

# Обсуждение социально-экономических проблем транспортной отрасли

И. Балабаева



**В Москве во дворце ФНПР состоялось расширенное заседание Исполкома ЦК общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. Основной вопрос повестки дня: «О развитии социального партнерства в целях решения социально-экономических проблем автомобильного и городского наземного пассажирского транспорта, реализации Указа Президента Российской Федерации от 7 мая 2012 г. №597 «О мероприятиях по реализации государственной социальной политики».**

На заседание были приглашены представители заинтересованных органов власти, Минтранса, профильного комитета Госдумы, общественных организаций на транспорте, руководители предприятий автомобильного и городского электрического транспорта, профсо-

юзный актив регионов Российской Федерации.

Присутствующие обсудили наиболее актуальные проблемы отрасли, которых на самом деле более чем достаточно. Долги по заработной плате, низкий доход работников государственных транспортных

предприятий, засилье частных нелегалов, растущий дефицит грамотных кадров среди водителей – вот лишь часть вопросов, поднятых на исполкоме.

По мнению многих присутствующих на совещании специалистов, решить некоторые проблемные моменты поможет скорейшее принятие нового федерального закона «Об основах организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и о внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях». По словам председателя комитета по транспорту Государственной думы РФ Евгения Москвичева, законопроект, о котором идет речь, призван в том числе сбалансировать интересы государственных и частных перевозчиков.

Городской пассажирский транспорт (ГПТ) выполняет важную социальную функцию по обеспечению транспортной подвижности населения, большинства деловых и культурных поездок.

На городском пассажирском транспорте общего пользования работают более 309 тыс. человек, в том числе на автобусном транспорте 189,9 тыс. чел., на трамвайном – 57,6 тыс. чел., на троллейбусном – 65,2 тыс. человек.

Вместе с тем на многих предприятиях социально-экономическое положение работников находится на крайне низком уровне.

Председатель профсоюза **Владимир Владимирович Ломакин** сообщил: по данным Росстата, в целом по Российской Федерации в 2013 г. заработная плата работников на ав-



тобусном транспорте составила 25,3 тыс. руб., на троллейбусном – 22,7 тыс. руб., на трамвайном транспорте – 21,7 тыс. руб. в месяц. Это меньше, чем в среднем по Российской Федерации, и в 1,5–1,7 раза ниже, чем в целом по транспортным отраслям. К примеру, в Алтайском крае размер зарплаты составил 11,5 тыс. руб., в Архангельской области – 12,2 тыс. руб., в Пензенской – 12,7 тыс. руб. Меньше всего платят в Северной Осетии – 6,4 тыс. руб., Кабардино-Балкарии – 8,1 тыс. руб.

Однако докладчик отметил, что есть зарплаты и повыше: 26,0 тыс. руб. в Московской области и почти столько же в Хабаровском крае. Самая высокая зарплата в Москве, где работники наземного пассажирского транспорта получают 45,6 тыс. руб. в месяц.

Однако анализ данных Росстата показывает, что во всех регионах заработная плата работников предприятий городского пассажирского транспорта в среднем ниже, чем заработная плата в целом по экономике субъекта Российской Федерации, причем их соотношение доходит до трех раз.

Федеральное отраслевое соглашение по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту в части гарантий по оплате труда в 2013 г. выполнялось только на каждом третьем предприятии отрасли. И это при том, что уровень гарантий не такой уж высокий. Тарифная ставка рабочих 1-го разряда в течение прошлого года была на уровне 4897 руб. в месяц.

Например, в Ульяновском ПАТП-1 минимальная тарифная ставка 1-го разряда составляет 2500 руб. в месяц, в Сальском ПАТП Ростовской области – 3300 руб., в Трамвайном управлении г. Салавата Республики Башкортостан – 2970 руб., на пассажирском предприятии Комсомольска-на-Амуре – 1419 руб. в месяц – это в 3,5 раза ниже гарантий по федеральному соглашению.

Реальный, заниженный уровень заработной платы работников свидетельствует о фактическом кредитовании деятельности городского пас-

сажирского транспорта работниками предприятий. Работа на городском транспорте становится непрестижной.

Средний возраст работников составляет около 50 лет, число работников в возрасте до 35 лет – 22,3%. Текучесть кадров на многих предприятиях превышает 50%.

Тяжелые условия труда, наряду с небольшим уровнем заработной платы, обуславливают отток из отрасли местных жителей, что особенно проявляется в больших городах. Освободившиеся рабочие места занимают мигранты из стран ближнего зарубежья, жители регионов с низ-



В. Ломакин

ким уровнем жизни и пригородных районов. В ряде организаций до 60% водителей составляют приезжие.

Докладчик акцентировал внимание на том, что экономический эффект от привлечения иностранцев и иностранцев никогда не просчитывался. Такие работники часто отправляют заработанные средства по месту постоянного проживания, выводя их из обращения в регионе, а предприятия, муниципалитеты несут дополнительные затраты – транспортные, контрольные, экологические и т.д. В. Ломакин предполагает, что, может быть, выгоднее поднять на 10–15 тыс. руб. зарплату коренным жителям? Ответ на этот вопрос могли бы дать отраслевые научно-исследовательские организации. Он считает, что такой анализ был бы полезным при решении практических задач обеспечения занятости населения, определения подготовки и стоимости рабочей силы.

В ряде регионов, например в Республике Марий Эл, Приморском и Хабаровском краях, Ульяновской области, имели место задержки выплаты заработной платы. В Архангельской области она составляет 37 млн руб. И хотя число предприятий, имеющих долги перед работниками по зарплате, не слишком велико, это не должно успокаивать.

Очевидно, что ситуация не приобретает катастрофического характера лишь потому, что работодатели сдерживают уровень заработной платы на предприятиях, подстраховывая себя от увеличения расходов. Поэтому в последнее время контроль за своевременной выплатой заработной платы усилен со стороны Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений во главе с вице-премьером Правительства России О.Ю. Голодец. И ЦК профсоюза поддерживает решение Комиссии приглашать и заслушивать на своих заседаниях руководителей предприятий, имеющих задолженность по заработной плате.

В. Ломакин выразил уверенность, что профсоюз обязательно будет использовать эту возможность повлиять на недобросовестных работодателей.

Однако когда задержки происходят по вине не предприятия, а заказчиков перевозок, которыми часто являются органы власти регионов или органы местного самоуправления, то сегодня, как правило, управленческие решения работодателей организаций городского пассажирского транспорта принимаются в условиях ограниченных финансовых и организационных возможностей предприятий. Убытки в целом по Российской Федерации за 2013 год составили более 10 млрд руб.

Парк автобусного транспорта самортизирован на 69%, троллейбусного – на 62%, трамвайного – на 86%. В МУП «Волжская автоколонна №1732» Волгоградской области, на муниципальном предприятии «Нижегородпассажиравтотранс» износ парка составляет 96%. На ряде предприятий он доходит до 100% подвижного состава.



В большинстве случаев средства на обновление парка у предприятий отсутствуют. Не везде созданы и эффективно действуют механизмы, обеспечивающие приемлемые условия кредитования покупки нового транспорта, в том числе на условиях лизинга.

Во властных структурах часто объясняют неудовлетворительные финансовые условия предприятий, особенно государственного или муниципального сектора, их неконкурентоспособностью в рыночных условиях, низкой инициативностью их руководителей по сравнению с частными собственниками. Часто упоминается и про наличие у таких предприятий излишних как производственных, так и непроизводственных активов, в том числе объектов социальной сферы. Тем не менее в некоторых других отраслях наличие социальных программ приветствуется.

Более того, опыт применения социальных программ в металлургической, газо- и нефтедобывающей отраслях, на железнодорожном транспорте был одобрен на состоявшейся недавно Неделе российского бизнеса, организованной Российским союзом промышленников и предпринимателей.

По мнению большинства профессионалов профсоюзного актива, незавидное положение на автомобильном и городском электрическом транспорте обусловлено наличием не решаемых в течение двух десятилетий проблем пассажирского

транспорта, которые в первую очередь связаны с отсутствием полной нормативно-правовой основы деятельности городского пассажирского транспорта в рыночной экономике.

Ситуация на городском пассажирском транспорте носит характер системного кризиса, начало которому было положено отнесением полномочий по управлению городским транспортом исключительно к ведению субъектов Российской Федерации и муниципальных образований. В результате отсутствуют единые направления и ориентиры развития городского пассажирского транспорта, единые подходы органов власти и управления к организации и оплате транспортной работы по перевозке пассажиров в городах.

Утвержденные размеры тарифов на перевозку пассажиров в подавляющем числе регионов меньше экономически обоснованного уровня. Иногда разница достигает 2–3 раз. К примеру, применяемый МУП «Трамвайно-троллейбусное управление» г. Таганрога тариф на проезд составляет 12 руб., а экономически обоснованный – 26 руб. В Ульяновском ПАТП-1 соответственно 12 и 38 руб. и т.д.

Во многих случаях предприятиям не компенсируются в полном объеме убытки от перевозки льготников. Расчетная стоимость ЕСПБ, например, в Хабаровском крае не соответствует реальным затратам предприятий. В Республике Марий Эл бюджет-

ные компенсации проезда пассажиров, обладающих льготами по оплате проезда на региональном уровне, производятся основному перевозчику ООО «Пассажирские перевозки» в половинном размере. Компенсацию проезда федеральных льготников предприятие не получает уже несколько лет. Аналогичная ситуация в Свердловской области. Там с 2009 г. пассажирские предприятия Екатеринбурга не получили ни одного рубля компенсации выпадающих доходов за перевозку льготных категорий граждан областного и федерального регистров.

Докладчик подчеркнул, что профсоюз не выступает против льгот людям, заслужившим своим трудом признание и определенные преференции: «Мы не призываем и к увеличению тарифов на проезд в городском транспорте, которые сегодня определяются с учетом уровня жизни населения. Мы за то, чтобы работа предприятия по перевозке пассажиров, труд работников, совершающих свои рейсы с самого раннего утра до самого позднего вечера, причем независимо от загрузки салона автобуса, троллейбуса, трамвая, оплачивался полностью».

ЦК профсоюза считает необходимым коренным образом пересмотреть отношение к оплате транспортной работы. По его мнению, при наличии договора она должна зависеть не от сбора выручки, а от соблю-



Утвержденные размеры тарифов на перевозку пассажиров в подавляющем числе регионов меньше экономически обоснованного уровня



дения расписания на маршрутах следования и других факторов, определяемых заказчиком. Он также считает более оптимальной систему, при которой оплата проводилась бы за машино-час или машино-километр. При этом городские власти могли бы устанавливать любую стоимость тарифов на перевозку.

Сегодняшняя ситуация в отрасли кардинально отличается от того, что наблюдалось даже год-два назад. По мнению профсоюзного актива, на повестке дня стоит вопрос о сохранении городского пассажирского транспорта как стройной системы, обеспечивающей важнейшую социальную функцию по обеспечению транспортной подвижности, деловых и культурных поездок населения.

Некоторые муниципалитеты, снимая с себя ответственность за деятельность и развитие городского пассажирского транспорта, пытаются избавиться от крупных муниципальных предприятий. Особенно беспокоит положение городского электрического транспорта, который нуждается в больших капитальных вложениях. От него охотно избавляются, несмотря на экологическую привлекательность и экономичность при эксплуатации. Только за последние несколько лет перевозки трамваями ликвидированы в Воронеже, Астрахани, Иванове, Рязани, Шахтах, троллейбусами – в Архангельске, Владикавказе, Тюмени. При сохранении такой тенденции горэлектротранспорту грозит масштабное сокращение, а в некоторых случаях – полная ликвидация ГЭТ в городах.

«Могильщиками» отрасли могут стать мелкие частные извозчики. Идея развивать малый бизнес на автоперевозках, неограниченный доступ перевозчиков на маршруты в стремлении сократить время ожидания транспорта могут и уже ведут к обрушению качества и безопасности перевозок, развалу системы пассажирского транспорта.

Никого не интересует, что за этим кроются неплатежи в бюджет. Многие из таких операторов не соблюдают

требования действующего законодательства в отношении режимов труда и отдыха работников, выдают заработную плату «в конвертах», или она не подлежит точному учету. При этом работники остаются за рамками новой пенсионной системы, лишаются установленных видов социального страхования. К тому же не все из них имеют оформленные трудовые договоры.

Настоящий социальный взрыв может наступить через несколько лет, когда работникам таких предприятий будут начислены копеечные пенсии из-за отсутствия стажа или необходимых платежей в Пенсионный фонд.

В то же время законопослушные крупные профессиональные предприятия, собирающие выручку по копейке, выполняя заведомо убыточные рейсы в межпиковое время, обречены на нищенское существование и вымирание.

Неудовлетворительное положение работников, отсутствие ясных перспектив приводят к ухудшению психологического климата в трудовых коллективах, выливаются в массовые акции протеста.

В последнее время такие акции прошли в Республике Башкортостан, Красноярском, Хабаровском краях, Свердловской и Архангельской и ряде других областей. При этом протестные настроения в отраслевых предприятиях нарастают.

В. Ломакин обратил внимание на проведенную, 17 марта 2014 г. забастовку в г. Йошкар-Оле. Кстати, представитель республики Марий Эл специально приехал, чтобы поделить с участниками заседания своими впечатлениями о ситуации. Забастовка здесь произошла из-за поддержки выплаты заработной платы работникам, в связи с тяжелейшим состоянием предприятия из-за наличия миллионов долгов со стороны республиканского бюджета.

Однако в течение нескольких дней забастовки к людям, на предприятие не приходили представители ни республиканского министерства – заказчика перевозок, ни правительства республики.

Докладчик объяснил это только тем, что им нечего было сказать людям, нечего было дать и пообещать предприятию. Потому что существующая система не работает!

Работники же не знали, что им дальше предпринять. Они не знали, нужны ли они обществу, которое не хочет замечать и решать их проблемы. Они и сегодня не знают, будет ли сохранено их предприятие, будут ли они сами работать на транспорте, выплатят ли им законную, заработанную плату. Встреча забастовщиков с главой республики только планировалась.

Но что, по мнению докладчика, представляется особенно важным – все эти дни молчало и молчит транспортное сообщество, которое, по его мнению, должно высказываться по проблемным вопросам и острым ситуациям, происходящим в отрасли.

В. Ломакин напомнил о необходимости реализации Указа Президента РФ от 7 мая 2012 г. №597, предусматривающего увеличение реальной заработной платы к 2018 г. в 1,4–1,5 раза. В действующих условиях на городском пассажирском транспорте во многих регионах сделать это будет достаточно проблематично. Минтранс разработал План реализации этого указа, однако ограничился такими категориями, как социальные работники и работники образовательных учреждений.

Профсоюз считает, что работники предприятий, финансируемых за счет бюджетных источников, а сегодня к их числу можно отнести городской пассажирский транспорт, также должны находиться в поле зрения министерства и для них также должны быть выстроены системы увеличения заработной платы применительно к уровню жизни региона или в кратном отношении к величине регионального прожиточного минимума.

После основного доклада выступили представители регионов, которые рассказали о своих проблемах, практически одинаковых для всей страны, и обсудили пути их решения.

Подробности – в очередном номере «АТ».