46 тысяч составляет, а у предприятия – 28 тысяч. Труд водителя, который возит людей, приравняли к труду неквалифицированных работников.

Силами дорожников, автомобилистов были построены санаторий «Автомобилист» на живописном берегу Амура, детский пионерский лагерь имени Бонивура, спортивный. Сейчас всего этого мы лишились. В прошлом году, родительская плата составляла пятнадцать тысяч рублей. Кондуктор получает в месяц двенадцать-тринадцать тысяч рублей. Сможет ли она взять путевку?

Хочу остановиться на том, какие меры мы принимали по защите наших членов профсоюза и коллективов. В 2000 году Мэром было принято решение реорганизовать Первое пассажирское предприятие, а персонал и подвижной состав распределить по другим предприятиям. Однако профсоюзный комитет объявил бессрочную забастовку и мы отстояли свое предприятие. В 2007 году мы проводили пикетирование правительства Хабаровского края, одночасовую предупредительную забастовку по повышению заработной платы. В 2015 году инициировали коллективный спор, но он уже эффекта никакого не даст, поскольку мы уже банкроты.

ЛЮБИНА Г. А. - председатель г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области территориальной организации профсоюза

7 октября члены профсоюза г. Санкт-Петербурга вышли на митинг с лозунгами: «Доходы россиян – реальный рост!», «Есть инфляция – должна быть индексация!», «Обязательная индексация». Это требования принципиальной важности для нас. Сегодня бюджетная и финансовая политика страны ориентирована на жесткую экономию за счет сдерживания роста зарплат и отказа от социальных гарантий. Финансово-экономическому блоку правительства крайне необходимо найти другие, кроме социального обреза, источники финансовых пополнений бюджета.

Федеральный бюджет на 2016 год мы считаем антинародным. Он приведет к еще более несвоевременным выплатам как социальных

пособий, так и зарплаты, а также чреват несоблюдением других социальных обязательств. Ради экономии бюджета правительство решило сократить реальные пенсии с помощью так называемой неполной индексации. Это недопустимо. По прогнозам, с учетом инфляции пенсии сократятся в текущем году примерно на 8%. Профсоюзам Санкт-Петербурга удалось договориться с работодателями о втором за год увеличении размера минимальной оплаты труда. И с 1 января 2016 года МРОТ в городе вырос до 11 700 рублей без компенсационных и стимулирующих выплат. Это в два раза выше установленного правительством.

В 2015 году зарплата на автобусном транспорте у нас составила 28 тысяч рублей в месяц. Рост – 3%. А цены-то на продукты, посмотрите, насколько выросли. Транспортному сообществу нашего региона не удалось добиться от органов власти справедливой системы финансирования городского пассажирского транспорта, обеспечивающей полное покрытие расходов предприятий и возможности обновления подвижного состава, износ которого составляет от 50% до 70%. И это ведь в Питере!

Центральный комитет профсоюза своевременно ставит вопросы перед федеральными органами власти о господдержке автомобилистов и дорожников, об ослаблении налоговой политики, увеличении зарплаты и сохранении рабочих мест.

Отрадно также, что наш ЦК профсоюза выстроил нормальные, партнерские отношения с Министерством транспорта. На встречи с министром Соколовым приглашаются председатели



СОЛОВЬЕВА О. А. - председатель Свердловской территориальной организации профсоюза

Профсоюзный контроль проведения специальной оценки в отраслевых предприятиях Свердловской области выявил недостатки и противоречия в законодательстве по специальной оценке условий труда.



В настоящее время спецоценка проводится необъективно и не гарантирует защиту прав работников на безопасные условия труда. Методика проведения

спецоценки позволяет снижать уровень социальных гарантий, показывая улучшение условий труда лишь на бумаге, а не по факту. В отраслевых предприятиях Свердловской области, где прошла спецоценка, во всех предприятиях произошло снижение класса условий труда. Например, по

результатам аттестации рабочих мест в Трамвайно-троллейбусном управлении в 2012 году было установлено 183 сигнала, что соответствовало классу 3.1; по результатам спецоценки в 2014 году – уже 139 сигналов за час работы, класс условий труда 2. А внеплановая спецоценка в 2015 году уже показала в среднем 40-50 показателей за час работы, что соответствует классу условий труда 1.

Но, несмотря на это, мы можем констатировать, что условия труда водителей не изменились, дорожная ситуация в городе Екатеринбурге не улучшилась, а плотность потока автотранспорта только увеличивается, добавляются новые дорожные знаки, новые светофоры. Водители пассажирского транспорта постоянно находятся в психоэмоциональном напряжении, об этом свидетельствует статистика ДТП: 315 случаев за 2014 год только по одному Трамвайно-троллейбусному управлению. Каждый четвертый водитель стал участником ДТП.

Разное толкование норм методики повлекло необъективную оценку условий труда, неправомерный отказ в предоставлении водителям автобусов, трамваев, троллейбусов гарантий и компенсации за работу во вредных условиях труда. Наши водители на городских маршрутах лишились права на досрочное льготное обеспечение.

Эта непростая ситуация, когда нормативные акты способствуют сокращению социальных гарантий работников, побудила профсоюзные органы изыскать новые методы и формы отстаивания прав

территориальных организаций. Обсуждаются самые наиболее важные вопросы.

Работа нашей территориальной организации опиралась на программу действий, утвержденную Общероссийским отраслевым профсоюзом, направленную на укрепление профсоюзных структур и выполнение тарифных соглашений и колдоговоров. К сожалению, у нас систематически не выполняются коллективные договоры на предприятиях дорожного хозяйства.

Мы твердо убеждены, что с ослабленной законодательной базой, которой бы жестко регулировалось исполнение коллективных договоров и соглашений, возможности профсоюзов сильно ограничены.

В результате совместной работы Госинспекцией было выдано предписание о проведении внеплановой спецоценки (в 2014 году). В МУП «Тагильский трамвай» спецоценка была проведена с нарушением, это было выявлено при проведении проверки материалов спецоценки Федерацией профсоюзов при участии Обкома профсоюза. Выданы представления о проведении внеплановой спецоценки. В настоящее время идет процедура внеплановой спецоценки. Направлялись многочисленные обращения в Министерство транспорта и связи Свердловской области, в администрацию города Екатеринбурга, в Министерство труда и социальной защиты Российской Федерации, в ФНПР. Проводились совещания в Министерстве транспорта и связи Свердловской области, проводились встречи с руководителями предприятий, был организован сбор подписей в поддержку обращения с требованием сохранить социальные гарантии и льготы. Почти 900 подписей было направлено в Минтранс Свердловской области и администрацию Екатеринбурга. В результате Минтранс Свердловской области были направлены предложения в Министерство транспорта о необходимости инициировать внесение профессии «водитель городского пассажирского транспорта» в особый перечень профессий, спецоценка мест которых проводится в особом порядке (это Постановление №290). Угроза лишения социальных гарантий водителей городского пассажирского транспорта активно освещалась по инициативе Обкома в печатных изданиях, на сайтах информагентств, на городских радиоканалах и областном телевидении. Огромная поддержка была оказана со стороны ЦК профсоюза. Вопрос объективной спецоценки на рабочих местах водителей дважды был включен в повестку совещаний в Минтрансе Российской Федерации. Мы надеемся и очень ждем внесения изменений в Постановление №290 о включении профессии водителей в особый порядок проведения спецоценки.

Сегодня у нас имеется и судебная практика о признании материалов спецоценки недействительными. Почему это важно? Потому что на сегодняшний день, Пенсионный фонд дает разъяснения нашим работодателям о том, что назначение внеплановой спецоценки, не отменяет предыдущую спецоценку. И работодатели продолжают не выплачивать дополнительные страховые взносы за водителей городского пассажирского транспорта, тем самым прекращая право на льготное пенсионное обеспечение. Поэтому очень важно внести в Федеральный закон «О специальной оценке условий труда» не пункт, касающийся проведения внеплановой спецоценки, а именно то, что предыдущая спецоценка в результате повторного общественного контроля будет признана недействительной. Вот тогда наш общественный контроль имеет смысл.

ФИЛУНЕЦ В. В.: Водитель автомобиля ОАО «Первый автокомбинат им. Г.Л. Краузе», председатель цехкома.

Первый автокомбинат работает более 60 лет, сотрудничает с такими крупными организациями, как Домостроительный комбинат, компания ПИК (ДСК-2, ДСК-3) и другими.

Кризис серьезно затронул предприятия строительной отрасли. С октября 2014 года

по настоящее время работники нашего автокомбината трудятся неполную рабочую неделю – у нас четырехдневка сейчас. Нам в результате совместных действий удалось сохранить трудовой коллектив, не допустить массового увольнения работников предприятия, удержать определенный

уровень заработной платы. С января 2016 года всем работникам автокомбината увеличена заработная плата на 8%. Пытаемся сохранить – и сохраняем – основные социальные льготы и гарантии, заложенные в коллективном договоре автокомбината на 2015-2018 гг. В том числе льготы,

касающиеся оплаты труда, заложенные в коллективный договор, дотации на питание работников предприятия, материальная помощь малообеспеченным семьям, многодетным, неполным семьям с детьми-инвалидами



В последнее время принято немало законов и постановлений, регулирующих деятельность предприятий именно грузового транспорта, однако они порой не учитывают специфику городских (я бы уточнил –

московских) перевозок. И серьезная интенсивность труда, и психологическая нагрузка, только увеличивается.

У нас водители часто простаивают в пробках, на строительных объектах, и получается конфликт с работниками ГИБДД, из-за чего возникают переработки.

Теперь о бортовом устройстве «Платон». Масса простоев было так как мы еще приборы не получили, а потому выехать стало невозможно из-за штрафов. В Правительстве принимаются решения о штрафах за нарушение, когда система еще не была протестирована вообще. И только благодаря вот активным действиям протеста водителей, нас услышали и Парламент и Президент.

Конечно, мы за то, чтобы это все за столом переговоров решалось, но если такие принимаются решения и за столом переговоров не прислушиваются к нашим лидерам профсоюзным, тогда как? Дальше работать и разоряться?

Теперь о камерах, установленных в городе, которые фиксируют нарушения скоростного режима и так далее. Но оспорить

штраф практически невозможно. Хочу привести один пример. Автомобиль с полуприцепом фиксируется номер передний и задний, и присылается два штрафа, как бы на две машины.

Есть еще одна проблема у нас. Мы – крупное автопредприятие, которое платит налоги, штрафы, выполняет законы, постановления, инструкции, проводит техосмотры, медицинские осмотры, и так далее. Но в настоящее время мы проигрываем своим коллегам, небольшим частным перевозчикам, Тягаться с ними по расценкам, конечно, нам сложно. Они на безопасность движения, на техническое состояние транспортных средств не тратятся.

Нужно создать стандарт на профессию водителя грузового транспорта, чтобы мы конкурировали в равных условиях. Требуются новые шаги по преодолению кризисной ситуации, по поддержке материального благосостояния работников отрасли. Это, прежде всего, обеспечение занятости и повышение заработной платы, а значит, улучшение жизни всех работников отрасли и членов их семей.

КЕЛЕХСАЕВА Г. Б. - заместитель председателя ФНПР.

Сегодня конкретно решить вопрос чтобы коллективный договор распространялся только на членов профсоюза и больше никак нельзя. Надо быть более гибкими.

Очень радует то, что за последние два года выросло членство в Челябинской организации вашего профсоюза на 24%, благодаря тому, что создали молодежный совет, и он активно стал принимать участие в профсоюзной работе. Мы сейчас очень активно работаем с молодежью. Вы знаете, после того, как 2013 год был объявлен Годом молодежи, ФНПР после этого не снижает темпов в работе с молодежью.

Еще пример. 350 тысяч членов прибавилось за последнюю пятилетку в республике Татарстан. А все благодаря чему? Потому что правильно выстроены отношения с социальными партнерами.

На Северном Кавказе у нас повышается профсоюзное членство. В Чеченской Республике был издан указ Кадырова Р.А., где четко прописали о том, как надо работать с профсоюзами. В Татарстане Глава Республики тоже такое решение принял. Теперь уже и в России обсуждается эта тема.

И председатель ФНПР Шмаков М.В. и Исаев А.К. (Ред. - заместитель председателя ФНПР) в своих выступлениях говорят о том, что сегодня, в период кризисов надо повышать заработную плату и поддерживать работников, для того чтобы была покупательная способность развивалась, чтобы рынок крутился, вращался.

Надо свой внутренний рынок развивать, создавать рабочие места. Строительство надо развивать, чтобы

ставка по ипотечному кредитованию снизилась до 8%, и тогда и этот рынок будет работать.

У нас есть очень много рычагов, благодаря которым мы можем сегодня спокойно обеспечить нашего гражданина достойной жизнью в нашей стране. И мы, профсоюзы должны быть инициаторами и проводниками этого процесса.

Сегодня нашу молодежь надо настраивать на политическую активность.



У нас есть политическая партия – «Союз труда». И через эту партию наша молодежь может идти на выборы всех уровней. И надо сегодня молодежь нацеливать, чтобы побольше было наших представителей в законодательных органах власти. Те, кто к нам пришли, чтобы эти социально заточенные люди дальше пошли и с нами работали бы. И сегодня это очень важная и, я считаю, глобальная тема – «Перспективы развития нашего профсоюзного движения».

То, что касается коллективных действий. Когда у нас не удастся решать вопрос за круглым столом, мы должны выходить на коллективные действия. И это оправдано.

Ну, и, безусловно, я уже говорила и еще раз хочу обратить ваше внимание на информационную политику наших профсоюзов. Потому что без этого сегодня ну никак нельзя. Мы можем миллион дел делать – и правильных дел, и хороших, и их мотивационная ценность снижается, если об этом не будут знать люди. Мы должны рассказывать о своей работе не только членам профсоюза, но и просто гражданам, работникам, чтобы показывать все грани членства в профсоюзе. Люди должны понимать, для чего им нужен профсоюз. Не только для того, чтобы какие-то материальные блага получить.

Мы единственная организация в мире, моральная, которая защищает человека труда. И я хочу вам сказать, что сегодня, у нас существует такое понятие, как солидарность. И как бы нас там кто ни критиковал, мы много лет работали над законом о запрете заемного труда, и все-таки с этого года он начал действовать. Россия - единственная страна в мире, где существует такой закон. Ни в одной стране мира больше такого закона нет.

Есть достижения, есть еще масса, как уже здесь было отмечено правовых вещей, которые мы отбили, инициативы, так скажем, лоббистов-работодателей. Работаем с этим постоянно. Но и от вас ждем тоже инициатив и, безусловно, предложений.

РЕЗОЛЮЦИИ, ОБРАЩЕНИЕ VII СЪЕЗДА ПРОФСОЮЗА РОСПРОФТРАНСДОР

РЕЗОЛЮЦИЯ VII СЪЕЗДА ПРОФСОЮЗА

О ситуации на автомобильном и городском пассажирском транспорте

Делегаты VII съезда Профсоюза выражают обеспокоенность ситуацией на автомобильном и городском пассажирском транспорте.

Тарифы на пассажирские перевозки повсеместно ниже экономически обоснованного уровня. Транспортная работа по перевозке пассажиров в городах оплачивается не в полном объеме.

Убытки предприятий, осуществляющих перевозки пассажиров в городском и пригородном сообщении, за 9 месяцев 2015 года превысили 14 млрд. руб.

Предприятия не в состоянии обновлять подвижной состав в соответствии с нормативными сроками службы.

Заработная плата работников предприятий городского наземного пассажирского транспорта во всех субъектах Российской Федерации ниже, чем в среднем по экономике региона. Ее уровень самый низкий среди транспортных отраслей России.

Органы региональной власти и местного самоуправления, не готовые осуществлять полноценное финансирование пассажирского транспорта, нередко делают ставку на мелкий частный бизнес, индивидуальных предпринимателей.

Возникшая избыточная конкуренция в этой сфере деятельности, вызывает иллюзию полноценного транспортного обслуживания, приводит к демпингу цен, неконкурентоспособности профессиональных крупных и средних транспортных предприятий.

В результате многие успешные государственные и муниципальные транспортные предприятия были реформированы, приватизированы, а в ряде случаев – ликвидированы по причине банкротства.

Деятельность перевозчиков, работающих с использованием «серых» схем, сопровождается ликвидацией в предприятиях представительных органов работников, что способствует бесконтрольности за деятельностью предприятий и их работников, росту нарушений в трудовой сфере и привело в последнее время к росту числа аварий на пассажирском транспорте с большим количеством жертв.

Отсутствие исчерпывающего законодательного регулирования автотранспортной деятельности, низкая роль объединений работодателей в создании и реализации рыночных механизмов в сфере автомобильных перевозок, решении кадровых вопросов и подготовки квалифицированных кадров – требует пересмотра действующей концепции управления и регулирования в этой сфере деятельности.

VII Съезд Профсоюза считает необходимым органам государственной власти всех уровней и органам местного самоуправления:

1. Ускорить утверждение Стратегии развития автомобильного и наземного городского электрического транспорта Российской Федерации на период до 2030 года.

2. Сохранить действующие региональные и муниципальные предприятия городского пассажирского транспорта общего пользования.

3. Устанавливать цены государственных и муниципальных контрактов на перевозку пассажиров по установленным маршрутам и расписаниям в размерах, обеспечивающих полное покрытие расходов предприятий.

Министерству транспорта Российской Федерации утвердить Методические указания по расчету стоимости транспортной работы по перевозке пассажиров и багажа для обязательного применения при расчете цены в государственных и муниципальных контрактах.

Утвердить социальные транспортные стандарты на транспортное обслуживание населения, как основу для формирования сети маршрутов с регулируемыми тарифами в субъектах Российской Федерации в соответствии с Федеральным законом от 13 июля 2015 года №220-ФЗ.

4. Обеспечить дальнейшее совершенствование нормативной правовой базы, регулирующей деятельность городского пассажирского транспорта в части:

- создания равных конкурентных условий для предприятий различных форм собственности, осуществляющих деятельность на рынке по оказанию услуг по перевозке пассажиров;

- регулирования избыточной конкуренции на рынке транспортных услуг;

- восстановления лицензирования перевозок пассажиров «по заказу» и на грузовых перевозках.

5. Возобновить действие механизмов обновления подвижного состава городского пассажирского наземного транспорта в регионах на условиях софинансирования, в том числе в рамках программы импортозамещения.

VII Съезд Профсоюза призывает транспортное сообщество сосредоточиться на скорейшем решении накопившихся проблем в сфере автомобильного и городского пассажирского транспорта!

Принята на VII съезде Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства
26 января 2016 г.
г.Москва

РЕЗОЛЮЦИЯ VII СЪЕЗДА ПРОФСОЮЗА

О ситуации в дорожном хозяйстве

В последнее время государством уделяется повышенное внимание развитию дорожного хозяйства.

В отчетном периоде восстановлена система дорожных фондов – целевых источников финансирования дорожных работ.

Принят федеральный закон от 05 апреля 2013 года № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд», обеспечивающий допуск к конкурсам на дорожные работы профессиональных участников.

Президентом Российской Федерации поставлена амбициозная задача в ближайшее десятилетие увеличить в два раза объем ввода в эксплуатацию новых и реконструированных дорог.

Несмотря на затронувшую отрасль оптимизацию расходов в связи со сложившейся макроэкономической ситуацией в стране, в 2015 году объемы работ по ремонту и эксплуатации федеральных автомобильных дорог почти в 1,5 раза превышали уровень прошлых лет. Более 52% федеральных трасс соответствовали нормативным требованиям. Снижена до 23% доля федеральных автомобильных дорог, работающих в режиме перегрузки.

Вместе с тем многие проблемы организаций дорожного хозяйства остаются нерешенными.

Сохраняется практика проведения электронных аукционов при распределении работ по содержанию и ремонту дорог, приводящие к снижению стартовой цены до 40-50 процентов.

Финансирование содержания, ремонта и капитального ремонта региональных автомобильных дорог в 2015 году

осуществлялось в размере 13% от норматива затрат.

Финансово-экономический кризис в стране привел к уменьшению в 2015 году денежных средств, направленных из бюджетов всех уровней на дорожное хозяйство, приостановке работ на многих строительных объектах.

Это вызвало сокращение рабочих мест, а в ряде случаев банкротство дорожных предприятий.

Участились случаи несвоевременной оплаты выполненных дорожных работ.

Во многих дорожных организациях применялись графики неполного рабочего дня, неоплачиваемые отпуска работников.

Своевременную индексацию минимальных гарантий по оплате труда работников дорожных организаций в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по дорожному хозяйству в 2015 году смогли обеспечить только в 5,6% дорожных организаций.

В ряде дорожных организаций образовалась задолженность по выплате заработной платы работников.

Напряженность в дорожных организациях сохранится и в ближайшее время. Объемы финансирования дорожного хозяйства на 2016 год сокращены по сравнению с ранее запланированным уровнем на 10%. Не исключено принятие решений о дальнейшем снижении средств, выделяемых на дорожное хозяйство.

VII Съезд Профсоюза требует от федеральных и региональных органов государственной власти:

- обеспечить полное и своевременное финансирование работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог в соответствии с утвержденными нормативами;

- сохранить существующие государственные предприятия дорожного хозяйства и обеспечить приоритетное наделение их государственными заказами на выполнение работ по содержанию и ремонту автомобильных дорог;

- принять меры по дальнейшему совершенствованию Федерального закона от 5 апреля 2013 года №44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» и других нормативных правовых актов, в целях устранения причин, препятствующих участию в конкурсах специализированных дорожных организаций.

Исключить из «Перечня товаров, работ, услуг, в случае осуществления закупок которых заказчик обязан проводить аукцион в электронной форме» (Распоряжение Правительства Российской Федерации от 31 октября 2013 года №2019-р в редакции распоряжения Правительства Российской Федерации от 25 апреля 2015 года №740-р) работы по текущему содержанию и эксплуатации автомобильных дорог общего пользования;

- оплатить в полном объеме задолженность прошлых лет перед подрядчиками за выполненные объемы дорожных работ.

* * *

**Принята на VII съезде
Общероссийского профсоюза работников
автомобильного транспорта и дорожного
хозяйства**

**26 января 2016 г.
г.Москва**

РЕЗОЛЮЦИЯ VII СЪЕЗДА ПРОФСОЮЗА

Об обеспечении социальной стабильности в организациях автомобильного, городского электрического транспорта и дорожного хозяйства

Неблагоприятные внешнеэкономические и внешнеполитические факторы, снижение мировых цен на нефть, ослабление курса российской валюты, привели к снижению поступлений в бюджеты всех уровней, серьезным негативным изменениям в экономике Российской Федерации.

Большинство решений и предложений Правительства России в этой ситуации сводятся, по сути, только к попыткам сокращения социальных расходов.

Пенсии индексируются в размерах существенно ниже инфляции. Отменена индексация пенсий работающим пенсионерам.

В обществе обсуждаются предложения о повышении пенсионного возраста.

В течение более пяти лет не пересматриваются размеры пособия безработным, которые находятся в пределах от 850 до 4900 рублей.

При этом реальные доходы граждан России уменьшились за год, по разным оценкам, на 25-50 процентов.

Упор делается на развитие сферы малого бизнеса и индивидуального предпринимательства.

Все предложения о поддержке реального сектора экономики, создания системы доступных и дешевых кредитов для предприятий только декларируются.

Медленно решаются проблемы предприятий автомобильного, городского наземного электрического транспорта, дорожного хозяйства. Транспортная работа многих пассажирских предприятий оплачивается не в полном объеме. Финансирование работ по содержанию и ремонту автомобильных дорог осуществляется в объемах ниже установленных нормативами.

Многие успешные крупные и средние предприятия отрасли оказались на грани выживания.

Ряд из них прекратили свое существование.

Другие, под предлогом сокращения расходов, сокращают рабочие места, сворачивают социальные программы для работников, отказываются от увеличения заработной платы, прибегают к сокращению социальных выплат, предпринимаются попытки лишения работников доплат и компенсаций за условия труда, прав на льготное пенсионное обеспечение.

В отдельных предприятиях возникают конфликтные ситуации.

Протестные настроения в отраслевых предприятиях нарастают.

По мнению экспертов, кризисные процессы в экономике России сохраняются в ближайшие годы.

Для обеспечения социальной стабильности в отраслевых предприятиях VII Съезд Профсоюза считает необходимым:

1. Укрепление социального партнерства как основного механизма регулирования социально-трудовых отношений;

2. Заключение отраслевых соглашений во всех субъектах Российской Федерации и коллективных договоров во всех отраслевых организациях;

3. Соблюдение гарантий для работников, установленных заключенными с участием профсоюза соглашениями и договорами;

4. Сохранение численности работников;

5. Обеспечение безопасных условий и охраны труда работников.

6. **Профсоюзным организациям всех уровней** для эффективного решения проблем членов профсоюза укреплять взаимодействие с ФНПР, региональными объединениями организаций профсоюзов, принимать меры, направленные на консолидацию усилий, взаимную поддержку всех профсоюзных звеньев.

7. Предложить работодателям отраслевых организаций:

7.1. Обеспечить собственное участие в системе социального партнерства и выполнение в полном объеме норм отраслевых соглашений и коллективных договоров;

7.2. Создавать условия для деятельности представительных органов работников на предприятиях. Привлекать представителей работников к управлению предприятием и выработке взаимоприемлемых решений по социальным и трудовым вопросам.

8. Потребовать от Правительства Российской Федерации, федеральных и региональных органов государственной власти, органов местного самоуправления:

8.1. Развернуть экономическую политику в стране от экономии на социальных расходах - к повышению эффективности российской экономики, созданию рабочих мест, привлекательных для российских граждан, обеспечению достойного жизненного уровня для всех трудящихся России.

Своевременно пересматривать в сторону увеличения социальные

нормативы, минимальные размеры оплаты труда, заработной платы.

8.2. Принять меры, направленные на стабильную, безубыточную работу предприятий, в том числе автомобильного, городского электрического транспорта и дорожного хозяйства, устранение проблем, препятствующих их деятельности.

Обеспечить государственными или муниципальными заказами государственные и муниципальные предприятия автомобильного, городского пассажирского транспорта и дорожного хозяйства.

Создать равные условия доступа и равные условия конкуренции на рынке транспортных услуг и рынке дорожных работ.

8.3. Привлекать профсоюзы и объединения работодателей к разработке государственной политики и принятию нормативных правовых актов, в том числе в области автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

8.4. Обеспечивать укрепление и развитие социального партнерства; установить конкретные меры, повышающие заинтересованность работодателей к участию в системе социального партнерства.

9. **Добиваться совместно с ФНПР** придания решениям трехсторонних комиссий по регулированию социально-трудовых отношений статуса обязательных для выполнения органами государственной власти и органами местного самоуправления, в том числе при принятии нормативных правовых актов в сфере социально-трудовых отношений.

Социальная ответственность и эффективное социальное партнерство – залог обеспечения социальных гарантий работников!

Принята на VII съезде Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства
26 января 2016 года
г.Москва

РЕЗОЛЮЦИЯ VII СЪЕЗДА ПРОФСОЮЗА

Финансовая дисциплина – залог успеха деятельности профсоюза

Эффективность защитной деятельности профсоюзных организаций всех уровней во многом зависят от их финансовых возможностей.

Выработка и отстаивание позиции профсоюза по вопросам разработки и применения профессиональных стандартов, специальной оценки условий труда на рабочих местах, пенсионного обеспечения, при подготовке нормативных правовых актов федерального, регионального и местного уровней, локальных нормативных актов организаций, заключении соглашений и договоров, общественный контроль за условиями и охраной труда, защита законных прав работников в судах, - все это требует высокой квалификации профсоюзных кадров и актива, представительства членов профсоюза на различных уровнях социального партнерства, соответствующих финансовых затрат.

В постоянном финансировании нуждаются многие направления профсоюзной работы, включая информационную деятельность, работу с молодежью, обучение кадров, организацию и проведение массовых акций в разных формах.

Наличие финансовых средств на каждом уровне профсоюзной защиты призваны обеспечить нормативы распределения членских профсоюзных взносов,

утвержденные съездом Профсоюза.

Вместе с тем, в настоящее время многие организации Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства и Профсоюз в целом не обеспечивают необходимое финансирование деятельности вышестоящих профсоюзных органов и профобъединений.

Вопросам финансовой дисциплины в профсоюзном движении было уделено большое внимание на IX Съезде ФНПР, состоявшемся в феврале 2015 года. Резолюцией съезда общероссийским, межрегиональным профсоюзам предложено увеличить размер средств, направляемых на межсоюзную работу.

В целях укрепления финансовых возможностей профсоюзных организаций для осуществления своих защитных функций, определенных руководящими документами профсоюза, VII Съезд профсоюза считает необходимым:

- соблюдать нормативы распределения и перечисления членских профсоюзных взносов на обеспечение деятельности вышестоящих организаций;

- добиваться от работодателей выполнения своих обязанностей по своевременному и полному перечислению профсоюзных взносов;

- предоставлять достоверную и полную финансовую отчетность, усилить ее роль в планировании бюджетов профорганов всех уровней;

- при формировании профсоюзных бюджетов направлять профсоюзные средства, в первую очередь на финансирование мероприятий, обеспечивающих эффективную защиту интересов членов профсоюза;

- привлекать дополнительные средства на ведение уставной деятельности;

- продолжать введение разумного централизованного бухгалтерского обслуживания первичных профсоюзных организаций;

- повышать роль контрольно-ревизионных комиссий всех уровней.

Укрепление финансовой дисциплины – залог эффективной деятельности отраслевого профсоюза, способного реально отстаивать экономические и социальные интересы членов профсоюза!

Принята на VII съезде Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства
26 января 2016 г.
г.Москва

РЕЗОЛЮЦИЯ VII СЪЕЗДА ПРОФСОЮЗА

Эффективная информационная работа – инструмент мотивации профсоюзного членства и укрепления профсоюза

Доведение информации о деятельности профсоюзных организаций, профсоюзных органов всех уровней до каждого члена профсоюза является важнейшей составляющей мотивации профсоюзного членства, создания имиджа профсоюза как последовательного защитника законных прав и интересов работников отрасли. Такая информация, основанная на честном, содержательном анализе их работы, должна быть доступной и понятной членам профсоюза. Только тогда она станет реальной силой и действенной поддержкой в профсоюзной работе.

В условиях агрессивного информационного противоборства, напрямую затрагивающего социально-трудовые отношения, необходимо, чтобы информационная составляющая деятельности профсоюза была ориентирована на активную работу с людьми, аргументированное убеждение и привлечение их на свою сторону.

Информационная работа – эффективный инструмент решения уставных задач, входящий в число главных направлений профсоюзной работы.

Доведение позиции Профсоюза по актуальным вопросам деятельности до каждого члена профсоюза и широкой общественности – таким должен быть наш ответ на антипрофсоюзную агитацию и пропаганду.

VII Съезд Профсоюза считает необходимым организациям Профсоюза всех уровней:

- рассматривать информационную работу как эффективный инструмент содействия росту профсоюзных рядов и обеспечения единства;
- обеспечить все территориальные и первичные профсоюзные организации электронной связью, возможностью доступа к сети «Интернет»;

- обеспечить оперативный обмен информацией по электронной почте между вышестоящими профорганизациями и первичными организациями профсоюза, профсоюзным активом;

- создать единую базу данных информресурсов профсоюзных организаций всех уровней;

- налаживать взаимодействие со СМИ, пропагандируя позицию Профсоюза по всем ключевым вопросам социально-экономической политики, популяризируя профсоюзную идеологию;

- продолжить работу по регулярному выпуску газеты Профсоюза «Единство». Обеспечить публикацию в газете информации о работе территориальных организаций Профсоюза;

- оперативно доводить до членов первичных профсоюзных организаций информацию о работе комитетов профсоюза всех уровней;

- принять меры по профессиональному обучению информационных работников, используя для этого возможности ФНПР и территориальных объединений организаций профсоюзов;

- активизировать деятельность по созданию и развитию существующих профсоюзных сайтов в Интернете, в социальных сетях, интернет-форумах, блогосфере.

* * *

Принята на VII съезде Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства

**26 января 2016 г.
г.Москва**

РЕЗОЛЮЦИЯ VII СЪЕЗДА ПРОФСОЮЗА

Молодежь - будущее Профсоюза, Профсоюз - будущее для молодежи

Работа с молодежью является одним из важнейших направлений организационного укрепления профсоюзного движения и кадровой политики.

В современных условиях рост членства молодежи и ее активное участие в работе профсоюза приобретает все большее значение.

Профессионально подготовленные и социально активные молодые профактивисты, обладая знаниями и желанием применять их на практике, способствуют развитию и укреплению профсоюзных организаций, повышению влияния на ситуацию в трудовых коллективах. Они доводят до сверстников идеи профсоюзного движения, справедливости и солидарности, способны организовать и повести за собой молодежь.

Важной задачей Профсоюза является обеспечение молодым работникам возможности повышения своего образовательного и профессионального уровня, карьерного роста, участия в социальном партнерстве, заключении заключаемых Профсоюзом соглашений и договоров, подготовке решений профсоюзных органов.

VII Съезд Профсоюза считает необходимым профсоюзным организациям всех уровней:

- продолжить работу по созданию молодежных советов во всех профсоюзных организациях;
- активизировать работу молодежных советов по участию в законотворческой деятельности по вопросам молодежи;

- привлекать молодежные советы к участию в коллективно – договорной кампании, добиваясь в соглашениях и коллективных договорах целевых социальных гарантий для молодежи;

- активнее выдвигать кандидатов из числа молодежи для избрания в состав коллегиальных органов профсоюзных организаций всех уровней;

- разрабатывать и внедрять повсеместное использование новых форм коллективных действий Профсоюза, обеспечивающих их широкий общественный резонанс;

- использовать современные информационные методы и ресурсы для пропаганды профсоюзной деятельности, содействовать внедрению современных средств обмена информацией в работе организаций Профсоюза;

- проводить молодежные форумы и слеты, способствующие положительному имиджу Профсоюза, повышению мотивации для вовлечения в Профсоюз новых членов из числа работающей и учащейся молодежи;

- поддерживать связи с молодыми активистами других профсоюзов, профсоюзных объединений.

* * *

Принята на VII съезде Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства

**26 января 2016 г.
г.Москва**

ОБРАЩЕНИЕ

VII съезда Общероссийского профессионального союза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства

К членам Профсоюза

Уважаемые товарищи!

В последнее время в связи с ухудшением экономической ситуации в стране появились проблемы с реализацией принятых ранее социальных программ.

Снижается соотношение минимальной оплаты труда в Российской Федерации и прожиточного минимума трудоспособного населения, заморожены пособия по безработице, пенсии работающим пенсионерам. Высказываются предложения по увеличению пенсионного возраста.

На многих предприятиях под предлогом «приведения в соответствие» и оптимизации расходов не индексируется заработная плата работников, участились случаи задержки ее выплаты.

Из-за пересмотра класса условий труда на рабочих местах, осуществляемого, часто, без реального их улучшения, а лишь на основании новых правил специальной оценки условий труда, сокращаются льготы и компенсации за условия труда, работники лишаются права на досрочную трудовую пенсию.

Некоторые работодатели навязывают работникам пересмотр норм коллективных договоров, сокращают расходы на социальные вопросы.

Съезд Профсоюза считает, что в этих условиях важное значение приобретает реализация прав работников на представительство в отношениях с органами государственной власти, органами местного самоуправления, работодателями, отстаивание их интересов, как с использованием принципов социального партнерства, так и другими законными методами, вплоть до проведения массовых коллективных действий.

Добиться этого возможно только объединившись в единую, крепкую организацию – Профсоюз!

Делегаты VII съезда Профсоюза призывают членов профсоюза, всех работников отраслевых организаций, общественные организации, действующие в отраслях автомобильного транспорта, городского электрического транспорта и дорожного хозяйства, отстаивающие интересы наемных работников:

1. Сплотиться вокруг Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.
2. Создать и обеспечить деятельность профсоюзных организаций во всех крупных и средних организациях автомобильного транспорта, городского электрического транспорта, дорожного хозяйства, а также в малом бизнесе, у индивидуальных предпринимателей.
3. Обеспечить безусловное соблюдение требования Устава профсоюза, решений вышестоящих органов, в том числе в вопросах участия в организуемых профсоюзом мероприятиях, коллективных действиях.
4. Не мириться с фактами нарушений работодателями законодательства, отраслевых соглашений и коллективных договоров, требовать их устранения, ставить в известность о них профсоюзные, соответствующие контролирующие органы.
5. Противостоять предложениям работодателей о работе с применением «серых» схем, выплаты заработной платы «в конвертах» (как бы это ни было привлекательно), без перечисления средств в пользу работников в государственные внебюджетные социальные фонды.
6. Проявлять солидарность с членами профсоюза, сплоченность в действиях, взаимную поддержку.

Борьба за отстаивание прав работников – дело всех профсоюзных органов, всех профсоюзных звеньев, всех членов профсоюза.

Только вместе – мы сила!

Только сильный Профсоюз способен не допустить ущемления прав рабочего человека, унижения его достоинства!

Принято на VII съезде Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства 26 января 2016 года, г.Москва

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 08.04.2016 г. 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 3 П.Л. ТИРАЖ 1600 ЭКЗЕМПЛЯРОВ. ЗАКАЗ № ВЫПУСК ПОДГОТОВИЛА ГРОМОВА А.В.