

VII съезд профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства: ЗНАТЬ – ПРЕДЛАГАТЬ – ДЕЙСТВОВАТЬ

В. Кузьмина

26 января текущего года в Подмоскowie состоялся VII съезд Общероссийского профессионального союза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. В мероприятии приняли участие заместитель Министра транспорта РФ Николай Асаул, руководитель Росавтодора Роман Старовойт, генеральный директор Ассоциации РАДОР Игорь Старыгин, а также руководители и члены подразделений профсоюза из 77 субъектов Российской Федерации.

Ключевыми вопросами деловой программы стали итоги реализации мер по защите социально-трудовых прав и интересов работников предприятий автотранспортной и дорожной отраслей.

Съезд стал уникальной площадкой для конструктивного обсуждения результатов и перспектив деятельности одного из старейших и авторитетных профессиональных образований, обмена опытом и мнениями, диалога представителей регионов и центральных органов власти.

О деятельности Центрального комитета профсоюза

Важные решения

С основным докладом на тему «Отчет о работе Центрального комитета профсоюза по выполнению решений V Съезда профсоюза» выступил его председатель Владимир Владимирович Ломакин. Он напомнил, что начало отчетного периода было обнадеживающим, поскольку совпало с выходом отраслей экономики из кризиса 2008–2009 годов. За прошедший период были приняты отдельные важные для отраслей решения.

Так, необходимую государственную поддержку получила дорожная отрасль. С 2012 года восстановлены дорожные фонды в Российской Федерации – целевые источники финансирования дорожного хозяйства.

Изменен порядок проведения конкурсов и торгов. Вновь принятый Федеральный закон № 44-ФЗ от 5 апреля 2013 года повысил шансы на победу в конкурсе про-

фессиональных участников рынка, установив преграды финансовым игрокам. Стало возможным заключение долгосрочных контрактов, в чем долгое время нуждались дорожники.

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

Министерство транспорта РФ утвердило Методические рекомендации по расчету экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении. В этом документе 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 Федеральный закон № 220-ФЗ об организации регулярных маршрутных



Президиум VII съезда профсоюза



Участники съезда профсоюза. Фотография на память

перевозок пассажиров и багажа автомобильным и городским электрическим транспортом.

Были приняты и другие важные решения.

Проблемы, препятствующие стабильной работе отраслевых предприятий

Несмотря на принятие важных решений, многие проблемы, препятствующие стабильной работе отраслевых предприятий, установлению для работников достойных условий труда, остались.

На городском пассажирском транспорте 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.

В результате, за 9 месяцев 2015 года убытки от перевозок пассажиров в городском и пригородном сообщении превысили 14 млрд рублей.

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

При этом деятельность нелегальных перевозчиков и работающих с использованием «серых» схем остается, как правило, вне поля зрения государственных органов – лишь бы денег не просили.

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

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

Только за последнее время прекращена деятельность системообразующих предприятий ООО «Пассажирские перевозки» в Республике Марий Эл, ГУП «Пассажирские

перевозки Пензы». Попытки приватизировать пассажирское автопредприятие №1 предпринимаются в Вологде. Только активное противодействие профкома и Вологодского обкома профсоюза, которые видят в этом первый шаг к ликвидации предприятия, сдерживает данный процесс. Под вопросом дальнейшая судьба городского электрического транспорта в городах Кургане и Петрозаводске. И этот список можно продолжить.

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

Необходимо 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.

Что касается малого бизнеса, то он должен быть рядом с крупным бизнесом, а не вместо него.

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

Специализированные дорожные организации, выполняющие эти работы десятки лет, часто либо вообще остаются без работы, либо вынуждены заключать контракты со значительным снижением цены.

По информации комитетов 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. Нередко основным источником экономии становятся расходы на оплату труда и другие социальные выплаты.

По мнению профсоюза, было бы правильно на этих видах работ объявлять неизменяемую конечную цену, рассчитанную на основании действующих нормативов



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

затрат, а в качестве критериев отбора использовать качественные и имиджевые показатели организаций.

Государственные предприятия дорожного хозяйства, безусловно, должны наделяться объемами работ. Иначе, зачем их держать в госсобственности?

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

Непростая ситуация с обеспечением деятельности дорожного хозяйства сложилась в субъектах Российской Федерации. Уровень финансирования работ по содержанию региональных автомобильных дорог составлял в 2015 году порядка 30% от норматива затрат.

Новую порцию негатива внес очередной экономический кризис, который наиболее остро стал проявляться начиная со второй половины 2014 года. Снизились объемы 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. В апреле возможно принятие новых решений о дополнительном сокращении бюджетных расходов.

Федеральные отраслевые соглашения и социальное партнерство

В течение отчетного периода были заключены Федеральные отраслевые соглашения по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту, а также дорожному хозяйству на 2014–2016 годы.

Соглашения распространяются на подавляющее большинство отраслевых организаций, независимо от форм собственности.

Сегодня с участием профсоюза заключено 30 региональных и 19 территориальных отраслевых соглашений.

В 87 процентах транспортных и дорожных предприятий действуют коллективные договоры.

В настоящее время в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением размер минимальной тарифной ставки рабочих 1-го разряда в транспортных организациях составляет 6648 рублей в месяц. По сравнению с

2011 годом он возрос в 1,5 раза и будет увеличен в 2016 году по мере роста потребительских цен.

Для дорожников нижняя граница тарифной ставки рабочего 1-го разряда находится на уровне прожиточного минимума трудоспособного населения в регионе расположения организации, умноженного на коэффициент 1,15. В среднем по России это составляет примерно 12 тыс. рублей в месяц.

Соглашениями предусмотрен механизм индексирования минимальных гарантий в зависимости от роста цен. Однако реализовать его удастся не всегда.

По данным Росстата за последние два года потребительские цены в Российской Федерации выросли на 25%. При этом реальная зарплата многих работников снизилась на 10–15%. И это по самым скромным оценкам.

На некоторых предприятиях были вынуждены снизить и номинальный размер заработка. Если в начале отчетного периода минимальные тарифные ставки соответствовали соглашениям в большинстве автопредприятий и дорожных хозяйств, то в настоящее время, с учетом кризисных явлений, доля таких предприятий заметно снизилась.

По итогам 1-го полугодия 2015 года нормы соглашений соблюдали порядка 20% автопредприятий и 45% предприятий горэлектротранспорта. Своевременно проиндексировать гарантии по оплате труда в этот же период смогли только 5,6% дорожных организаций. Это сказалось и на размерах оплаты труда работников.

По данным Росстата, за 9 месяцев 2015 года среднемесячная заработная плата 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.

На некоторых предприятиях были пересмотрены нормы коллективных договоров и сокращены социальные выплаты. Участились задержки выплаты заработной платы работникам. Но в целом по предприятиям отрасли эти случаи пока не приобрели повсеместного характера.

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

Отдельные работодатели, стремясь оптимизировать свои расходы, сокращают численность (штат) работников.

В. Ломакин подчеркнул, что принимаемые решения по многим вопросам, особенно в период кризиса, должны быть максимально согласованными и отвечать интересам разных слоев общества.

Он отметил высокий уровень социального партнерства, который сформировался между профсоюзом, отраслевыми объединениями работодателей, Министерством транспорта РФ, Федеральным дорожным агентством.

Встречи Министра транспорта М. Соколова, заместителей министра, руководителей отраслевых департаментов с профсоюзным активом стали регулярными. Именно в результате общения с профсоюзными представителями министр подписал письмо губернаторам регионов о недопустимости ликвидации муниципальных предприятий городского пассажирского транспорта, принято решение об обращении в Минтруд России об изменении порядка проведения спецоценки условий труда для водителей городского пассажирского транспорта.

Конструктивные контакты у профсоюза сложились с отраслевыми блоками министерства и с Росавтодором.

Большая совместная работа уже проведена и будет проводиться по созданию новой системы квалификаций в Российской Федерации, разработке и практическому применению профессиональных стандартов. Такие стандарты готовятся в соответствии с Указом Президента РФ от 7 мая 2012 г. № 597 «О социальной политике».

С участием представителей профсоюза, которые были включены в состав специально созданной при Минтрансе России рабочей группы, одобрено более двух десятков профессиональных стандартов. Из трудовых функций, возлагаемых на работников, исключены избыточные или несвойственные их трудовой деятельности.

Утверждено около 20 стандартов по дорожной отрасли. В скором времени должны появиться профессиональные стандарты по основным специальностям городского пассажирского транспорта – водителей автобуса, троллейбуса, трамвая, которые в соответствии с Трудовым кодексом РФ будут обязательными к применению на предприятиях с 1 июля 2016 года.

Однако при этом важно, чтобы введение новой системы квалификаций не стало очередной кампанией, направленной на снижение квалификационных разрядов и заработной платы работников. Поэтому первичные про-



Что касается малого бизнеса, то он должен быть рядом с крупным бизнесом, а не вместо него

фсоюзные организации должны направить своих представителей в соответствующие квалификационные комиссии с тем, чтобы обеспечить объективность при проведении аттестации работников.

В. Ломакин подчеркнул, что прежде чем экзаменовывать работников на предмет соответствия их квалификации современным требованиям, работодатели должны предоставить работнику возможность совершенствовать свои знания. И делать это надо с участием или даже за счет работодателей. Соответствующие предложения должны быть выработаны профсоюзными органами и включены в тексты заключаемых соглашений и договоров.

Вместе с тем, к сожалению, сегодняшнее состояние системы профессионального обучения не внушает уверенности в возможности оперативной переподготовки всей армии работников. Из 35 средних специальных учебных заведений, готовивших ранее кадры для дорожной отрасли, осталось только 13. Да и те выполняют сегодня региональные заказы, которые далеки от отраслевых потребностей.

Контроль за охраной труда

Важным направлением в деятельности ЦК профсоюза является организация контроля за охраной труда, созданием необходимых условий труда работающих. Эти функции в профсоюзе возложены на техническую инспекцию труда профсоюза. В отчетном периоде, впервые за последние 20 лет, численность инспекции возросла. Сегодня она действует в 14-ти территориальных организациях профсоюза.

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.

Как отметил руководитель профсоюза, 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.

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.

Надо отметить, что на ряде предприятий профсоюзные органы договорились с работодателями о сохранении в коллективных договорах установленных ранее доплат и компенсаций за условия труда, независимо от



Специализированные дорожные организации, выполняющие работы десятки лет, часто либо вообще остаются без работы, либо вынуждены заключать контракты со значительным снижением цены

результатов спецоценки. Но, по всей видимости, эти решения будут иметь временный характер.

Особое беспокойство вызывает то, что при проведении специальной оценки условий труда по ряду профессий, в частности водителей городского пассажирского транспорта, не обеспечивается объективность ее результатов.

Такие факторы труда водителей, как риск попадания в ДТП, ответственность за судьбу пассажиров, а также другие факторы, принимаемые ранее во внимание при проведении аттестации рабочих мест, сегодня удалены из рассмотрения. Число показателей напряженности труда, подлежащих оценке, снижено с 23 до 6.

В настоящее время ЦК профсоюза, Федерация независимых профсоюзов России (ФНПР) направили в Министерство труда и социальной защиты РФ предложения о внесении изменений в Методику проведения спецоценки для рабочих мест водителей автобусов, троллейбусов, трамваев на городских маршрутных перевозках. При этом предложения профсоюза были поддержаны Министерством транспорта России.

Основа для консолидации

Руководитель профсоюза отметил, что сегодня невозможно в одиночку влиять на государственные решения по вопросам пенсионного обеспечения, проведения спецоценки условий труда, установления минимального размера оплаты труда в Российской Федерации, профессиональных стандартов, социального страхования, которые оказывают прямое влияние на работников. Необходимо консолидированное мнение профсоюзов и по многим другим вопросам, носящим межотраслевой характер. Поэтому альтернативы профсоюзному единству нет. Однако отраслевой, профессиональный принцип построения профсоюзов и всей профсоюзной структуры должен быть незыблемым.

В. Ломакин подчеркнул, что профсоюз может и должен стать основой для консолидации всех общественных организаций в автотранспортном и дорожном со-

обществах. При этом надо попытаться выстроить отношения с профсоюзными организациями, которые уже созданы по видам деятельности: на таксомоторных, междугородных, международных перевозках.

Правда, многие из них, как например профсоюз таксистов или профсоюз водителей-профессионалов являются фактически объединениями индивидуальных предпринимателей – потенциальных или реальных работодателей, отстаивающих свои, именно предпринимательские, интересы. Вопросы трудового законодательства, социального страхования, режимов труда имеют для них, как правило, второстепенное значение.

Как показал анализ, недавняя критическая ситуация вокруг введения системы платы за проезд по федеральным дорогам с 12-тонников «Платон» стала возможной еще и потому, что водители – индивидуальные предприниматели не были широко представлены общественными организациями, их требования не были своевременно сформулированы и доведены до органов власти, в чьей компетенции находится принятие решений по данному вопросу.

Важное значение для сплочения, консолидации транспортно-дорожного сообщества имеет совместное участие в отраслевых мероприятиях.

В отчетном периоде докладчик отметил 2014 год, когда отраслевой профсоюз отпраздновал свое 95-летие со дня основания, 100-летие первого министра автомобильных дорог РСФСР А. Николаева. В 2011 году отмечалось 100-летие со дня рождения Министра автомобильного транспорта РСФСР Е.Трубицына.

Нельзя не отметить, что 2015-й год прошел под знаком 70-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов.

В Москве на Ленинском проспекте открыт монумент в честь героев-автомобилистов, который создан по инициативе Московского городского комитета профсоюза.

В заключение своего выступления В. Ломакин сказал, что профсоюз в отчетном периоде стал более самостоятельным, независимым, занимал твердую позицию по многим направлениям экономического и социального развития отраслей.

С учетом мнения профсоюза

На съезде выступил заместитель Министра транспорта Николай Асаул, который отметил вклад профсоюзов в сохранение и развитие автомобильного и городского электрического транспорта. «Трудно переоценить роль профсоюза как сообщества квалифицированных и опытных специалистов в обеспечении безопасности дорожного движения и жизнедеятельности автотранспортных предприятий и предприятий городского электрического транспорта, – сказал Н. Асаул. – Со своей стороны, Минтранс России всегда внимательно подходит к мнению профсоюзов по вопросам совершенствования законодательства, предложениям по обновлению подвижного состава».



Одной из актуальных проблем является неполная компенсация затрат на перевозку льготных категорий граждан, а также затрат на осуществление перевозок на социально значимых маршрутах с небольшим пассажиропотоком

Н. Асаул напомнил, что большая часть перевозок городским пассажирским транспортом общего пользования осуществляется по социально ориентированным тарифам. Одной из актуальных проблем является неполная компенсация затрат на перевозку льготных категорий граждан, а также затрат на осуществление перевозок на социально значимых маршрутах с небольшим пассажиропотоком.

По мнению замминистра, решению проблемы оплаты перевозчикам их расходов также будет способствовать принятый 13 июля 2015 г. Федеральный закон № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации», в котором заложен принцип полной оплаты транспортной работы при заключении государственных и муниципальных контрактов. В целях реализации указанного принципа Минтранс России разработал проект постановления Правительства РФ «О сфере деятельности, в которой при осуществлении закупок устанавливается порядок определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), и о внесении изменения в Положение о Министерстве транспорта Российской Федерации». Согласно проекту постановления Правительства РФ «О сфере деятельности, в которой при осуществлении закупок устанавливается порядок определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), и о внесении изменения в Положение о Министерстве транспорта Российской Федерации». Согласно проекту постановления Правительства РФ «О сфере деятельности, в которой при осуществлении закупок устанавливается порядок определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), и о внесении изменения в Положение о Министерстве транспорта Российской Федерации».

Кроме того, указанным законом в целях повышения рентабельности муниципальных перевозчиков вводится понятие «документа планирования», который позволяет органам власти предусмотреть исключение дублирования маршрутов муниципальных перевозчиков маршрутами коммерческих перевозчиков.

По мнению Н. Асаула, 2015 год был весьма продуктивным в части нормативно-правовой деятельности в области автомобильного и городского пассажирского транспорта. В этой работе активное участие принимали представители профсоюзов. Замминистра особо отметил совместную работу при подготовке проекта приказа Минтранса России «Об утверждении порядка прохождения профессионального отбора и профессионального обучения работниками, принимаемыми на работу, непосредственно связанную с движением транспортных средств». Также при поддержке профсоюза было принято решение об определении самостоятельной отраслевой Стратегии развития автомобильного и городского наземного электрического транспорта, являющихся составной частью транспортного комплекса страны. Стратегия направлена на обеспечение формирования надежной и эффективной системы перевозки пассажиров и грузов этими видами транспорта с учетом их интеграции в единый транспортный комплекс страны. В настоящее время проект Стратегии направлен на рассмотрение в субъекты Российской Федерации. Н. Асаул призвал представителей профсоюзов активно участвовать в этом обсуждении.

Конструктивное взаимодействие

Принял участие в работе съезда и руководитель Росавтодора Роман Старовойт, который подчеркнул, что в настоящее время ведомством продолжается реализация поручения Президента РФ о приведении 85% протяженности федеральных автомобильных дорог в нормативное состояние. Благодаря тому, что с 2014 года Росавтодору удалось выйти на 100-процентное финансирование данного направления, ежегодно обеспечивается ввод в эксплуатацию после ремонта и капитального ремонта около 8000–9000 км федеральных дорог. Улучшение дорожной инфраструктуры и ликвидация очагов аварийности на трассах привело к снижению на 20% количества ДТП с пострадавшими. Помимо этого, безусловным приоритетом остается реализация проекта транспортного перехода через Керченский пролив.

Также глава Федерального дорожного агентства отметил, что деятельность отраслевого профсоюза всегда была направлена на выстраивание конструктивных взаимоотношений между работниками, руководителями предприятий и органами власти на всех уровнях. «Профсоюзной организации на протяжении многих лет удается отстаивать принципиальную позицию по вопросам, связанным с защитой законных прав и интересов дорожников и сотрудников автотранспортных предприятий, в частности, касающихся улучшения условий и охраны труда. Это является важным залогом успеха и заделом для поступательного социально-экономического развития отрасли», – заявил Роман Старовойт.

О дорогах регионального значения

В свою очередь Игорь Старыгин, генеральный директор Ассоциации территориальных органов управления в дорожном хозяйстве «РАДОР», проинформировал о том, как в целом по Российской Федерации обстоят дела на автомобильных дорогах регионального значения. Он напомнил, что их протяженность составляет почти 510 тыс. километров. При этом 63% региональных дорог находятся в ненормативном состоянии.

Сегодня основными источниками финансирования отрасли являются акцизы на горюче-смазочные материалы и транспортный налог. Если посмотреть на объемы поступления акцизов, то, к сожалению, три последних года объем их поступления падает, что напрямую связано с экономической ситуацией в стране и объемом потребления топлива.

Что касается второго источника – транспортного налога, то собираемость его составляет 96%. В 2012 году собрано 90 млрд руб., в 2013 – 106 и 2014 году – 118 млрд руб.

С учетом всех источников и финансовой помощи из федерального бюджета РФ общий объем финансирования дорожных работ на региональных дорогах составил в 2015 г. порядка 445 млрд рублей (без учета Москвы и Санкт-Петербурга). Надо отметить, что этот объем в сопоставимых цифрах равен объему финансирования 2012 года. Вместе с тем только для выполнения работ по содержанию, ремонту и капремонту сегодня требуется почти 1,5 трлн рублей.

В 2015 году вопросы развития дорожного хозяйства в субъектах РФ рассматривались на самом высоком уровне, в результате было принято решение о направлении средств финансовой помощи не только на строительство, но и на капитальный ремонт и ремонт существующей сети автомобильных дорог.

Профсоюз Республики Татарстан

От имени Татарской республиканской организации профсоюза выступил ее председатель Юрий Данилов.

В настоящее время Татарский республиканский комитет профсоюза работников автотранспорта и дорожного хозяйства объединяет 27 первичных профсоюзных организаций с численностью работающих 13 068 и учащихся 1727 человек. Из них членами профсоюза являются 13 034 человека, что составляет 90%.

Особое внимание республиканский профсоюз уделяет соблюдению режима рабочего времени и времени отдыха водителей. Практически во всех автотранспортных предприятиях имеет место его нарушение. Уже не раз отмечалось, что нарушение положения о режиме рабочего времени и времени отдыха водителей носит причинно-следственный характер. Невысокий уровень заработной платы, напряженный труд водителей влияет на укомплектованность водительским составом. К сожалению, приходится констатировать, что такие условия вынуждают предприятия идти на нарушения законодательства в



Необходимо ускорить принятие федерального закона, регламентирующего возобновление лицензирования перевозок пассажиров по заказу

части соблюдения режима рабочего времени и времени отдыха этой категории работников. В то же время указанные нарушения накладывают определенные риски на безопасность пассажирских перевозок.

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 была дана оценка федеральному закону «О специальной оценке условий труда». Было отмечено, за счет неоправданных изменений уровня вредности и класса условий труда по широкому ряду рабочих мест улучшений условий труда не произошло.

Делегатами было предложено внести изменения и дополнения в вышеуказанный закон и методику проведения спецоценки с учетом обоснованных критических замечаний и предложений. ЦК Общероссийского профсоюза организовал мониторинг реализации приказа Минтруда России «Об утверждении методики и проведения спецоценки условий труда, классификатора вредных и опасных производственных факторов».

26 марта 2015 года на заседании исполкома ЦК профсоюза было принято постановление об установлении контроля со стороны профсоюзных организаций за проведением специальной оценки условий труда на отраслевых предприятиях. На сегодняшний день предлагаемые изменения и поправки в методику и проведение спецоценки не внесены. А ведь в ряде отраслевых предприятий в результате проведенных спецоценок оказались не учтены все вредные производственные факторы, были неоправданно снижены классы вредности, сокращены компенсации работникам без фактического улучшения условий труда.

Ю. Данилов обратил внимание участников съезда на снижение объема перевезенных пассажиров, назвав одной из основных причин рост активности нелегальных перевозчиков. Только в городе Казани установлено более 12-ти мест несанкционированной посадки и высад-

Ряд субъектов РФ вышли с инициативой о наделении их полномочиями по введению платы в счет возмещения вреда, причиняемого большегрузами на автомобильные дороги общего пользования регионального значения



ки пассажиров. Ежедневно курсируют менее полутысячи заказных автобусов. По грубым подсчетам, финансовый оборот всех перевозчиков составляет свыше одного миллиарда рублей в год.

На сегодняшний день, в том числе и по предложению республиканского комитета профсоюза, в Татарстане создана межведомственная группа по контролю осуществления заказных перевозок. В состав группы включены представители силовых структур республики, инспекторы управления Госавтодорнадзора и ГИБДД по республике Татарстан, а также налоговая инспекция. 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. Работа в данном направлении продолжается.

Докладчик обратил внимание, что в настоящее время законодательство имеет существенный пробел в части регламентирования деятельности перевозок по заказу, в части реализации мер по контролю за осуществлением заказных перевозок. Ю. Данилов предложил ускорить принятие федерального закона, регламентирующего возобновление лицензирования перевозок по заказу, а также принять постановление Правительства РФ, утверждающее требования к оснащению подвижного состава, задействованного на перевозке пассажиров по заказу, аппаратурой системы спутниковой навигации «ГЛОНАСС» или «ГЛОНАСС GPS».

Не обошел своим вниманием представитель Республики Татарстан и так называемый вопрос 12-тонников. Он сказал, что плата в счет возмещения вреда, причиняемого транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, введена только на автомобильные дороги федерального значения. В связи с этим ряд регионов Российской Федерации вышли с законодательной инициативой о внесении соответствующих изменений в федеральное законодательство для наделения субъектов РФ полномочиями по введению данной платы на автомобильные дороги общего пользования регионального значения. Ю. Данилов считает, что следует обратиться к комитету по транспорту Государственной Думы РФ с предложением ускорить принятие данного законопроекта.

Свердловская областная организация профсоюза

Председатель Свердловской областной организации профсоюза О. Соловьева акцентировала свое выступление на спецоценке условий труда. Она рассказала, что 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. В ходе отнесения условий труда на рабочих местах водителей по параметру «тяжесть трудового процесса» в соответствии с новой методикой рабочая поза «сидя» не классифицируется как вынужденное положение. Но основная работа по вождению (трамвая, троллейбуса, автобуса), выполняемая в рабочей позе «сидя», занимает 80% от времени рабочей смены. По фактору «напряженность трудового процесса» в классификаторе вредных и опасных производственных факторов отнесение условий труда по параметру «длительность сосредоточенного наблюдения» идентифицируется как вредный фактор во время управления транспортными средствами, но в приложении № 21 к методике показатель «длительность сосредоточенного наблюдения» просто отсутствует. Что касается и подсчета плотности сигналов по фактору «напряженность трудового процесса»: не учитывается ряд дорожных знаков, разметка, особые участки контактной сети – все отдано на усмотрение аттестующей организации. 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.



Водители пассажирского транспорта постоянно находятся в психоэмоциональном напряжении

Но, несмотря на это можно 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. Если учитывать, что это 1300 водителей, 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 компенсаций за работу во вредных условиях труда. Водители на городских маршрутах лишились права на досрочное льготное обеспечение.

Эта непростая ситуация, когда нормативные акты способствуют сокращению социальных гарантий работников. Вопрос объективной спецоценки на рабочих местах водителей дважды был включен в повестку совещаний в Минтрансе Российской Федерации. О. Соловьева выразила надежду на внесение изменений в Постановление № 290 о включении профессии водителя в особый порядок проведения спецоценки.

Московская городская организация профсоюза

От лица Московской городской организации профсоюза выступил Василий Филунец, председатель цеховой организации профсоюза ОАО «Первый автокомбинат» им. Г.Л. Краузе. Василий Васильевич ранее работал водителем большегрузного автомобиля, а теперь активно занимается профсоюзной деятельностью.

Он сказал, что те проблемы, которые есть у комбината, могут показаться незначительными, но они есть. Первый автокомбинат осуществляет свою деятельность более 60 лет, сотрудничая с такими крупными организациями как Домостроительный комбинат, ДСК-2, ДСК-3 и другими предприятиями.

Кризис серьезно затронул экономику нашей страны, в том числе и предприятий строительной отрасли. С октября 2014 года по настоящее время работники автокомбината трудятся неполную рабочую неделю – сегодня на предприятии введена четырехдневка.

Но время не стоит на месте, и комбинат старается справиться с теми задачами, которые поставлены. 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%. Сохранены основные социальные льготы и гарантии, заложенные в коллективном договоре автокомбината на 2015–2018 гг. В их числе льготы, касающиеся доплат на питание работников предприятия, материальной помощи малообеспеченным семьям, многодетным, неполным семьям с детьми-инвалидами, приобретения бесплатных пу-

тевок в детский оздоровительный лагерь. Дважды в год оказывается материальная помощь ветеранам войны и труда (на День Победы и День работника автомобильного транспорта), на учете в Совете ветеранов состоит 558 человек. Имеется свой дом отдыха «Отрадное» в Подмоскovie. Ежегодно комбинат проводит зимнюю и летнюю спортивные спартакиады, в которых участвуют работники и их дети.

Касаясь вопроса условий труда водителя, В. Филунец отметил, что в последнее время принято немало законов и постановлений, регулирующих деятельность предприятий грузового транспорта, однако они порой не учитывают специфику городских перевозок. Серьезная интенсивность труда, психологическая нагрузка на водителя в связи с этими постановлениями и приказами только увеличивается. Например, что касается тахографа. Водители, занятые на городских перевозках, часто простаивают в пробках, на строительных объектах, в результате возникает конфликт с ГИБДД из-за переработки. И этот вопрос надо решать, поскольку переработка возникает в основном из-за дорожных заторов, да и специфика работы водителей в городских условиях иная, чем у дальнотойщиков, здесь на больших скоростях не разгонишься.

Затронул представитель автокомбината и вопрос фиксации видеокameraми, установленными в городе, нарушение скоростного режима и др. С одной стороны, это хорошо, поскольку не тратится время на выяснение возникшей ситуации с сотрудниками ГИБДД: попал – заплатил, и всё, спи спокойно. Но оспорить штраф практически невозможно. В. Филунец привел пример: едет автомобиль с полуприцепом, попадает под камеру за нарушение, которая фиксирует два номера – передний и задний, в результате присылаются два штрафа, как бы на две машины, ведь у полуприцепа свой номер. И оспорить возникшую ситуацию очень сложно, на автокомбинате данным вопросом занимается целый юридический отдел, тратя на это много времени.

Озвучил В. Филунец еще одну проблему. Автокомбинат – крупное автопредприятие, которое в полной мере платит налоги, выполняет законы, постановления, инструкции, проводит техосмотры, медицинские осмотры и т.д. Но в настоящее время предприятие проигрывает своим коллегам, небольшим частным перевозчикам. Тягаться с ними по расцен-



Проблемы, которые есть у «Первого комбината», могут показаться незначительными, но они есть



В последнее время принято немало законов и постановлений, регулирующих деятельность предприятий грузового транспорта, однако они порой не учитывают специфику городских перевозок

кам сложно, поскольку они на безопасность движения, на технику безопасности не тратятся, не имеют врачей, которые ежедневно проверяют водителей перед выездом на линию. Поэтому желательно, чтобы был создан какой-то стандарт на профессию водителя грузового транспорта. Конкуренция должна быть в равных условиях. Напряженность на транспортных предприятиях столицы сохраняется, поэтому от ЦК профсоюза совместно с Московским городским профсоюзом работников автомобильного транспорта и правительством Москвы требуются новые шаги по преодолению кризисной ситуации. Это, прежде всего, обеспечение занятости и повышение заработной платы, а значит, улучшение жизни всех работников отрасли и членов их семей.

Первичная профсоюзная организация «МУП Хабаровское ПАТП 1»

Василий Остапенко, председатель первичной профсоюзной организации «МУП Хабаровское ПАТП 1», проинформировал участников съезда, что 29 декабря прошлого года суд признал их предприятие банкротом – якобы для его финансового оздоровления. Хотя эту стадию в Хабаровске прошли уже два предприятия: в 2003 году ПАТП № 3 обанкротилось и перестало существовать, в 2005 году – ХПАПАТ, в результате чего более двух тысяч сотрудников ушли на биржу труда незащищенными. Сейчас такая ситуация сложилась в «МУП Хабаровское ПАТП 1». Как отметил В. Остапенко, чтобы ликвидировать предприятие, много ума не надо. Надо просто создать такие условия. За двадцать пять лет льготной программы, которая была принята правительством Хабаровского края, муниципальным предприятиям – «Электротранспорту» и «Первому пассажирскому» задолжали 11 млрд руб. То есть был принят единый социальный проездной билет, который не ограничивал количество поездок, а предприятиям возмещали только за 30 поездок. Этот проездной был безымянным, легко подделываемым, его продавали «с молотка» всем, кто желал его купить и ездить потом неограниченное количество раз бесплатно на муниципальном транспорте. Такая ситуация экономически и подрывало муниципальный транспорт.

На данный момент «МУП Хабаровское ПАТП 1» обслуживает 36 городских маршрутов и двенадцать пригородных, сезонных. Из 36 городских маршрутов 25 являются крайне убыточными. Есть даже такие маршруты, которые за 10,5 часов привозят всего 600 рублей. А затраты составляют 12



Недостаточное развитие АЗС для заправки транспортных средств, оборудованных газовыми двигателями, является сдерживающим фактором для обновления парка подвижного состава, работающего на газовом топливе

тыс. рублей. Как в таких условиях выживать? Как производить повышение зарплаты и решать социальные вопросы?

После ликвидации в Хабаровске двух автобусных предприятий на маршруты пришли коммерческие перевозчики, которые на убыточных маршрутах не работают. Из-за несоблюдения графиков движения создаются конфликтные ситуации между «муповскими» перевозчиками и коммерческими. По словам В. Остапенко, доходит дело до драки, битья стекол, зеркал и пр.

Он привел пример: «МУП Хабаровское ПАТП 1» всего выпускает на маршруты около 150 автобусов, перечислив за 2015 год налогов в размере 340 млн рублей. А коммерсанты перечислили только 29 млн рублей, хотя их в три с половиной раза больше, чем муниципальных предприятий. Как говорится, без комментариев...

На съезде выступили представители и других регионов России. Они поддержали предыдущих ораторов и обозначили следующие основные болевые точки:

- необходимость сохранения и поддержки государственных предприятий как в автотранспортной отрасли, так и в дорожной;
- высокая изношенность подвижного состава;
- необходимость решения проблемы с нелегальными перевозчиками, работающими под видом заказных;
- отсутствие должного контроля со стороны государственных органов за работой автобусов малой вместимости;
- наличие недостатков и противоречий в законодательстве по специальной оценке условий труда;
- недостаточное развитие АЗС для заправки транспортных средств, оборудованных газовыми двигателями, что является сдерживающим фактором для обновления парка подвижного состава, работающего на газовом топливе.

В заключение проинформируем, что председателем Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства вновь избран Ломакин Владимир Владимирович. По результатам работы съезда была принята резолюция, основанная на плане действий, направленных на укрепление социального партнерства как основного механизма регулирования социально-трудовых отношений, а также соблюдение гарантий для работников, установленных действующими отраслевыми соглашениями и договорами.