



Московский областной комитет профсоюза
работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ЛИСТОК № 08 - 09 (260 - 261)

Август – сентябрь 2017 г.

В помощь
профсоюзным комитетам

2017 ГОД - ГОД ПРОФСОЮЗНОЙ ИНФОРМАЦИИ

20 сентября 2017 года состоялось заседание Президиума Московского областного комитета профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства на базе предприятия "МАП № 1 Автоколонна 1787" Филиал ГУП МО "МОСТРАНСАВТО" г. Люберцы



На Президиуме рассмотрены вопросы и приняты решения:

1. О ходе выполнения Постановления III Пленума Московского областного комитета профсоюза от 12 мая 2016 г. «Об оплате труда работников (рабочих специальностей) предприятий автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Московской области».

Решения:

- Московскому областному комитету профсоюза:

- продолжить работу по реализации ранее достигнутой Профсоюзом с работодателями договоренностей по увеличению уровня заработной платы работникам рабочих профессий ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» и ГБУ МО «Мосавтодор»;
- обратиться к вице-губернатору Московской области И.Н. Габдрахманову, заместителю председателя Правительства Московской области И.В. Смирновой по необходимости принятия действенных мер, направленных на улучшение финансового и социально-экономического положения ГУП МО «МОСТРАНСАВТО»;

- обратиться к Министру транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области по ситуации, сложившейся в ГБУ МО «Мосавтодор», связанной со значительным увеличением объёмов дорожных работ при неизменном фонде оплаты труда.

- Рассмотреть на заседаниях Московских областных отраслевых комиссий по регулированию социально-трудовых отношений на автомобильном и городском наземном пассажирском транспорте и в дорожном хозяйстве, в первую очередь, в качестве основных вопросы, инициированные III Пленумом Московского областного комитета профсоюза:

- **в 3-м квартале т.г.:**

- в отрасли автотранспорта - «О реализации п. 2.8.6. отраслевого Соглашения в части повышения уровня средней заработной платы работникам транспортного комплекса в 2017 году в 1,3 раза по сравнению с 2014 годом и установления базовой (минимальной) тарифной ставки рабочих первого разряда в соответствии с тарифной ставкой, определённой ФОС АТ (справочно: с 01.01.2017г.-7500 рублей)»;

- в отрасли дорожного хозяйства - «О ходе выполнения Московского областного отраслевого соглашения по дорожному хозяйству на 2015-2018 г.г. в части, касающейся повышения средней заработной платы в 2017 году в 1,3 раза по сравнению с 2014 годом»;

- **в 4-м квартале т.г.:**

- в автотранспортной отрасли - ход практической реализации планируемых с 01.11.2017 г. к введению в действие приказов, касающихся заработной платы работников рабочих профессий;

- в отрасли дорожного хозяйства – вопрос о принимаемых мерах Министерством транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области по ситуации, сложившейся в ГБУ МО «Мосавтодор», связанной со значительным увеличением объёмов дорожных работ в 2017 г. при неизменном фонде оплаты труда.

- Профсоюзным комитетам первичных профсоюзных организаций взять под особый контроль вопрос реального увеличения заработной платы линейных водителей с 1 ноября т.г., регулярно обсуждая его на своих заседаниях.

2. О состоянии, проблемах и роли повышения мотивации профсоюзного членства среди молодежи.

Решения:

Первичным профсоюзным организациям:

- рассмотреть на заседаниях профкомов работу среди молодежи, участие членов молодежных советов в деятельности профкома, рабочих групп, в подготовке и проведении мероприятий профсоюзных организаций, в том числе вопросы по увеличению профсоюзного членства;

- вовлекать молодых профсоюзных активистов при подготовке и проведении отчетно-выборных и коллективно-договорных кампаний;

- рассмотреть совместно с молодежными советами вопрос о формировании из числа молодых профактивистов кадрового резерва с последующим выдвижением их на выборные должности в профсоюзные органы;

- направить в Мособком профсоюза информацию (ответы на вопросы) «О состоянии, проблемах и роли повышения мотивации профсоюзного членства среди молодежи» в срок до 01.11.2017 г.

Московскому областному комитету профсоюза:

- добиваться включения в отраслевые соглашения и коллективные договоры социальных гарантий для молодежи;

- привлекать молодежные советы профорганизаций к работе по использованию современных информационных методов и ресурсов для пропаганды профсоюзной деятельности, регистрации на сайтах госуслуг членов профсоюза с целью обеспечения электронного голосования по поддержке достойных кандидатов в составы общественных советов, иных общественных формирований, выражению мнения по проектам новых нормативных правовых актов, публикуемых в сети Интернет для общественного обсуждения, в интересах отрасли и Профсоюза.

3. Об итогах детской летней оздоровительной кампании.

Решения:

- Продолжить обсуждение с Работодателем вопроса увеличения им частичной компенсации стоимости путевок для детей работников, не имеющих регистрации в Московской области;

- Обратиться в ГБУ МО «Мосавтодор» по вопросу финансирования летнего отдыха детей работников дорожных организаций.

- Рекомендовать профсоюзным комитетам филиалов ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» активизировать мониторинг детских оздоровительных лагерей регионов филиалов.

4. Об итогах проведения XVI Спартакиады Мособкома профсоюза.

Решения:

- Рекомендовать председателям первичных профсоюзных организаций продолжить работу по развитию физической культуры и спорта среди членов профсоюза.
 - Профсоюзным комитетам внести предложения по внесению изменений в Положение о Московской областной Спартакиаде работников АТ и ДХ в части, касающейся проведения соревнований по другим видам спорта в срок до 31.12.2017 г.

5. О ходе выполнения Плана мероприятий по подготовке и проведению Года профсоюзной информации.

Решения:

- Московскому областному комитету профсоюза продолжить работу по выполнению Плана мероприятий по проведению Года профсоюзной информации.
 - Считать приоритетными задачами в области информационной политики для всех организаций Профсоюза усиление пропагандистской и агитационной работы, а также дальнейшее развитие собственных информационных ресурсов Профсоюза по взаимодействию с региональными и муниципальными СМИ.

6. Об организации Конкурса в первичных профсоюзных организациях Московского областного комитета профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства на лучшее проведение информационной и пропагандистской работы.

Решения:

- **Московскому областному комитету профсоюза:**
 - организовать и провести Конкурс на лучшую организацию информационной и пропагандистской работы среди первичных профсоюзных организаций;
 - Положение о Конкурсе утвердить и разместить на официальном сайте Мособкома профсоюза;
 - итоги Конкурса подвести в I квартале 2018 года.

7. Об утверждении минимальных стандартов информационного обеспечения и нормативов по ведению информационной работы для первичных профсоюзных организаций Московского областного комитета профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства

Решения:

Утвердить минимальные стандарты информационного обеспечения для первичных профсоюзных организаций Московского областного комитета профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства:

- *наличие информационных профсоюзных стендов в общедоступных местах;*
- *наличие в профкоме уставных, информационных и агитационных материалов: Устава профсоюза, Положения о контрольно-ревизионных органах профсоюза, Инструкции о проведении отчетов и выборов в профсоюзе; протоколов и постановлений выборных органов профсоюза, территориальной организации профсоюза, первичной профсоюзной организации; подписки на газету «Солидарность», наличие газет «Единство», информационного листка Мособкома профсоюза, других профсоюзных изданий; брошюр, буклетов, информационных листов профсоюзной тематики;*
- *наличие оргтехники с выходом в интернет;*
- *наличие фотоотчётов о мероприятиях, проведённых профсоюзной организацией, информирование работников предприятия (организации) о планируемых профсоюзом мероприятиях;*
- *рассмотрение на заседаниях выборных органов и общего собрания (конференции) профорганизации информации о наиболее значимых событиях в профсоюзной жизни;*
- *наличие ответственных за информационную работу в первичной профсоюзной организации;*
- *включение в смету профбюджета средств на проведение информационно-пропагандистской работы;*

- обязательное представление информации в Мособком профсоюза для отражения в информационных ресурсах Мособкома профсоюза по защите прав работников, членов профсоюза.

Утвердить следующие нормативы по ведению информационной работы в первичных профсоюзных организациях Московского областного комитета профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства:

- **взаимодействие с печатными и электронными СМИ (не менее одного раза в полугодие);**
- **содержание в актуальном состоянии профсоюзного стенда (ежемесячно);**
- **создание пресс-релизов по прошествии профсоюзных мероприятий;**
- **своевременная оценка работы информационных ресурсов ППО (ежеквартально).**

Первичным профсоюзным организациям принять меры по обеспечению внедрения минимальных стандартов информационного обеспечения и соблюдению нормативов по ведению информационной работы.

8. Об условиях проживания работников в общежитии «МАП №1 Автоколонна 1787» Филиал ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» г. Люберцы.

Решения:

Председателям первичных профсоюзных организаций, на предприятиях которых имеются общежития, установить информационные стенды о работе профсоюзной организации.

Московскому областному комитету профсоюза:

- продолжить работу по улучшению условий проживания работников в общежитиях филиалов ГУП МО «МОСТРАНСАВТО»;
- обратиться к генеральному директору ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» с требованием оперативного решения по улучшению социально – бытовых условий проживания в общежитиях филиала ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» «МАП № 1 Автоколонна 1787» г. Люберцы.

9. О ходе выполнения постановления IV Пленума Мособкома профсоюза «О передаче сторонним организациям услуг комплекса моечно-уборочных работ подвижного состава филиалов ГУП МО «МОСТРАНСАВТО», повлекших увольнение всех работников-мойщиков».

Решения:

- Московскому областному комитету профсоюза совместно с первичными профсоюзными организациями филиалов ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» продолжить работу по мониторингу ситуации и сбору информации, в т.ч. по задолженности ООО «Проект-Ч» по выплате заработной платы работникам, занятым на мойке-уборке подвижного состава, с целью оказания правовой поддержки мойщикам и машинистам моечных установок.
- Правовой инспекции Мособкома профсоюза, при необходимости, подготовить обращение в Генеральную прокуратуру Российской Федерации о фактах задолженности ООО «Проект-Ч» по выплате заработной платы работникам комплексов моечно-уборочных работ.

10. О праздновании в сентябре 2019 года 100-летия Профсоюза.

Решения:

- Отделу организационно-информационной работы Мособкома профсоюза, первичным профсоюзным организациям разработать мероприятия по празднованию 100-летия Профсоюза и проинформировать Мособком профсоюза в срок до 1 ноября 2017 г.

В работе заседания, кроме членов Президиума Мособкома профсоюза, принимали участие Директор по персоналу ГУП МО "МОСТРАНСАВТО" Е.Э. Гайдо и Директор МАП № 1 Автоколонны 1787 В.Н. Денисов, а также председатели первичных профсоюзных организаций филиалов ГУП МО "МОСТРАНСАВТО".

ИНФОРМАЦИЯ
О ХОДЕ РЕАЛИЗАЦИИ ПОСТАНОВЛЕНИЯ III ПЛЕНУМА МОСОБКОМА ПРОФСОЮЗА
ОТ 12 МАЯ 2016 ГОДА «ОБ ОПЛАТЕ ТРУДА РАБОТНИКОВ (РАБОЧИХ СПЕЦИАЛЬНОСТЕЙ)
ПРЕДПРИЯТИЙ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА
МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
И ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ**

143407, Московская область, г. Красногорск,
бульвар Строителей, д. 4, строение 1, БЦ «Кубик»,
секция «В», 4 этаж

тел.: 8 (498) 602-09-27
факс: 8 (498) 602-09-28

21.06.2017 № Мех - 4351/

на № _____ от _____

Председателю Московского
областного комитета Профсоюза
работников автомобильного
транспорта и дорожного хозяйства
Московской области

Л.Н. Емельяненко

ул. Стромынка, д.21, корп. 2, г. Москва, 107076

Тел./факс. 8(499)268-78-92,
E-mail: union50@umail.ru

Уважаемая Людмила Николаевна!

В Министерстве транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области (далее – Министерство) рассмотрены Ваши обращения о проведении XXVI (внеочередной) Конференции Профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Московской области, на которой рассмотрен вопрос «О социально - экономической ситуации в транспортно - дорожном комплексе Московской области».

По информации Министерства экономики и финансов Московской области, в Законе о бюджете Московской области на 2017 год и на плановый период 2018 и 2019 годов в текущем году на покрытие транспортным организациям выпадающих доходов за перевозки отдельных категорий граждан автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом на территории Московской области предусмотрено порядка 10 млрд. рублей.

Учитывая, что прогноз расходов бюджета Московской области на 2017 год на указанные статьи бюджета сформирован в условиях действующих в 2016 году

006112*

объемов транспортной работы, а также учитывая задержки оплаты некоторыми муниципальными образованиями по муниципальным контрактам в 2016 – 2017 гг. произошло сокращение финансирования ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» (подведомственного предприятия Министерства).

Вместе с этим ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» изменены тарифные ставки работников Предприятия.

С 1 сентября 2014 года увеличена тарифная ставка рабочих I разряда на 20,7 %.

С 1 декабря 2016 года увеличена тарифная ставка рабочих I разряда на 19,7 %, тарифная ставка рабочих II разряда на 13,5 %. Тарифная ставка рабочих I разряда составила 6 648 рублей, что соответствует Федеральному Отраслевому соглашению по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту и Московскому областному отраслевому соглашению.

Также в связи с повышенной ответственностью диспетчеров с сентября 2016 года увеличены месячные оклады по должности «диспетчер автомобильного транспорта» в среднем на 25 %.

С декабря 2016 года в ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» минимальная заработная плата составляет 13 750 рублей в соответствии с Соглашением о минимальной заработной плате по Московской области.

Уровень заработной платы работников автотранспортных филиалов ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» за период с 2012-2016 годы повысился на 23,1 %, за 4 месяца 2017 года на 24,0%.

Среднемесячная заработная плата работников автотранспортных филиалов по категориям представлена в таблице (Приложение).

Среднесписочная численность руководителей, специалистов и служащих за 2007 год составляла 4 635 чел., за 4 месяца 2017 года - 3 799 чел. Таким образом, численность руководителей, специалистов и служащих за 10 лет уменьшилась на 18,0 %.

Ликвидация должности «кондуктор» в ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» не планируется. Только в случае успешного внедрения Системы обеспечения безналичной оплаты проезда пассажиров и провоза багажа на маршрутах регулярных перевозок Московской области будет запущена процедура сокращения кондукторов. Планируемые мероприятия разработаны в соответствии с требованиями трудового законодательства, а также Федеральным и отраслевым соглашениями. Из 2 600 кондукторов предварительно попадают под сокращение 1 733 чел.

Плановые лимиты по филиалам ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» на приобретение товарно-материальных ценностей (далее - ТМЦ) формируются на основании плановой транспортной работы ежемесячно.

Отгрузка запасных частей производится на основании утвержденных заявок филиалов ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» и согласования с технической службой ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» заблаговременно до проведения ремонтов подвижного состава путем планирования.

Заявки на приобретение ТМЦ формируются филиалами ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» на основании заключенных ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» централизованных договоров на поставку ТМЦ с указанием номера детали, узла и цены с НДС согласно спецификации.

Техническое обслуживание гарантийных автобусов осуществляется в сервисных центрах филиалов ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» согласно регламентирующим работам. Техническое обслуживание не гарантийных автобусов осуществляется хозяйственным способом силами филиалов ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» в соответствии с утвержденными лимитами на приобретение ТМЦ, сформированные на основании плановой транспортной работы.

В мае 2017 года проведены конкурсные процедуры на поставку автошин для автобусов филиалов ГУП МО «МОСТРАНСАВТО». Заказы на поставку автошин победителям конкурса направлены.

В настоящее время оформляются договоры поставки и с 30 мая 2017 года начнутся первые поступления автошин. Текущий заказ подготовлен на основании двухмесячной потребности филиалов в автошинах и составляет 2 292 автошины. По мере поступления автошины будут равномерно распределяться всем филиалам с учётом утвержденных лимитов на автошины. Общий объём поставки автошин для автобусов в период с июня 2017 года по май 2018 года составляет 11 762 автошины, который в полном объеме удовлетворит потребность ГУП МО «МОСТРАНСАВТО».

Централизованная поставка масел, охлаждающей жидкости и стеклоомывающей жидкости в филиалы ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» осуществляется ежемесячно, согласно потребностям и план-графику, через «Управление МТС» филиал ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» г. Ногинск.

Управлением автовокзалов, автостанций и социальной инфраструктуры совместно с отделом по обращениям граждан ведется статистика жалоб, поступающих в ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» на чистоту подвижного состава.

Согласно имеющимся данным, после заключения централизованного договора на оказание комплекса услуг по мойке-уборке подвижного состава и иной техники ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» количество жалоб на чистоту подвижного состава уменьшилось с 230 (март 2016) до 163 (март 2017). Уменьшение составило 29 %.

В настоящее время в ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» работает комиссия по проверке выполнения Коллективного договора ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» за 2016 год и подготовке предложений по внесению изменений и дополнений

в Коллективный договор на 2015-2018 годы. На заседаниях комиссии будут рассматриваться вопросы, поставленные трудовыми коллективами филиалов предприятия. Итоги работы комиссии будут подведены на Конференции трудового коллектива ГУП МО «МОСТРАНСАВТО», проведение которой планируется в июне 2017 года.

Приложение: на 1 л. в 1 экз.



Заместитель министра

А.М. Середнев

Приложение

Категории работников	Среднемесячная заработная плата, руб.				
	2012 год	2016 год	Отклонение	4 месяца 2017 года	Отклонение к 2012 году
1	2	3	4	5	6
Водители на маршрутных перевозках	35 836,4	44 421,9	124,0 %	45 016,8	125,6 %
Кондукторы	23 079,8	26 673,5	115,6%	25 376,6	110,0%
Ремонтные рабочие	27 459,8	31 620,5	115,2 %	33 069,4	120,4%
Вспомогательные рабочие	21 142,6	23 744,2	112,3 %	23 900,9	113,1 %
Руководители, специалисты и служащие	30 828,0	38 862,0	126,1 %	39 043,0	126,6 %
Прочие	21 645,3	25 181,5	116,3 %	25 284,2	116,8%
Всего по автотранспортным филиалам	29 797,6	36 695,1	123,1 %	36 938,5	124,0 %



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ

143407, Московская область, г. Красногорск,
бульвар Строителей, д. 4, строение 1, БЦ «Кубик»,
секция «В», 4 этаж

тел.: 8 (498) 602-09-27
факс: 8 (498) 602-09-28

04.07.2017 № исх-4937/

на № _____ от _____

Председателю Мособкома
профсоюза работников
автомобильного транспорта
и дорожного хозяйства
Московской области

Л.Н. Емельяненко

ул. Стромынка, д. 21, корп. 2,
г. Москва, 107076

Уважаемая Людмила Николаевна!

Министерство транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области (далее – Министерство) рассмотрело Ваше обращение от 03.04.2017 № 01-4/112, поступившее в адрес Губернатора Московской области А.Ю. Воробьева, по вопросу транспортного обслуживания населения, повышения заработной платы работникам основных профессий ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» и сообщает следующее.

Объем бюджетных ассигнований на исполнение расходных обязательств, связанных с организацией транспортного обслуживания населения в Московской области, определяется в соответствии с «Методикой планирования бюджетных ассигнований на организацию транспортного обслуживания населения автомобильным транспортом, городским наземным электрическим транспортом и водным транспортом в соответствии с государственными контрактами на оказание услуг по перевозке пассажиров по маршруту (маршрутам) регулярных перевозок по регулируемым тарифам», утвержденной постановлением Правительства Московской области от 25.10.2016 № 782/39, и «Методикой расчета нормативов расходов бюджетов муниципальных образований Московской области в сфере предоставления транспортных услуг населению и организации транспортного обслуживания населения в границах муниципальных образований, применяемых

007323*

при расчетах межбюджетных трансфертов», утвержденной постановлением Правительства Московской области от 21.10.2011 № 1239/43.

Вместе с тем, Комитетом по ценам и тарифам Московской области прорабатывается вопрос по разработке и утверждению Методики расчета нормативной стоимости перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом для применения ее в качестве единого инструментария для определения тарифов, начальной (максимальной) цены государственных (муниципальных) контрактов.

В целях пресечения осуществления нелегальных пассажирских перевозок по маршрутам регулярных перевозок Управлением регионального административно-транспортного контроля Министерства на постоянной основе проводятся мероприятия по выявлению данных фактов, в том числе и совместно с ГКУ «Организатор перевозок» (г. Москва).

В 2016 году в связи с отсутствием необходимого количества подвижного состава для исполнения части услуг по заключенным государственным/муниципальным контрактам ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» передано на соисполнение 44 маршрута по регулируемым тарифам, по которым суммарный убыток за 2015 год составил 227,8 млн рублей. По итогам 2016 года по данным маршрутам с учетом привлечения соисполнителей убыток снижен на 121,7 млн рублей.

При привлечении субподрядчиков (соисполнителей) ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» руководствуется нормами Федерального Закона от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд».

Для определения стоимости планируемых к выполнению субподрядчиками работ по перевозке пассажиров по маршрутам регулярных перевозок ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» на электронном торговом портале «Фабрикант» осуществляется сбор коммерческих предложений потенциальных исполнителей, поставщиков.

По мере согласования собственником имущества унитарного предприятия совершения крупных сделок/взаимосвязанных сделок по привлечению транспортных средств сторонних организаций для выполнения части работ ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» проводятся соответствующие конкурентные процедуры. Информация о проводимых предприятием процедурах закупки размещается на сайте Единой информационной системы в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд (www.zakupki.gov.ru ЕИС).

В соответствии с пунктом 2.8 Коллективного договора ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» на 2015-2018 гг. повышение заработной платы работникам предприятия, а также изменение единых тарифных ставок и должностных окладов производится ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» централизованно при наличии средств.

Изменение единых тарифных ставок в ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» происходило:

- с 1 апреля 2012 года;
- с 1 сентября 2014 года (увеличена тарифная ставка рабочих первого разряда на 20,7%);
- с 1 декабря 2016 года (увеличены тарифные ставки рабочих первого разряда на 19,7%, рабочих второго разряда на 13,5%).

Следует отметить, что на протяжении последних пяти лет наблюдается рост средней заработной платы в автотранспортных филиалах ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» на 5-5,6% ежегодно, в результате в 2016 году в сравнении с 2012 годом ее уровень увеличился 23,1% (в абсолютном выражении на 6 897,5 рублей). Заработная плата водителей за указанный период повысилась на 24% (в абсолютном выражении на 8 585,5 рублей).

В 2016 году ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» реализован ряд мероприятий, направленных на повышение уровня жизни работников предприятия.

С октября 2016 года введено в действие Положение об оплате труда работников филиалов, которое устанавливает единые виды оплаты труда для всех работников.

В октябре 2016 года разработано и утверждено Положение о премировании рабочих автотранспортных филиалов, которое устанавливает единые виды премий по категориям рабочих. Данное положение введено в действие с 1 января 2017 года.

В декабре 2016 года изменены тарифные ставки рабочих первого и второго разрядов, что позволило ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» увеличить заработные платы наиболее нуждающимся категориям работников предприятия, у которых рост заработной платы на протяжении последних лет практически не наблюдался.

В ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» действует единое Положение о социальных выплатах. Основными принципами единой социальной кадровой политики являются повышение уровня социальной защищенности и адресность ее оказания всем нуждающимся работникам.

Вышеперечисленные мероприятия реализованы предприятием за счет собственных средств.

Учитывая, что уставной целью ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» наряду с обеспечением общественных потребностей в пассажирских перевозках автомобильным транспортом является обеспечение прибыльности предприятия,

то вопрос повышения заработной платы работникам может быть решен ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» путем обеспечения эффективности производственного процесса, в том числе за счет оптимизации собственных расходов и повышения собираемости доходов.

Заместитель руководителя



А. В. Кротова

С 1 ноября 2017 года увеличивается заработная плата линейных водителей на 5%, гарантированная часть заработной платы увеличивается до 60% (Приказ № П-251 от 25.08.2017 г.)

ГОСУДАРСТВЕННОЕ УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ ПАССАЖИРСКОГО
АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ

«МОСТРАНСАВТО»

П Р И К А З

**Об утверждении тарифных
ставок и должностных окладов
работников филиалов ГУП МО
«МОСТРАНСАВТО»**

В целях увеличения гарантированной части оплаты труда в среднемесечной заработной плате водителей автомобилей ГУП МО «МОСТРАНСАВТО»

П Р И К А З Ы В А Ю:

1. С 1 ноября 2017 года внести изменения в приказ от 30.11.2016 № 389 «Об утверждении тарифных ставок и должностных окладов работников филиалов ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» (далее – Приказ):

1.1. В Приложении 1 к Приказу Раздел II Тарифные ставки водителей автомобилей изложить в следующей редакции (Приложение).

2. Директорам филиалов ГУП МО «МОСТРАНСАВТО»:

2.1. В установленном законодательством порядке обеспечить ознакомление работников филиалов с внесенными изменениями.

2.2. Внести изменения в штатные расписания филиалов в соответствии с данным приказом.

3. Контроль за исполнением приказа возложить на заместителя генерального директора по экономике и финансам А.А. Осотова.

Генеральный директор

В.С. Мурашов

Приложение к приказу
ГУП МО «МОСТРАНСАВТО»
от _____ № _____

**Тарифные ставки и должностные оклады работников филиалов
ГУП МО «МОСТРАНСАВТО»**

II. Тарифные ставки водителей автомобилей

Наименование профессий	Часовые тарифные ставки, руб. коп.	Часовые тарифные ставки при работе на регулярных пассажирских маршрутах, руб. коп.	Часовые тарифные ставки при работе на регулярных пассажирских маршрутах для филиалов, расположенных в зеленой зоне, с коэффициентом 1,15 руб. коп.
1	2	3	4
Водитель автомобиля IV разряда: управление легковыми автомобилями всех типов; грузовыми автомобилями (автопоездами) всех типов грузоподъемностью до 10 тонн (автопоездов – по суммарной грузоподъемности автомобиля и прицепа); автобусами габаритной длиной до 7 метров.	74,90 руб.	84,65 руб.	97,35 руб.
Водитель автомобиля V разряда: управление грузовыми автомобилями (автопоездами) всех типов грузоподъемностью свыше 10 тонн до 40 тонн (автопоездов – по суммарной грузоподъемности автомобиля и прицепа); автомобилями, оборудованными специальными звуковыми и световыми сигналами, дающими право на преимущество при движении на дорогах; автобусами габаритной длиной свыше 7 до 12 метров.	84,65 руб.	95,65 руб.	110,00 руб.
Водитель автомобиля VI разряда: управление грузовыми автомобилями (автопоездами) всех типов грузоподъемностью свыше 40 тонн (автопоездов – по суммарной грузоподъемности автомобиля и прицепа); пожарными автомобилями и автомобилями скорой помощи; автобусами габаритной длиной от 12 до 15 метров.	95,65 руб.	108,50 руб.	124,75 руб.
Водитель автомобиля VII разряда: управление автобусами габаритной длиной свыше 15 метров.	108,50 руб.	122,55 руб.	140,95 руб.

О социальном партнерстве на федеральном и региональном уровнях

5 сентября 2017 года состоялось заседание Рабочей группы по социальному партнерству Российской трёхсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений (РТК)

В ее работе приняли участие председатель профсоюза РОСПРОФТРАНСДОР **В.В. Ломакин** и главный правовой инспектор труда профсоюза **Е.Ю. Чумаевский**.

Участники рассмотрели предложения Минтруда России о признании недействующим и на территории Российской Федерации некоторых нормативных правовых актов СССР", среди которых предлагалось признать недействующим постановление Совета Народных Комиссаров СССР от 24 сентября 1929 г. " О рабочем времени и времени отдыха в предприятиях и учреждениях переходящих на непрерывную производственную неделю". Этим постановлением установлена норма, по которой продолжительность ежедневной работы (смены) с учетом времени обеденного перерыва должна быть не менее двойной продолжительности работы в предшествующий отдыху рабочий день (смену).

ЦК профсоюза высказал категорическое несогласие с предложением Минтруда России о признании недействующим этого постановления, мотивируя тем, что Трудовой кодекс Российской Федерации до настоящего времени не содержит нормы о междусменном отдыхе и не регламентирует его продолжительность.

Постановление СНК СССР от 24.09.1929 г. в настоящее время является единственным нормативным правовым актом, регламентирующим его продолжительность. Оно является правовым основанием для определения минимальной продолжительности междусменного отдыха в приказе Минтранса России от 20.08.2004г. № 15 "Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей", приказе Минтранса России от 18 октября 2005 г. №127 "Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей трамвая и троллейбуса", приказе Минтранса России от 8 июня 2005 г. № 63 "Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха работников метрополитена", приказе Минтранса России от 21 ноября 2005 г. №139 "Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Российской Федерации".

Отсутствие правового регулирования минимальной продолжительности междусменного отдыха может оказать негативное влияние на безопасность выполняемых работ.

Признание недействующим Постановления возможно лишь после инкорпорации нормы о минимальной продолжительности междусменного отдыха в Трудовой кодекс Российской Федерации.

С учётом замечаний профсоюза Рабочая группа приняла решение об исключении постановления Совета Народных Комиссаров СССР от 24 сентября 1929 г. " О рабочем времени и времени отдыха в предприятиях и учреждениях, переходящих на непрерывную производственную неделю" из Перечня нормативных правовых актов СССР, не действующих на территории Российской Федерации.

Источник: [Профавтодор](#)

26 сентября 2017 г. состоялось заседание Московской областной трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений с повесткой:

1. Выполнение майских указов Президента Российской Федерации в части заработной платы работников сферы культуры Московской области.
2. О подготовке и проведении мероприятий в рамках Всемирного дня действий «За достойный труд».
3. О проекте Московского областного трехстороннего (регионального) соглашения между Правительством Московской области, Союзом «Московское областное объединение организаций профсоюзов» и объединениями работодателей Московской области на 2018 – 2020 годы.

4. О начале переговоров о повышении минимальной заработной платы в Московской области в 2017 году.

5. О ходе выполнения Московского областного трехстороннего (регионального) соглашения между Правительством Московской области, Московским областным объединением организаций профсоюзов и объединениями работодателей Московской области на 2015-2017 годы за 1 полугодие 2017 года и Соглашения о минимальной заработной плате.

6. Информирование о реализации мероприятий по содействию в трудоустройстве инвалидов в Московской области.

7. Вакцинация против гриппа населения Московской области в рамках Национального календаря профилактических прививок.

Также были утверждены:

- Состав рабочей группы Московской областной трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений;
- Регламент работы Московской областной трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений;
- Итоги регионального этапа всероссийского конкурса «Российская организация высокой социальной эффективности».

В заседании приняла участие председатель Мособкома профсоюза работников автотранспорта и дорожного хозяйства Емельяненко Л.Н.

26 сентября 2017 года в ГБУ МО "Мосавтодор" состоялось заседание Московской областной отраслевой комиссии по регулированию социально-трудовых отношений в дорожном хозяйстве с повесткой:

1. О выполнении коллективных договоров в ГБУ МО «Мосавтодор», дорожных организациях частной формы собственности, являющихся подписантами Соглашения.

2. Решение социальных вопросов в организациях.

3. Выполнение решений протоколов заседаний Комиссии от 12.01.2017 года и 14.04.2017 года.

4. О ходе выполнения Московского областного отраслевого соглашения по дорожному хозяйству на 2015-2018 г.г. в части, касающейся повышения средней заработной платы в 2017 году в 1,3 раза по сравнению с 2014 годом.

5. О разработке проекта нового коллективного договора в ГБУ МО «Мосавтодор» на 2018- 2020 годы.

6. Разное. О подготовке и проведении мероприятий в рамках Всемирного дня действий «За достойный труд!».

Кроме членов Комиссии в заседании участвовал генеральный директор открытого акционерного общества «Шаховской дорожно-строительный комбинат» В.И. Буркаев, который проинформировал участников по первому и второму вопросам по своей организации.

Ежегодно в течение последних лет уровень заработной платы работников повышается на 10%, в июне-июле т.г. он достигал 100 тыс. рублей. Предприятие обеспечено современной дорожно-строительной техникой. Проведена аттестация рабочих мест.

Работа структурных подразделений организована таким образом, что сверхурочная работа сведена к минимуму. Выработка на 1-го человека составляет 4 млн. рублей.

При приеме на работу доводится информация по «социальному пакету», которым Работодатель обязуется обеспечить работнику гарантии, нормы и компенсации, проистекающие из раздела Коллективного договора, связанного с социальными аспектами.

В частности, практикуются выдача работникам беспроцентной ссуды, за счёт прибыли предприятия - поездки рабочих и ИТР за границу, оплата медицинских услуг работникам (в том числе операций).

С аналогичной информацией по выполнению предприятием первых двух вопросов повестки заседания выступил член Комиссии со стороны Работодателей, директор открытого акционерного общества «Можайский дорожник» - А.Л. Клинический.

Социально-экономическое положение 2-х дорожных организаций частной формы собственности, являющихся подписантами отраслевого Соглашения, отличается. Если в ОАО ««Шаховской ДСК» при наличии достаточного объёма работ ситуация стабильная и социальные вопросы решаются для работников, то в ОАО «Можайский дорожник», при отсутствии контрактов на ремонт региональных дорог в летний строительный сезон, речь идёт о «выживании» предприятия и сохранении коллектива. Уровень заработной

платы понизился на 30%, численность работников – на 6%. Полученные в сентябре 2 контракта на федеральных дорогах вселяют надежду на улучшение социально-экономического положения работников и предприятия к концу 2017 года.

Несмотря на тяжёлое финансовое положение, Работодатель оплачивает работникам санаторно-курортное лечение, операции, выделяются средства на новогодние подарки детям работников организации.

28 сентября 2017 года в Министерстве транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области состоялось заседание Московской областной отраслевой комиссии по регулированию социально-трудовых отношений на автомобильном и городском наземном пассажирском транспорте с повесткой:

1. Анализ финансово-хозяйственной деятельности ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» с целью определения структуры расходов на 2017 год с представлением итоговых результатов на рассмотрение очередного заседания Московской областной трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений (Решение Московской областной трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений от 01.11.2016 года прилагается).

2. О реализации Соглашения о минимальной заработной плате между Союзом «МОООП», объединениями работодателей Московской области и Правительством Московской области.

3. О реализации п. 2.8.6. отраслевого Соглашения в части повышения уровня средней заработной платы работникам транспортного комплекса в 2017 году в 1,3 раза по сравнению с 2014 годом и установления базовой (минимальной) тарифной ставки рабочих первого разряда в соответствии с тарифной ставкой, определённой ФОС АТ (справочно: с 01.01. 2017 г. – 7500 рублей).

4. О результатах проведения детской летней оздоровительной кампании в 2017 году.

5. Об участии организаций автомобильного и городского наземного пассажирского транспорта в областном конкурсе коллективных договоров в 2017 году в рамках проведения Праздника труда в Московской области.

6. О результатах проведения Конкурса профессионального мастерства среди водителей в 2017 году.

7. О выполнении коллективного договора в ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» (раздел «Оздоровление, отдых и улучшение социально-бытовых условий работников и членов их семей». Расходы по Фонду мероприятий социального развития) и в других организациях автомобильного и городского наземного пассажирского транспорта.

8. Об итогах проведения СОУТ рабочих мест в ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» и в других организациях автомобильного и городского наземного пассажирского транспорта.

9. О соблюдении законодательства при выполнении принятой ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» Программы по созданию сервисных центров.

10. Разное. О подготовке и проведении мероприятий в рамках Всемирного дня действий «За достойный труд!».

Протоколы заседаний Комиссий после подписания будут опубликованы на официальном сайте Мособкома профсоюза в разделе [НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ / ЗАЩИТА РАБОТНИКОВ/ СОГЛАШЕНИЯ](#)

Российские профсоюзы на защите интересов работников

Интервью Председателя ФНПР М.В. Шмакова на сайте газеты "Труд". "Решения властей порой напоминают диверсию..."

Что общего, скажите, может быть у гопников, обманом выманивающих деньги у пенсионеров, и у чиновников в дорогих костюмах, вычисляющих уровень инфляции в стране? Как бороться с эпидемией невыплат заработной платы? Принесет ли пользу курортный сбор? На эти и другие острые вопросы нашего

корреспондента ответил в откровенной беседе Председатель Федерации Независимых Профсоюзов России Михаил Шмаков.

- Михаил Викторович, для начала вопрос об очередном виде мошенничества, который появился в регионах. Читатели рассказывают о похожих случаях: к ветеранам приходят или звонят, представляясь сотрудниками ФНПР, называют СНИЛС и другие персональные данные. Предлагают премиальные выплаты от профсоюзов, но с условием: предварительно перечислить 1%. После перечисления аферисты, нетрудно догадаться, исчезают. Как прокомментируете?

- Это явное и подлое мошенничество. К тому же налицо попытка дискредитировать профсоюзное движение. Конечно, к профсоюзам эти "ходоки" никакого отношения не имеют. Призываем граждан к бдительности и просим в подобных случаях незамедлительно информировать полицию и профсоюзные органы. В свою очередь, мы уже обратились к правоохранителям с требованием пресечь мошенничество.

- Тогда о других, более изощренных способах отъема денег у населения. В прессе стали появляться высказывания правительственных чиновников о бюджете на будущий год. Вы не находите в них примет дальнейшего сокращения социальных расходов?

- Такая тенденция очевидна. Как и в 2017-м, бюджет следующего года будет малосоциальный. А все заверения чиновников о том, что правительство сохранит социальную направленность в главном финансовом документе, - не более чем лукавство со стороны финансово-экономического блока правительства. Сегодня эти персоны во власти ведут антисоциальную и антигражданскую политику, работают в интересах не граждан и страны, а собственного ведомства. Им надо хотя бы на бумаге сбалансировать бюджет, а развивать экономику они не умеют и учиться не собираются. У них главная задача - больше налогов, они готовы обложить ими все, что хоть как-то еще шевелится... Решения властей порой напоминают диверсию.

Профсоюзы свои претензии к бюджетной и налоговой политике высказывали на недавнем заседании Трехсторонней комиссии. К примеру, власти снова нацелились сократить отдельные статьи по бюджету Фонда социального страхования. Речь идет о компенсациях за несчастные случаи на производстве. Фонд получает по данной статье профицит, но вместо того, чтобы поддерживать страховую систему, правительство беспардонным образом изымает профицит для затыкания дыр в бюджете. Это недопустимо! Такие решения нарушают Конституцию и закон об основах социального страхования. Увы, подобных примеров множество.

- Зато обещают индексировать зарплату бюджетников на 4%. Это как, нормально?

- Это издевательство. Потому что инфляция в 4% существует только в буйных фантазиях чиновников. В своих расчетах, и без того далеких от реальности, они используют не потребительские, а оптовые, промышленные цены. А поскольку Росстат сейчас подчинен Минэкономике, который с ЦБ отвечает за обуздание инфляции, то они попросту "подгоняют" цифры. Аналитики признают: потребительская инфляция сегодня - как минимум 8-9%. Ну и кого в высоких кабинетах обманывают? Разве что себя. Люди-то видят, как скачут цены на все.

Надо, конечно же, повышать зарплату не по общей инфляции, а по потребительской. Но пока мы видим, что этот процесс законодатели начали с себя и на том хотят его завершить. Яркий случай в Красноярске, где местные депутаты собрались удвоить свое жалованье. Их пристыдили - пришлось им пока отменить решение. Но как тут не вспомнить, что пару лет назад в два раза повысили себе зарплату депутаты Госдумы. А где же повышение бюджетникам? Минфин давно не проводит реальной индексации, хотя это прямое нарушение закона, требующего ежегодно фиксировать зарплату бюджетников хотя бы на уровне инфляции. Мы будем жестко критиковать Минфин и Минэкономике, весь финансово-экономический блок правительства за такие предложения. Будем биться именно за социальный бюджет.

- Вот и индексация работающим пенсионерам, которой добивались профсоюзы, в следующем году не предусмотрена. Как расценить это - как временную меру?

- Как шаг к разрушению системы пенсионного страхования в стране. Вероятно, нас хотят вернуть к социальному обеспечению по остаточному принципу. Но профсоюзы не для того 10 лет боролись, чтобы уйти

от единого социального налога к созданию страховой системы. По крайней мере в трех фондах - обязательного медицинского, социального и пенсионного страхования. Если чиновники воровским способом залезают в страховые фонды, чтобы изъять оттуда деньги, это просто бандитизм, воровство у собственного народа. И мы с этим не будем мириться!

- А как относятся профсоюзы к предложенной Минфином и ЦБ концепции индивидуального пенсионного капитала, когда формирование накопительной пенсии полностью ложится на плечи работников?

- Такой элемент накопления пенсии может существовать, но на добровольной основе. Если человек располагает свободными средствами, он может заключить договор с НПФ или другой финансовой структурой и дополнительно откладывать часть зарплаты на пенсию. Но навязывать всем эту схему нельзя. И в системе обязательного государственного пенсионного страхования не должно быть никакого накопительного компонента.

Что Пенсионный фонд дефицитен - сказки от Минфина. Сейчас он дает льготы ряду компаний на уплату взносов в ПФР, но тогда правительство должно восполнять Пенсионному фонду недостачу. Мы не видим, чтобы это делалось. Например, льготы получают IT-разработчики. Тогда чиновники правительства должны им прямо сказать: ребята, вы можете платить меньше в Пенсионный фонд, но и пенсию вы будете получать тоже поменьше, если бюджет не компенсирует выпадающий доход Пенсионного фонда. Но ведь об этом никто не говорит. Доверия такая лукавая политика не прибавляет. Оно, доверие, и так крайне низкое. Люди убеждаются, что их в высоких кабинетах обманывают каждый день.

- Из недавних сообщений: в рейтинге уровня жизни пенсионеров Россия заняла 40-е место из 43 возможных, уступив в том числе Турции, Китаю и Мексике. Ниже нашей страны расположились только Бразилия, Греция и Индия...

- Я видел бодрые комментарии: мол, все эти рейтинги - клевета и наговоры. Но положи руку на сердце обеспечение пенсионеров в нашей стране действительно на очень низком уровне. Все упирается в застой в нашей экономике. Всем давно очевидно, что нужны другие меры, другое лекарство от кризиса, а мы все продолжаем кроить себе одежды по старым лекалам МВФ и Всемирного банка. Что ведет к деградации, а не к росту. Так много разговоров о необходимости отстаивать суверенитет - ну так и надо вести суверенную финансово-экономическую политику. Но мы же ее не ведем. Могли бы, например, вдвое снизить цены на энергоресурсы на собственном рынке, невзирая на мировые цены. И инвестиции к нам потекли бы рекой. Ведь усреднение мировых цен выгодно только транснациональным компаниям, чтобы подминать под себя весь мировой рынок.

- Как на фоне разгорающихся споров вокруг бюджета и других противоречий между правительством, профсоюзами и бизнесом идет подготовка нового Генерального соглашения?

- Мы пролонгировали на год действующее Генеральное соглашение. Сейчас идет активное согласование положений трехстороннего договора на предстоящий период с учетом параметров бюджета на ближайшие годы. Мы отстаиваем корректировку бюджетной и тарифной политики, чтобы эти положения записать в соглашение. И, таким образом, создать двойной контроль их выполнения.

Конечно, противоречия между трудом и капиталом никуда не денутся. У бизнесменов цель - максимум прибыли, у нас - максимум цены за труд. Нужно находить золотую середину, а государство в лице правительства должно являться мудрым арбитром. К сожалению, правительство у нас чаще встает на сторону бизнеса или своими решениями угнетает и работников, и бизнес.

- С 1 июля на 300 рублей повышен минимальный размер оплаты труда. Этого явно не достаточно, поскольку величина МРОТ не покрывает прожиточный минимум. Не лучше ли перейти к минимальной почасовой оплате труда?

- До прожиточного минимума МРОТ так и не доведен, это вынуждено признать и правительство. Повышение на 300 рублей - это ничто, но с паршивой овцы хоть шерсти клок. Было 7,5 тысячи, сейчас - 7,8 тысячи

рублей, не шаг, а шажок. Мы будем стремиться довести минимальный размер оплаты труда до прожиточного минимума. Причем в течение одного года.

Что касается почасовой оплаты труда, то такая существует в мире 200 лет и будет существовать еще долго. Мы не против введения почасовой оплаты, но при условии сохранения минимальной ежемесячной. Ведь МРОТ - это гарантия, от его размера на многих предприятиях строится система оплаты труда. Что касается минимальной почасовой оплаты. Предположим, она будет 100 рублей. Но даже гастарбайтеры сейчас меньше чем за 1,5 тысячи рублей в день работать не соглашаются. При работе 12 часов получается не менее 120 рублей в час. За меньшие деньги человек в руки лопату не возьмет. А если мы говорим о высококвалифицированном труде, минималка должна быть 300-400 рублей в час. Для сравнения: наши канадские коллеги поставили задачу добиться минимальной ставки в 15 долларов в час. Сейчас у них - 12 долларов, что считается мало. В переводе на рубли - примерно 750. На потребтовары у них цены ниже, чем у нас. А сколько мы получаем? Давайте разделим МРОТ на 160 рабочих часов в месяц. Получаем 40 рублей! Вот вам разница...

- Профсоюзы не раз отмечали, что в стране растет число социально-трудовых конфликтов? Что делать?

- Количество социально-трудовых конфликтов, по нашим подсчетам, растет на 20% в год. Основная проблема - невыплата зарплаты. Причем большая часть таких конфликтов - на предприятиях, где нет профсоюзов. Там, где мы работаем и действуют коллективные договоры, острые вопросы быстрее решаются. Хотя далеко не все работодатели из тех, кто задерживает зарплату, имеют корыстные интересы. Нужно вдумчиво разбираться, какая налоговая и таможенная политика в той или иной отрасли, как финансовое положение предприятия соотносится с ввозом экспортных материалов, сырья... Ведь огромное количество предприятий сегодня не могут вздохнуть полной грудью, они не живут, а выживают, задыхаются без денег.

- Тогда еще про деньги: какой, на ваш взгляд, должна быть сегодня налоговая политика?

- Необходимо введение прогрессивной шкалы налогообложения доходов физических лиц. Об этом много лет говорят, решение без конца откладывается, но оно неминуемо - мировой опыт тому подтверждение. Делать из России рай для богатых опрометчиво. Вместо этого необходимо вводить точные, адресные преференции. Хотим развивать какие-то сектора экономики - дайте туда налоговые льготы. Возьмем, к примеру, санаторий. Если мы хотим, чтобы люди укрепляли здоровье за вменяемые деньги, давайте брать со здравницы не 20% налога на прибыль, а 10 или даже 5%, и от НДС освободим.

- Кстати, про санаторий. Как вы относитесь к законодательной инициативе о так называемом курортном сборе?

- Если бы подобные решения предлагались на фоне экономического роста и подъема уровня доходов населения, можно было бы рассуждать на эту тему сколько угодно. Но в сегодняшних условиях стремление снять еще одну шкуру с отдыхающих мудрым никак не назовешь. Так что закон нужно дорабатывать, поспешность в его принятии ничего хорошего не сулит. У нас, безусловно, снижается поток отдыхающих на российские курорты, зато все больше выездов за рубеж. Потому что стоимость одного дня отдыха в Турции вдвое меньше, чем в России, да и сравнение систем налогообложения не в нашу пользу - у нас завышается кадастровая стоимость земли, чтобы брать с этой стоимости земельный налог... Кто все эти вопросы рассматривал, когда готовил закон о курортном сборе? В результате все свелось к очередному отъему денег у населения.

И потом, почему сбор установили только для четырех регионов, чем другие-то хуже? Подмосковье спрашивает: к нам в выходные выезжают на отдых 8 млн москвичей, так почему бы и нам не ввести сбор с отдыхающих? Но так мы дойдем до поборов с горожан, поехавших в село на речку рыбу поудить. Это же шаг к феодальной раздробленности! Неужели инициаторы закона этого не понимали?

- Бывает и наоборот: закон хороший, а выполнять его никто не собирается.

- Для того и нужен общественный контроль, в том числе со стороны профсоюзов. Должны быть трехсторонние соглашения. Государство обязано регулировать бизнес, следить за исполнением законов. А

преференции "своим ребятам", коррупция в конечном итоге разрушительны. Сможем установить открытые и честные партнерские отношения - многого добьемся. А нет... Второй вариант лучше не рассматривать.

Интервью Председателя ФНПР М.В. Шмакова на сайте газеты "Труд"
Источник: Сайт Федерации Независимых Профсоюзов России

6 сентября 2017 года состоялось заседание Исполкома Федерации Независимых Профсоюзов России

Вел заседание Председатель ФНПР **М.В. Шмаков**.

Было принято решение о созыве Генерального совета ФНПР 25 октября 2017 года в Москве. Признано целесообразным наметить конкретные действия профсоюзов в современных условиях и принять решения по очередным задачам ФНПР.

Исполком ФНПР констатировал, что в условиях западных санкций и кризисных явлений в экономической и социальной сферах жизни страны усилия Правительства Российской Федерации по стабилизации экономики недостаточны. В этой связи было подтверждено решение присоединиться к глобальной акции Международной конфедерации профсоюзов - Всемирному дню действий "За достойный труд" 7 октября.

Определено, что основной формой Всероссийской акции профсоюзов в октябре 2017 года должно стать проведение в период со 2 по 7 октября заседаний трёхсторонних комиссий по регулированию социально-трудовых отношений. При этом следует предусмотреть рассмотрение вопросов, связанных с проектами бюджетов на 2018 год; ходом реализации майских (2012 г.) указов Президента РФ в части заработной платы работников бюджетных отраслей и её индексации; установлением МРОТ на уровне не ниже прожиточного минимума; ходом проведения специальной оценки условий труда и др.

Кроме этого, определено, что с учётом социально-экономической ситуации в регионе или отрасли членские организации ФНПР могут использовать дополнительные формы участия в акции.

Члены Исполкома ФНПР обратили внимание на важность инициативы Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей "Не включать в минимальный размер оплаты труда (МРОТ) компенсационные и стимулирующие выплаты", голосование по которой проходило на портале "Российская общественная инициатива".

На заседании был рассмотрен ряд других вопросов.

На заседании Исполкома ФНПР присутствовал председатель профсоюза РОСПРОФТРАНСДОР **В.В. Ломакин**.

Источник: Профавтодор

Участие в работе Координационного Совета Минтранса России

15 сентября 2017 г. в Минтрансе России состоялось заседание Координационного Совета представителей автомобильного и городского электрического транспорта.

В работе Координационного Совета приняли участие представители Минтранса России и подведомственных ему организаций, федеральных и региональных органов исполнительной власти, отраслевых предприятий профсоюзов и общественных объединений.

Во вступительном слове замминистра транспорта РФ Асаул Н.А. отметил, что в целях обеспечения эффективного взаимодействия министерства с представителями организаций внеуличного транспорта в настоящее время проводится работа по преобразованию Координационного совета в Координационный совет представителей автомобильного и городского пассажирского транспорта при Министерстве транспорта РФ. Сегодняшнее заседание уже было проведено с участием представителей организаций метрополитена.

Одной из главных тем стало обсуждение практики правоприменения Федерального закона № 220-ФЗ "Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации".

Участники мероприятия заслушали доклады как со стороны органов исполнительной власти, так и предпринимательского сообщества. В выступлениях говорилось о внедрении автоматизированных систем безналичной оплаты проезда на транспорте и встречных проблемах при реализации проекта. Была отмечена необходимость формирования в регионах и муниципалитетах кадровой политики уполномоченных органов исполнительной власти.

В завершении мероприятия Асаул Н.А. предложил активнее направлять в адрес Корсовета рабочие предложения для рассмотрения и принятия конструктивных решений.

От Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства в совещании приняли участие заместитель председателя профсоюза - Калинин Е.Н. и председатель Московской областной организации профсоюза Емельяненко Л.Н.

Более подробную информацию можно посмотреть на сайте Минтранса России

Источник: Профавтодор

СОЦИАЛЬНОЕ ПАРТНЕРСТВО В ДЕЙСТВИИ

9 августа 2017 года состоялись рабочие встречи генерального директора ГУП МО "МОСТРАНСАВТО" В.С. Мурашова и председателя Мособкома профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Л.Н. Емельяненко с кондукторами филиалов ГУП МО "МОСТРАНСАВТО" Автоколонны №1792 (г. Клин) и Солнечногорского ПАТП.

На встрече с работниками обсуждались вопросы внедрения системы СОБОП, их дальнейшие перспективы работы в должности кондуктора.

Во встрече также приняли участие представители Центра занятости населения Московской области.



17 августа 2017 года председатель Мособкома профсоюза Л.Н. Емельяненко и главный специалист по правовой работе – правовой инспектор труда Мособкома профсоюза И.В. Варламов приняли участие в заседании Профсоюзного комитета первичной профсоюзной организации «МАП № 1 Автоколонна 1787» филиал ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» г. Люберцы.

Присутствующим на заседании водителям, членам профсоюза было обращено внимание Профсоюза на существующую в филиале систему удержания из заработной платы стоимости перерасхода автомобильного топлива. По результатам проведенной документальной проверки данного факта руководителю филиала было выдано Представление на устранение выявленных нарушений законодательства о труде и иных нормативных правовых актов, содержащих нормы трудового права с требованием отмены приказов на удержание из заработной платы стоимости перерасхода автомобильного топлива и возврата денежных средств.

В рамках исполнения вышеуказанного Представления администрацией филиала было проведено дополнительное расследование данного инцидента.

Приказом директора филиала от 28.08.2017 г. № 748 были отменены приказы «Об итогах расхода топлива за июль 2017 года». Возврат денежных средств водителям произведен в полном объеме.

27 сентября 2017 года состоялась встреча председателя Московского областного комитета профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Л.Н. Емельяненко и генерального директора ГУП МО "МОСТРАНСАВТО" В.С. Мурашова, на которой рассмотрены важные вопросы по подготовке Конференции трудового коллектива по итогам выполнения Коллективного договора ГУП МО "МОСТРАНСАВТО" на 2015-2018 г.г. за 2016 год и внесению в него изменений и дополнений.

Конференция состоится 6 октября 2017 года в пансионате "НАРА".



Отраслевой профсоюз добился создания комиссии с привлечением представителей администрации и водителей филиала по проверке фактов, изложенных в обращении председателя Мособкома профсоюза Л.Н. Емельяненко, о нарушении законодательства о труде и иных нормативных правовых актов, содержащих нормы трудового права, в Можайском ПАТП Филиал ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» в отношении водителя.

Начиная с мая т.г. Профсоюз настойчиво решал вопросы водителя, к которому в Можайском ПАТП были неправомерно применены административные меры, повлекшие его увольнение.

Водитель восстановлен на работе, ему возвращена классность и произведен перерасчет заработной платы, в соответствии с действующим законодательством, с выплатой её работнику в полном объеме.

ЭКОЛОГИЯ, ОХРАНА ТРУДА, СПЕЦИАЛЬНАЯ ОЦЕНКА УСЛОВИЙ ТРУДА

В сентябре месяце текущего года Главный технический инспектор труда Мособкома профсоюза Пирогов Н.Н., в целях подготовки к 5-му Пленуму Мособкома профсоюза, проверил 4 филиала ГУП МО «МОСТРАНСАВТО»: Автоколонна №1784 г. Дмитров, Автоколонна №1792 г. Клин, МАП №1 Автоколонна 1787 г. Люберцы, Павлово – Посадское ПАТП и оказал методическую помощь председателям профкомов и специалистам предприятия по охране труда.

16 сентября 2017 г. в г. Коломна прошла экологическая акция "Наш лес. Посади свое дерево"



В субботу, 16 сентября 2017 года в Коломне прошла экологическая акция «Наш лес. Посади свое дерево». Для сотрудников Автоколонны 1417 участие в акциях по озеленению любимого города стало хорошей, доброй традицией. В этот раз центральной площадкой акции стал Парк Мира. Здесь в 11 часов утра собрались более 400 жителей нашего города: работники администрации, трудовые коллективы предприятий, учащиеся школ, студенты, представители духовенства Коломны. Совместными усилиями горожане посадили в парке более 100 деревьев и кустарников.



НОВОСТИ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

Постановлением Правительства Московской области от 4 июля 2017 г. N 554/21 "Об установлении величины прожиточного минимума на душу населения и по основным социально-демографическим группам населения в Московской области за I квартал 2017 года" установлена величина прожиточного минимума в Московской области за I квартал 2017 года для трудоспособного населения в размере **12495** рублей.

Министерство социального развития Московской области уведомило о регистрации дополнительного соглашения № 2 к Московскому областному отраслевому соглашению по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту на 2015-2018 г.г.

Регистрационный номер 5/2017 от 22.08. 2017 г.

Министерство социального развития Московской области уведомило о регистрации дополнительного соглашения № 2 к Московскому областному отраслевому соглашению по дорожному хозяйству на 2015-2018 г.г.

Регистрационный номер 6/2017 от 30.08.2017 г.

Уведомления размещены на официальном сайте Мособкома профсоюза в разделе НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ / ЗАЩИТА РАБОТНИКОВ / СОГЛАШЕНИЯ

Утверждена новая форма N 1-Т (условия труда), которая должна применяться с отчета за 2017 год.

Приказом Росстата от 01.09.2017 N 566 утверждена новая форма N 1-Т (условия труда) "Сведения о состоянии условий труда и компенсациях на работах с вредными и (или) опасными условиями труда", которая должна применяться с отчета за 2017 год. Форма должна предоставляться юридическими лицами (кроме субъектов малого предпринимательства).

В форме отражаются сведения о:

- состоянии условий труда;
- гарантиях и компенсациях, предоставляемых работникам, занятым на работах с вредными и (или) опасными условиями труда.

Также приказом определены указания по заполнению формы.

Участие в работе Исполкома Общероссийского профсоюза

21 сентября 2017 года в Московской области состоялось очередное заседание Исполкома профсоюза.

Повестка заседания Исполкома профсоюза:

1. Об участии профсоюза во Всероссийской акции профсоюзов в октябре 2017 года в рамках Всемирного дня действий "За достойный труд!" и "Недели действий работников автомобильного транспорта", объявленной МФТ.

2. О выполнении отраслевых соглашений и коллективных договоров в 1-ом полугодии 2017 года и задачах профсоюзных организаций по повышению уровня эффективности социального партнерства.

3. О соблюдении в организациях профсоюза Положения об оплате труда выборных профсоюзных руководителей и работников аппаратов организаций профсоюза, утвержденного постановлением ЦК профсоюза от 14 декабря 2016 года № 2/9-5.

4. Отчет председателей территориальных организаций профсоюза о выполнении уставных требований и



постановлений коллегиальных руководящих и исполнительных органов профсоюза:

4.1. Отчет Председателя Калужской областной организации профсоюза;

4.2. Отчет Председателя Тверской областной организации профсоюза.

5. Об утверждении Рекомендаций ЦК профсоюза о действиях территориальных и первичных профсоюзных организаций при реорганизации или ликвидации профсоюзных организаций.

6. Об ухудшении положения предприятий городского пассажирского транспорта, ликвидированных предприятиях или находящихся под угрозой ликвидации, в процессе прохождения процедуры банкротства в 2017 году.

В работе Президиума приняла участие председатель Мособкома профсоюза Л.Н. Емельяненко.

ДОРОЖНЫЕ НОВОСТИ

Создание мобильных бригад в Подмоскowie сократило сроки ликвидации последствий ДТП в 15 раз - министр Игорь Тресков



Мобильные бригады, созданные в Подмоскowie для оперативного восстановления дорожной инфраструктуры в результате ДТП, позволили сократить срок ликвидации повреждений после аварий в 15 раз. Об этом в ходе презентации работы мобильных бригад рассказал министр транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области Игорь Тресков.

"В настоящее время обустройство одного аварийно-опасного участка необходимой инфраструктурой в среднем занимает две недели, в то время как ранее эта работа занимала от 1 месяца до 1,5 лет, - сообщил министр Игорь Тресков. - Ежедневно выявляются аварийно-опасные участки и

принимаются решения по усилению мер в рамках безопасности дорожного движения. Такая комплексная работа уже позволила снизить количество ДТП и степень их тяжести".

Мобильные бригады созданы в апреле текущего года и отвечают за оперативное восстановление дорожной инфраструктуры в результате ДТП. Это уникальный подход предотвращения ДТП, который реализуется на подмосковных дорогах. В кратчайшие сроки бригады устанавливают металлические ограждения, светофоры и дорожные знаки, наносят разметку, оборудуют освещение перекрестков и пешеходные переходы, а также восстанавливают дорожную инфраструктуру, поврежденную в результате ДТП.

"Наша главная задача - обеспечить безопасность людей на трассах Подмоскowie. Мы должны выстроить алгоритм работы, направленный на предотвращение ДТП с тяжелыми последствиями. С этой целью мы создали мобильные бригады. Теперь мы можем за считанные дни приводить участок дороги в порядок и не допустить очередной аварии, гибели и ранений людей. Работа таких служб - это уникальный опыт как для Подмоскowie, так и для России в целом", - подчеркнул министр.

За четыре месяца работы на 10 аварийно-опасных трассах области установлено более 11 тыс. метров металлических ограждений, 350 метров сигнальных столбиков, 347 дорожных знаков, 28 светофоров и нанесено 2,5 тыс. метров разметки.

Отметим, что по итогам первого полугодия число погибших в ДТП на дорогах Московской области сократилось на 18%.

Источник: [Министерство транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области](#)

Свыше 260 тысяч ям устранили на дорогах Подмосковья за лето



В период с июня по конец августа дорожные службы Московской области устранили более 260 тысяч ям на региональных и муниципальных автодорогах. Об этом сообщил министр транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области Игорь Тресков.

"Дорожные службы области ведут активную работу по ликвидации тех выбоин, которые могут привести к дорожно-транспортным происшествиям на автодорогах региона. Так, за лето на региональных дорогах отремонтировано около 190 тысяч ям, еще более 70 тысяч устранили на муниципальной сети, - сообщил министр транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области Игорь Тресков. - Наибольший объем работ зафиксирован в июне, когда дорожники ликвидировали более 130 тысяч ям, в июле

отремонтировано 67 тысяч и в августе - 64 тысячи ям".

Больше всего ям зафиксировано и отремонтировано в Красногорске - более 6 тысяч ям, а также в городских округах Егорьевск и Рузском - более 5 и 4 тысячи ям соответственно.

В летний период аварийный ямочный ремонт проводится традиционным способом, а также струйно-инъекционным методом.

Напомним, что все ямы на дорогах региона оцифровывают с помощью мобильного приложения "Дороги Подмосковья". Программа позволяет фиксировать повреждения на дорогах с помощью фото с GPS-координатами и автоматически направляет задание на устранение ям подрядной организации, обслуживающей дорогу. Такой способ контроля второй год показывает положительный результат, о чем свидетельствует снижение числа жалоб жителей на ямы через портал "Добродел".

Источник: [Министерство транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области](#)

В Подмосковье с начала сезона отремонтировано 86% автодорог от плана этого года - министр Игорь Тресков



Дорожные службы Московской области завершают ремонт автодорог по программе этого года. На сегодняшний день ремонт выполнен на более 2 700 километрах автодорог регионального и муниципального значения. Об этом в ходе очередного заседания регионального правительства сообщил министр транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области Игорь Тресков.

"С начала ремонтного сезона завершена укладка асфальтобетонного покрытия на 1360 участках дорог протяженностью более 2 700 километров, что составляет 86% от

запланированного объема работ текущего года, - сообщил министр Игорь Тресков. - Ремонт региональной дорожной сети практически завершен - здесь отремонтировано более 430 участков протяженностью в 1 900 километров. На муниципальной сети отремонтировано 923 объекта общей протяженностью в 806 километров".

При этом протяженность ремонтных работ на региональной и муниципальной сети в 2017 году по сравнению с прошлым годом увеличилась на 38%. Так, за текущий ремонтный сезон будут обновлены 2 231 региональные и муниципальные автодороги общей протяженностью 3 161 километр.

С опережением графика завершен ремонт муниципальных автодорог в Дмитровском и Истринском районах, а также в Долгопрудном, Звенигороде, Ивантеевке, Озерах, Электростали, Черноголовке, Реутове, Кашире.

Кроме того, завершаются ремонтные работы в Балашихе (выполнено - 98%), Королеве (выполнено - 93%), Дубне (89%). На более чем 80% отремонтированы дороги в Химках и Щелковском районе. Среди отстающих муниципалитетов - Одинцовский и Коломенский районы, городские округа Протвино и Пущино.

Как подчеркнул министр, в этом году был кардинально изменен подход к планированию ремонтной кампании - почти 400 километров дорог определили сами жители путем народного голосования на портале "Добродел".

"При этом у каждого жителя появилась уникальная возможность практически в режиме онлайн оставлять комментарии по уже отремонтированным дорогам на "Доброделе". Кроме того, все фото отремонтированных участков размещаются в социальных сетях для обратной связи с жителями региона. Все пожелания и замечания передаются дорожным специалистам", - подчеркнул Игорь Тресков.

На данный момент по итогам голосования уже отремонтировано 80 участков автодорог протяженностью в 315 километров.

Все ремонтные работы на региональной сети должны завершиться 1 октября, на муниципальных дорогах - 10 октября.

Источник: [Министерство транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области](#)

ТРАНСПОРТНЫЕ НОВОСТИ

В ходе рабочей поездки в Ульяновск Президент РФ В.В. Путин провёл заседание президиума Государственного совета, посвящённое вопросам комплексного развития пассажирских перевозок в субъектах Российской Федерации



На заседании президиума Государственного совета, посвящённом вопросам комплексного развития пассажирских перевозок в субъектах Российской Федерации. С заместителем Председателя Правительства Дмитрием Козаком (слева) и помощником Президента Игорем Левитиным

Выдержки из выступлений.

В.Путин: Добрый день, уважаемые коллеги!

...Сегодняшнее заседание президиума Госсовета посвящено развитию пассажирских перевозок в регионах Российской Федерации. Безусловно, тема очень важная, она касается буквально каждого гражданина нашей огромной страны: без всякого преувеличения миллионы людей проводят значительную часть своей жизни по дороге на работу и назад в автобусах, троллейбусах, метро – в общественном транспорте. И это во многом определяет уровень комфорта, удобства жизни в городах, посёлках.

Хотел бы отметить, что в прошлом году пассажиропоток общественного транспорта составил в нашей стране 18,7 миллиарда человек. Это означает, что в среднем за год каждый житель России примерно 130 раз воспользовался этими услугами.

Массовость, большое социальное значение общественного транспорта диктуют высокие требования к пассажирским перевозкам. Это широкий охват маршрутной сети, надёжность сообщения и, конечно, безопасность и качество предоставляемых услуг.

Вместе с тем на сегодняшний день **в регионах пока не сформирован комплексный подход к выполнению этих требований. Каждый субъект Федерации, исходя из собственных**

возможностей и особенностей, по-своему решает задачи развития общественного транспорта, при этом часто действия региональных и муниципальных властей, к сожалению, не согласуются. В результате в некоторые отдалённые населённые пункты на общественном транспорте не добраться вообще: нет регулярных рейсов. А где-то происходит дублирование маршрутов либо процветает «серый» бизнес. Всё это создаёт неудобства для людей и снижает эффективность работы транспортных компаний.

Здесь на что хотел бы обратить внимание: нам десятилетиями, ещё с советских времён, не удаётся избавиться от убыточности работы городского транспорта, общественного транспорта. **По итогам 2016 года 63 процента крупных и средних организаций, предоставляющих услуги регулярных автобусных сообщений, например, являются убыточными.**

Очевидно, нужны общие, системные подходы к комплексному развитию регионального пассажирского сообщения, чтобы связать постоянными маршрутами каждый посёлок, каждый населённый пункт региона. Мы знаем, что проблем здесь пока очень много, и вы не можете этого не видеть – сами ездите по своим регионам и понимаете, о чём я сейчас говорю.

Нужно создать современную удобную инфраструктуру, убрать «узкие места», которые существовали десятилетиями, – так, как мы это сделали с достройкой крупных мостовых переходов, мостов, строительство которых было начато ещё в советское время, а потом остановлено, брошено.

22 моста мы достроили в своё время; один из них здесь, в Ульяновске, – самый большой мост, самый длинный по протяжённости мост в России: длина моста – 5825 метров, а общая длина мостового перехода – почти 13 километров. В 1985-м начали строить его, потом приостановили, а в 1995-м вообще заморозили. И мы только в 2006-м возобновили [строительство] и за три года его завершили. Так же как и остальные – всего 22 моста. Такого мы никогда не должны в будущем допускать.

Предлагаю во всех регионах России внедрить комплексные планы транспортного обслуживания населения, которые позволят более качественно организовать региональное сообщение, расставить приоритеты в развитии отдельных видов транспорта и повысить эффективность бюджетных расходов на эти цели.

В основе этих планов должен лежать анализ текущей ситуации и расчёт перспективной потребности в пассажирских перевозках, а также чёткие стандарты обслуживания по всем видам транспорта. Знаю, что такие стандарты уже подготовлены Минтрансом, но пока они не носят обязательного характера. Предлагаю взять их за основу, как минимальный набор параметров, которым должны соответствовать пассажирские перевозки.

При этом хотел бы вновь подчеркнуть, современный общественный транспорт должен быть безопасным и комфортным для пассажиров, следовать в удобное время, точно по расписанию, а его остановочные пункты должны находиться в пешей доступности для большинства граждан, которые пользуются общественным транспортом.

И конечно, необходимо стратегическое видение того, как будут развиваться пассажирские перевозки в нашей стране в перспективе – на среднесрочную и более отдалённую перспективу, какие тенденции, в том числе мировые, формируются в этом сегменте и будут определять развитие общественного транспорта на ближайшие 10–15 лет. Прежде всего имею в виду освоение более экологичных и экономически выгодных технологий, использование новых источников энергии и распространение беспилотных транспортных средств.

Сегодня мы видели очень хорошие образцы, надо только, чтобы их было побольше, чтобы они реально внедрялись в практическую жизнь, чтобы люди пользовались ими.

Предлагаю также обсудить перспективы развития так называемых мультимодальных перевозок, когда по одному билету, посредством безналичной оплаты пассажир может доехать до пункта назначения на двух и более видах транспорта. Должен сказать, что такая практика применялась уже давно, в советское время, – я сам, помню, ездил таким способом. Но современные технические средства предоставляют возможность делать это более эффективно, удобно для людей.

Крайне важно, чтобы пересадка в этом случае была максимально удобной, или, как говорят специалисты, «бесшовной», то есть в рамках специальных пересадочных узлов. Их организация также должна быть в числе приоритетов развития пассажирского сообщения. Этот вопрос нужно урегулировать нормативно, на законодательном уровне, а также технически, с применением современных автоматизированных систем.

В целом надо шире использовать цифровые технологии для учёта, планирования, контроля пассажирских перевозок, для проведения взаиморасчётов перевозчиков и борьбы с нелегальным бизнесом: он наносит реальный ущерб этому сегменту экономики.

Также отмечу, что современные технологии делают реальным дистанционный медицинский контроль водителей и технический мониторинг транспортных средств. Я вчера в «Яндексе» был (можно поздравить их с юбилеем ещё раз), там ребята, молодые специалисты, разрабатывают очень эффективные современные способы и беспилотных транспортных средств, и контроля за физическим состоянием водителей. Знаю, что в отдельных регионах такие наработки уже есть. Нужно изучать успешный опыт коллег и тиражировать его, безусловно.

Далее. Одна из ключевых тем пассажирских перевозок – это состояние транспортных средств, их физический и моральный износ. И тоже должен сказать, к сожалению, в последние годы картина здесь не улучшается, особенно остро эта проблема стоит в сельской местности. Сейчас не буду цифры называть, но они не радуют: количество старой техники увеличивается.

Нужно проработать стимулы к повсеместному обновлению автобусов, троллейбусов, трамваев, другого общественного транспорта, найти эффективные механизмы государственной поддержки модернизации транспортного парка. И конечно, поддержка поддержкой (со стороны государства), но этот сегмент экономики должен быть рыночным, самодостаточным. Понятно, что сразу не прыгнуть в эту самодостаточность, но аккуратно нужно к этому идти, обязательно нужно этим заниматься, иначе так и будет [отрасль] всё время хромать, так люди и будут ездить на разваливающихся автобусах.

Развитие пассажирских перевозок – тема очень важная, она касается буквально каждого гражданина нашей огромной страны и во многом определяет уровень комфорта, удобства жизни в городах, посёлках.

Имею в виду в том числе и долгосрочные контракты с перевозчиками, что поможет им в долгую планировать свою деятельность и инвестиции в приобретение новых транспортных средств. Рассчитываю услышать предложения рабочей группы Госсовета на этот счёт.

Морозов Сергей Иванович, губернатор Ульяновской области:

...Коллеги, ещё раз хотел обратить внимание на то, что мост действительно уникален, и при строительстве моста через Керченский пролив в какой-то степени мы взяли те технологии, которые были испытаны здесь, на берегах великой русской реки Волги. Да и сам мост – название его определялось народным голосованием – сегодня по праву называется «Президентским».

Возвращаясь к докладу, подчеркну, что он является результатом работы большого коллектива, в который входили представители регионов, учёные, практики. Всем им я тоже выражаю большую благодарность. Именно такое соединение академических знаний, практического опыта, изучение международного, российского и даже советского опыта и лучших региональных практик, особенно Москвы и Санкт-Петербурга, позволили нам выработать целый ряд нетривиальных, а, возможно, где-то и революционных предложений.

Я прямо скороговоркой скажу, что мы в основном докладе для всех вас подготовили. Это механизмы перехода от отраслевого принципа организации пассажирских перевозок к комплексному подходу и мультимодальности (только что Владимир Владимирович обращал наше внимание). Это внесение изменений в Градостроительный кодекс и организацию территориального планирования для обязательного учёта планирования, организации комплексных пассажирских перевозок. Это обязательная стандартизация транспортного обслуживания населения на всех уровнях: и на федеральном, и на региональном, и на муниципальном. Это меры экономического стимулирования развития и повышения уровня конкуренции. Это развитие информационных и цифровых технологий в транспортном обслуживании населения, что позволит нам осуществить переход к реализации модели «умных» городов. Это развитие энергоэффективности, обеспечение экологической безопасности пассажирских перевозок.

Всё это и многое другое содержится в подготовленном докладе, и реализация таких предложений позволит, мне представляется, серьёзно изменить ситуацию.

Позвольте мне изложить в своём выступлении только часть положений доклада. Надеюсь, что к обсуждению подключатся в том числе и коллеги из Правительства, и из регионов Российской Федерации.

Сейчас – Вы совершенно правильно, Владимир Владимирович, сказали – пассажирский транспорт в целом выполняет свои основные функции: обеспечивает доступ граждан к образованию, медицинскому, социальному обслуживанию, к трудовой деятельности, способствует развитию экономики и социальной сферы. Но следует ещё раз признать правоту Ваших слов, что качество услуг, безопасность перевозок остаются, к сожалению, не на должном уровне. Поэтому одной из первоочередных задач является разработка комплекса мер, способных сделать пассажирский транспорт общего пользования удобным, современным и безопасным.

Без качественной институциональной среды, уважаемые коллеги, конечно, невозможно никакое развитие. Работая над докладом, рабочая группа выяснила, что планирование и организация пассажирских

перевозок осуществляются по отраслевому принципу. Отсутствует комплексный подход, что затрудняет создание доступной и интегрированной транспортной системы страны. Отсюда и наши предложения.

Первое. Необходим единый закон о пассажирских перевозках, который позволит привести к единообразию классификацию пассажирских перевозок, установит единую терминологию, общий подход для однозначного определения зон ответственности по видам маршрутов. Закон даст возможность ввести понятие комплексного плана транспортного обслуживания населения – то, о чём сейчас только сказал Владимир Владимирович. К сожалению, КПТО в регионах сейчас не имеет законодательно закреплённой обязательности и приоритетности.

В законе также следует предусмотреть ряд обязательств для территорий, например, разрабатывать и утверждать КПТО с учётом всех доступных видов транспорта, предусматривать финансовое обеспечение КПТО, его увязку с бюджетным планированием, проведение мониторинга и контроля реализации программ развития транспортной инфраструктуры.

Базовым компонентом регулирования – и в законе это надо обязательно прописать – **являются стандарты транспортного обслуживания.** И задача заключается в том, чтобы вовлечь регионы в разработку и утверждение обязательных стандартов, учитывающих региональную специфику. Очень важно, чтобы такие стандарты качества были разработаны для всех видов транспорта.

Владимир Владимирович только что обратил наше внимание, что Минтранс уже сделал действительно очень важный шаг в развитии пассажирских перевозок, когда в конце января 2017 года утвердил социальный стандарт транспортного обслуживания. Однако, коллеги, этот стандарт касается только автомобильного транспорта и городского наземного электротранспорта и имеет всего лишь добровольный характер. Убеждён, что стандарты должны иметь обязательный характер, а их исполнение – обеспечиваться персональной ответственностью нас, руководителей разных территорий, будь то регионов или муниципалитетов в том числе.

Второе. Особое внимание следует уделить нормативному регулированию работы автовокзалов и автостанций, которые являются важным элементом инфраструктуры пассажирских перевозок. Отношения, возникающие между автовокзалами, перевозчиками и пассажирами, остаются за пределами чёткого правового регулирования, а это существенным образом сказывается прежде всего на качестве услуг, а значит, и на удовлетворённости населения.

Следует учитывать развитие электронных систем продажи билетов (мы сегодня видели на примере Москвы, Сергей Семёнович [Собянин] показывал), при которых у пассажиров, реально не приобретающих билеты в кассах, должны сохраняться все права на бесплатные услуги автовокзалов. Поэтому необходимо совершенствовать действующую систему расчётов платы за услуги автовокзалов и автостанций и создавать условия, при которых экономика автовокзалов и автостанций не зависела бы от объёмов выполняемых ими агентских услуг.

Для этих целей Минтранс подготовлен законопроект, который позволит внести изменения в закон № 220, наделяющий Минтранс полномочиями по установлению перечня обязательных услуг автовокзалов, перечня тарифов, сборов на обязательные платные услуги, а также правил формирования указанных тарифов и сборов. Очень бы просил всех, от кого это зависит, поддержать данные поправки, прежде всего, конечно, в Правительстве нашей страны.

Третье. В России есть практика перевозок по нерегулируемым тарифам, которая совмещает в себе механизмы дерегулирования и контракта на маршрут и не позволяет привлечь перевозчиков с высоким качеством услуг, а также организовать интеграцию тарифов. В связи с этим рабочая группа предлагает на федеральном уровне разработать требования, которые могут предъявляться организаторами перевозок к перевозчикам, осуществляющим регулярные пассажирские перевозки по нерегулируемому тарифу. Речь идёт, в первую очередь, о соблюдении расписания, применении безналичной оплаты проезда и многом другом.

Уважаемый Владимир Владимирович, это только малая часть вопросов правового регулирования комплексных пассажирских перевозок. Надеюсь, что коллеги продолжат данную тему.

Помимо нормативного регулирования необходимо и совершенствование экономических механизмов, которые оказывают значительное влияние на все компоненты системы пассажирских перевозок и качество услуг.

Что предлагает в этой части рабочая группа.

Первое. Перспектива развития организации пассажирских перевозок связана, прежде всего, конечно, с её глубокой технической модернизацией, с обновлением подвижного состава. И эта проблема является для абсолютного большинства регионов во многом ключевой. Без обновления парка транспортных средств невозможно повышать безопасность перевозок, невозможно улучшать качество обслуживания пассажиров, обеспечивать рост рентабельности и конкурентной устойчивости. При этом

у большинства перевозчиков – мы это тоже знаем из личной практики – отсутствуют финансовые возможности привлекать средства на покупку подвижного состава.

Очевидно и другое. Глубокоуважаемый Владимир Владимирович, от имени рабочей группы я хотел бы особо обратить Ваше внимание, что регионы в данной ситуации не имеют возможности помогать перевозчикам, так как в отличие от других «окрашенных» расходов, например дорожных фондов, на эти цели средств у регионов нет. Более того, бюджеты регионов сильно закредитованы, и это одна из важнейших проблем, с которой мы сталкиваемся, а возможность получения существенных дополнительных доходов сильно ограничена. Поэтому возникают вопросы с софинансированием многих государственных программ, в том числе и разрабатываемой программы обновления подвижного состава.

Массовость, большое социальное значение общественного транспорта диктуют высокие требования к пассажирским перевозкам. Это широкий охват маршрутной сети, надёжность сообщения и, конечно, безопасность и качество предоставляемых услуг.

Ситуация, Владимир Владимирович, достаточно критичная, и без Вашей помощи её не разрешить, а время не терпит. Например, по прогнозу Минтранса, до 2020 года (осталось всего буквально три года) дефицит парка вагонов пригородного пассажирского комплекса ожидается в объёме 1680 вагонов. И такая ситуация типична в том числе и для других видов транспорта.

Рабочая группа предлагает реализовать комплекс мер, направленных на обновление транспортных средств. Конкретно речь идёт о повышении утилизационного сбора для направления части поступающих от него средств на обновление транспортных средств всех видов транспорта.

Кроме того, следует учитывать лучший региональный опыт. Мы у себя в регионе уже подготовили изменения в целый ряд региональных законов, которые устанавливают для организаций автомобильного транспорта общего пользования компенсации за счёт регионального бюджета на возмещение затрат, связанных с приобретением электромобилей, используемых для перевозки пассажиров. Тем самым мы уже со следующего года готовы стимулировать пассажирские автотранспортные компании обновлять подвижной состав. Но я ещё раз говорю о том, что это малая толика того, что нужно сделать. Поэтому, если, Владимир Владимирович, Вы поможете нам с получением дополнительных финансовых возможностей, то, конечно, эта проблема будет решена значительно быстрее.

Второе. Предлагаемые программы, направленные на обновление транспортных средств, должны в минимальной степени сказываться на конечной цене и не ударять по карману конечных потребителей – компаний-перевозчиков и пассажиров. К сожалению, мы знаем ситуации, когда государственные субсидии производителям техники при предоставлении ими скидки покупателям срабатывали исключительно в интересах производителя: производители просто поднимали цену ровно на величину компенсируемой скидки, а выгода до конечного потребителя не доходила. Поэтому считаю, что при дальнейшем использовании таких инструментов (поддержка спроса на отечественную технику) субсидию предоставлять не производителям техники, а региону. А уже на региональном уровне будет происходить распределение этой субсидии среди региональных перевозчиков при покупке нового подвижного состава.

Третье. Многие проблемы связаны с недостаточными рыночными механизмами конкуренции для решения социальных задач, стоящих перед пассажирским транспортом: это обеспечение качества, доступности и приемлемого уровня тарифов. Имеются в виду комплексные процедуры: тарифное регулирование, страхование деятельности перевозчиков.

Что предлагается в этой части рабочей группой. **Во-первых, внести изменения в распоряжение Правительства № 471 от 21 марта 2016 года, предусматривающие исключение услуг по перевозке пассажиров автомобилями и городским наземным электрическим транспортом из перечня товаров, закупки которых должны осуществляться в форме электронных аукционов.**

Во-вторых, тарифы для предприятий городского электрического транспорта на электроэнергию являются всё же завышенными и серьёзно сдерживают развитие, заставляя экономить на обновлении и капитальном ремонте подвижного состава, заработной плате, и, в общем-то, заставляют повышать стоимость проезда постоянно. Предприятия городского электрического транспорта платят за электроэнергию наравне с другими коммерческими потребителями, хотя по сути (надеюсь, что все согласятся) выполняют социальную задачу.

Приведу буквально несколько цифр. Затраты на электроэнергию на единицу выпуска в период с 2011 по 2016 годы выросли в среднем на 22 процента, затраты на электроэнергию на один километр пробега подвижного состава увеличились (опять же за эти пять лет) в среднем на 35 процентов.

Я ещё раз хотел бы подчеркнуть, что предприятия городского наземного электротранспорта являются, прежде всего, социальными организациями, а не коммерческими. Следует использовать уже существующую практику, когда для ряда социально значимых организаций (например, в сфере ЖКХ) тарифы

приравнены к тарифам для населения. Полагаю, такой подход обоснован: мы предлагаем приравнять тарифы на электроэнергию для предприятий городского наземного электрического транспорта к тарифам для населения. Кроме того, следует принять меры и по соответствующему удешевлению процесса подключения линий электроосвещения на автомобильных дорогах к энергосетям, предусмотрев при этом специальные льготные тарифы.

В-третьих, предлагается доработать действующую систему тарификации обязательного страхования ответственности перевозчика перед пассажирами для стимулирования перевозчика к мерам, направленным на повышение безопасности, а также рассмотреть возможность использования накапливаемых страховыми организациями фондов для повышения безопасности пассажирских перевозок и обновления подвижного состава.

Уважаемые коллеги, завершая своё выступление, хочу затронуть ещё одно **очень важное направление – это общественный контроль**. В регионах накоплен значительный опыт организации общественного контроля в самых разных сферах, формирующих качество жизни людей и их благополучие: это и ЖКХ, здравоохранение, образование, дорожное строительство. Считаю, что необходимо использовать этот опыт и распространять его и на сферу пассажирских перевозок.

Предлагается, во-первых, ввести независимую оценку качества услуг в сфере пассажирских перевозок. Необходимо разработать инструменты такой оценки и обязательного реагирования на выявленные нарушения со стороны перевозчиков.

Во-вторых, замечательным механизмом общественного контроля станет развитие «умного» общественного транспорта, «умных» остановок, которые мы только что видели, что даст возможность отслеживать расписание движения и контролировать его соблюдение. Необходимо обязать перевозчиков передавать цифровые данные о движении транспорта в информационные системы регионов и муниципалитетов.

В-третьих, должна быть выстроена разветвлённая система общественного контроля. И здесь, на мой взгляд, значительную роль могут играть общественные палаты, которые станут точками сборки и координации различных центров общественного контроля.

И, в-четвёртых, хорошей практикой является организация муниципального совета пассажиров – полноценного субъекта общественного контроля. Считаю, будет правильным наделить такой совет определёнными полномочиями, дающими право, например, на получение полной информации от органов власти...

Соколов Максим Юрьевич, Министр транспорта:

...Качество и безопасность пассажирских перевозок напрямую зависят от состояния используемых транспортных средств. И сегодня в парке городского пассажирского транспорта доля транспортных средств старше десяти лет в целом по стране составляет более 50 процентов, а по трамваям – свыше 75 процентов. Темпы обновления, к сожалению, отстают от необходимого уровня в среднем наполовину.

Решение указанной проблемы требует привлечения федеральных ресурсов, и это в полной мере соответствует практике зарубежных стран, при которой финансовое содействие местным органам власти оказывается на национальном уровне. Мы такие программы реализуем с 2012 года. Правительством Российской Федерации меры поддержки и обновления некоторых видов подвижного состава принимались и по линии Минтранса, и по линии Минпромторга, в первую очередь это касалось автобусов, работающих на газомоторном топливе, электрического транспорта.

Но стабильным источником софинансирования мероприятий по обновлению подвижного состава, на наш взгляд, должна стать индексация утилизационного сбора. Здесь дополнительные доходы, которые будут поступать уже начиная с 2018 года, по нашим с Минфином и Минпромторгом расчётам, могут составить около пяти миллиардов рублей в год. И конечно же, целесообразно эти средства направить в первую очередь на поддержку закупки экологических, инновационных видов транспорта, которые в том числе оборудованы и для пользования маломобильными группами населения. В первую очередь это, конечно, трамваи, электробусы, моторвагонный подвижной состав, троллейбусы и другая техника.

В настоящее время частный бизнес не только участвует в приобретении новых автобусов, но и мы видим, что он готов к реализации комплексных проектов, предусматривающих не только транспортную работу, но и строительство, реконструкцию, последующую эксплуатацию, например, трамвайной сети, в том числе путевого хозяйства, депо и так далее.

Для внедрения подобных подходов необходимо дополнить существующий закрытый перечень объектов концессионных соглашений в нашем законодательстве транспортно-пересадочными узлами, интеллектуальными транспортными системами и другими объектами, необходимыми для комплексного транспортного обслуживания населения.

Включение в этот перечень автоматизированных систем позволит вовлечь частных партнёров, бизнес в разработку автоматизированных систем управления дорожным движением, обеспечить транспортный комплекс системами сбора информации о транспортных потоках, а также создать единые системы продажи билетов и оплаты проезда на различных видах транспорта.

Для линейных объектов транспорта особенно важно предусмотреть возможность включения в состав концессионного соглашения неделимого имущества двух или более публично-правовых образований – субъектов Федерации, муниципалитетов. Особенно это актуально в рамках Московского и Санкт-Петербургского транспортных узлов.

Предлагаю во всех регионах России внедрить комплексные планы транспортного обслуживания населения, которые позволят более качественно организовать региональное сообщение, расставить приоритеты в развитии отдельных видов транспорта и повысить эффективность бюджетных расходов на эти цели.

Поддерживая представленные рабочей группой предложения о необходимости разработки комплексного закона о региональных пассажирских перевозках, следует отметить важность завершения оформления правовых условий для организации перевозок пассажиров на всех видах транспорта. Если в отношении автомобильного транспорта у нас соответствующее регулирование было введено законом в 2015 году, и сейчас как раз говорилось о необходимости внесения в него поправок, то в части железнодорожного транспорта, используемого в пригородном сообщении, взаимоотношения организатора перевозок и перевозчиков до настоящего времени не урегулированы какими-либо нормативными правовыми актами.

Не сформированы долгосрочные механизмы государственного регулирования, которые позволяют определить необходимые параметры на период инвестиционного цикла деятельности перевозчиков и, таким образом, обеспечить долгосрочное заёмное финансирование на обновление и модернизацию подвижного состава. Также не установлена ответственность за организацию транспортного обслуживания населения в субъектах Российской Федерации с учётом её комплексности и, как мы сегодня говорили, стандартов перевозок, тарифов, субсидий. Всё это надо взаимоувязать в отдельном законопроекте.

Наконец, не урегулирован вопрос организации транспортного обслуживания в пригородном сообщении на территории смежных субъектов. Это тоже требует своего решения. Мы считаем, что необходимо также установить механизм организации регулярного пассажирского сообщения железнодорожным транспортом, в том числе для обеспечения гарантированного транспортного обслуживания населения и модернизации пассажирского транспорта, повышения его эффективности и конкурентной среды.

Следует разграничить между различными органами власти полномочия по организации маршрутов регулярных перевозок, в первую очередь, конечно, на региональном и муниципальном уровнях. Требуется обеспечить переход на систему долгосрочных договоров на организацию регулярных железнодорожных перевозок и чётко и прозрачно определить маршруты и объёмы перевозок, а также их качественные характеристики.

В связи с этим необходимо скорейшее завершение работы над проектом федерального закона об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения.

Требуется также полноценного законодательного регулирования функционирования внеуличного транспорта – метрополитена, монорельсовых систем, где-то даже используются канатные дороги и фуникулёры для перевозки пассажиров. Такой законопроект в соответствии с Вашим поручением подготовлен, направлен в Государственную Думу, принят в первом чтении, и мы также рассчитываем, что в ближайшее время он будет принят Государственной Думой.

Фундаментом для дальнейшего развития общественного транспорта должно стать и определение экономически обоснованной стоимости транспортной работы. Мы отмечаем, что тенденция наметилась в последние годы по установлению заказчиками нулевой цены контракта при проведении конкурсов на организацию пассажирских перевозок, и это поставило перевозчиков на грань выживания.

На большинстве маршрутов собираемой платы, тем более что она зачастую регулируется субъектами или муниципалитетами, недостаточно для покрытия всех необходимых затрат перевозчиков. И экономить им приходится на всём: и на зарплатах, и на обслуживании техники и, к сожалению, на требованиях безопасности – как технологической, так и транспортной. Это, конечно же, негативно отражается на качестве обслуживания пассажиров. По данным статистики, за 2016 год убытки перевозчиков городского пассажирского транспорта в целом по стране составили почти 13,5 миллиарда рублей. Убыточными являются около 60 процентов всех организаций, которые осуществляют регулярные автобусные перевозки, а среди электрического транспорта доля таких предприятий ещё больше – 80 процентов.

Мониторинг показывает, что в ряде субъектов Российской Федерации рост тарифов на пассажирские перевозки за прошлые годы составляет 2–2,5 процента, это не дотягивает даже до уровня инфляции.

И конечно же, мы уже здесь говорили о необходимости обеспечения справедливой цены на организацию пассажирских перевозок. В настоящее время мы завершаем разработку порядка определения начальной максимальной цены контракта при закупках в сфере регулярных перевозок. По нашим оценкам, после внедрения такого порядка и определения начальной максимальной цены доходы организаций, которые будут осуществлять перевозки, должны увеличиться примерно на 15 процентов, а в межмуниципальном сообщении – более чем на 30 процентов. Это также позволит в трёхлетнем периоде довести уровень оплаты труда работников рабочих специальностей, занятых на таких предприятиях, до уровня заработной платы в среднем по региону – сегодня он ниже, чем средний по региону, на средних и крупных предприятиях, что, естественно, влечёт за собой и утечку кадров, текучку, – обеспечит снижение зависимости от труда мигрантов, а также предотвратит старение парка.

Не менее значимым является вопрос обеспечения полного и своевременного субсидирования выпадающих доходов пригородных железнодорожных компаний. Мы об этом говорим не первый год. На уровне федерации приняты достаточные, исчерпывающие решения, обнулен НДС до 2030 года, введён льготный коэффициент 0,01 платы за инфраструктуру. В целом меры поддержки ежегодно дают в пригородный железнодорожный комплекс порядка 42 миллиардов рублей только за счёт решений федерального уровня. Но в любом случае есть выпадающие доходы, и на долю субъектов здесь ложится порядка 14 миллиардов рублей. В рамках этого года пока предусмотрено только 11 миллиардов субъектами Российской Федерации, это около 80 процентов от необходимого уровня.

Также в ряде субъектов проблемным вопросом продолжает оставаться некорректное планирование пассажирооборота с целью занижения потребностей в субсидиях пригородным компаниям. И здесь я хотел бы попросить обратить внимание глав субъектов на недопустимость таких мер, которые не дают нормально обеспечить функционирование пригородного железнодорожного комплекса. Выполнение в полном объёме субъектами обязательств по субсидированию пригородных перевозок, безусловно, важно, для того чтобы выполнить Ваше поручение о сохранении той модели, того объёма пассажирских перевозок в пригородном сообщении, который существует в настоящий момент.

Уже говорилось о том, что в ближайшие годы надо будет вывести по требованиям технического регламента порядка полутора тысяч вагонов, и, конечно же, нужны средства на замещение их новым современным транспортом.

Также хотел бы отметить непосредственное влияние на безопасность деятельности городского пассажирского транспорта обеспечения необходимого предрейсового контроля его технического состояния. В соответствии с действующим законодательством выпуск транспортного средства на линию без отметки о прохождении предрейсового контроля не допускается. Нарушение этой нормы влечёт наложение соответствующего административного штрафа. Но использование такой бумажной технологии не позволяет нам в режиме онлайн обеспечить контроль за всеми транспортными средствами, которые выходят на линию. И здесь, конечно, необходимо внедрять автоматизированные системы фиксации результатов проведения предрейсового технического контроля и передачу их в централизованную базу данных.

Имеющееся в стране количество медицинских работников сегодня не позволяет в полной мере обеспечить качественный медосмотр каждого водителя, который выходит на линию, особенно это касается удалённой местности, сельских территорий. И мы понимаем, что зачастую такие отметки ставятся достаточно формально. Поэтому считаем возможным и необходимым в ближайшие годы развитие и использование телемедицинских технологий, разработанных на базе отечественного программного обеспечения. Телемониторинг состояния здоровья сотрудников, которые занимаются пассажирскими перевозками, конечно, серьёзным образом позволит поднять безопасность движения и предотвратить возможные аварии.

В заключение хотел отметить, что претворение в жизнь всех обсуждаемых сегодня решений невозможно и без комплексного научного и кадрового сопровождения. Мы полагаем, что созданный в соответствии с Вашим поручением Российский университет транспорта на базе МИИТ возьмёт на себя не только науку и образование, но и будет вести вопросы комплексной трансформации транспортной, логистической инфраструктуры в стране, сопровождения регионов в части реализации их транспортной политики, станет координатором для всех учреждений образования и науки в транспортной сфере.

Для этого мы считали бы необходимым наделить наш Российский университет транспорта правом самостоятельно устанавливать образовательные стандарты и требования для реализуемых программ высшего образования, которые касаются транспортной сферы.

И конечно же, необходима соответствующая база, поэтому предлагаем также рассмотреть вопрос использования средств программ развития образования и развития транспортной системы для этих целей.

Потому что в своё время мы из нашей программы развития транспортной системы передали средства в программу развития образования – обратно, к сожалению, пока ничего не получили.

Уважаемый Владимир Владимирович! Уважаемые коллеги!

При подготовке заседания президиума были предметно рассмотрены все поступившие предложения от транспортных компаний страны. Минтранс поддерживает выводы и рекомендации, которые были сделаны и озвучены рабочей группой. Прошу также поддержать их в рамках нашего сегодняшнего заседания.

Собянин Сергей Семёнович, мэр Москвы:

Хотел поблагодарить Вас за системное внимание к решению транспортных проблем – для Москвы и Московского региона это особенно важно. Без эффективного и современного транспорта развитие города, я считаю, невозможно. Поэтому основные инвестиционные вложения Москвы – именно в транспортную инфраструктуру. Речь идёт о метрополитене, пригородных железнодорожных перевозках, которые мы развиваем совместно с РЖД и коллегами из Московской области, обновление подвижного состава. В результате количество пассажиров общественного транспорта не падает, как в предыдущие годы, а растёт, и сегодня уже более 70 процентов москвичей передвигаются именно с помощью общественного транспорта. Кроме того, постоянный и долгосрочный заказ даёт возможность транспортному машиностроению создавать новые образцы подвижного состава, которые Вы сегодня видели на выставке: это действительно современные машины мирового уровня.

Первое – это освобождение от НДС наземного подвижного транспорта. У нас метро, пригородные перевозки освобождены от НДС, а наземный транспорт при городском заказе не освобождается от НДС. С Минфином эта позиция согласована, есть даже разъясняющее письмо, которое говорит о том, что НДС не нужно облагать наземные перевозки, но тем не менее это требует законодательного регулирования для однозначного трактования.

Второе, в общественном транспорте по-прежнему очень серьёзная проблема, связанная с безбилетниками: сегодня от 20 до 30 процентов граждан, к сожалению, ездят без билетов. Это совершенно небезобидная вещь в силу того, что транспортная компания теряет 20–30 процентов своих доходов. Это перекладывается автоматом на тарифы, на тех, кто платит за свой проезд.

Сегодняшняя система контроля за безбилетниками, к сожалению, не очень эффективна в силу того, что организация, которая занимается контролем, и работники контролирующих органов не наделены правом требовать даже документы у нарушителей. Это означает, что без полиции контролировать безбилетный проезд невозможно. Грузить полицейских такой работой бессмысленно и неэффективно, поэтому было бы правильно соответствующие поправки в законодательстве прописать.

Вы видели, Владимир Владимирович, возможности перехода на электротранспорт: новый подвижной состав, электробусы. Он придёт на замену существующему троллейбусному парку. В то же время там есть проблема, связанная с водителями нынешних троллейбусов. Их в Москве более трёх тысяч человек, сегодня они не имеют права управлять новым подвижным составом: нужно, по сути дела, заново проходить весь процесс обучения, получения прав и так далее. Предлагаем создать возможность [для водителей] с правами на вождение троллейбуса для облегчённого перехода на вождение электробусов. Это облегчит саму систему и, конечно, даст возможность огромным коллективам стабильно продолжать работать с новым видом транспорта.

Следующий вопрос связан с такси. За последние годы в Москве количество легальных такси увеличилось в восемь раз. По сути, создана новая отрасль: только в Москве работает около 100 тысяч таксистов. И этот процесс в настоящее время, можно сказать, стабилизировался: полностью урегулированы требования к таксистам и по цвету, и по качеству такси, и по обеспечению ГЛОНАСС, системой слежения и так далее. Тем не менее в связи с приходом на этот рынок интернет-агрегаторов существует проблема, потому что не все из них выполняют требование работать только с легальными таксистами. Было бы правильным записать в закон требование, что интернет-агрегаторы должны работать только с легальными таксистами, это бы облегчило дальнейшее регулирование данной отрасли.

Следующая серьёзная проблема связана с междугородными перевозками и вообще с нелегальными перевозками. За несколько последних лет мы задержали вместе с полицией в Москве и поставили на штрафплощадки около четырёх тысяч нелегальных перевозчиков, такси. На этих автобусах можно привезти в Москву кого угодно и что угодно. К сожалению, действующая система административных штрафов не приносит результатов: мы выписываем штраф, а этот автобус перерегистрируется на другую компанию, снова ездят и продолжают нарушать. Эта проблема, наверное, во всех регионах, но в Москве особенно остро, потому что это связано с терроризмом, с безопасностью и так далее.

Поэтому предлагаются такие санкции, как конфискация автобусов у нелегальных перевозчиков. Такая мера позволила бы в кратчайшие сроки навести на этом рынке порядок и вообще снять проблему нелегальных перевозок.

И последнее предложение. МВД проводило проверку на транспорте, и серьёзные претензии к перевозчикам связаны с тем, что там огромное количество людей работает с неснятой судимостью за тяжкие преступления. К чему это ведёт: у нас на такси работают люди, осуждённые за грабежи, кражи, убийства и так далее. Думаю, что вряд ли кому-то хочется попасть пассажиром к такому водителю. Было бы правильно законодательно закрепить запрет работать лицам, которые судимы за тяжкие преступления.

И в заключение хотел бы поблагодарить наших коллег из «Трансмашхолдинга», группы «ГАЗ», «КамАЗ», которые оказывают содействие в создании нового современного транспорта и обеспечивают поставки их на рынок, делая перевозку пассажиров комфортной и современной.

В.Путин: Что касается нелегальных перевозок, в целом контроль нужно усиливать, система мер должна быть, которая понимала бы, где, кто, как, кого перевозит, по каким маршрутам, на каких условиях. Об этом нужно системно подумать.

Чубайс Анатолий Борисович, председатель правления УК «РОСНАНО»:

Буквально одно слово. Я тоже хотел поддержать доклад рабочей группы во главе с Сергеем Ивановичем: мне кажется, целостный взгляд – от законодательной нормативной базы до мер по экономике, которые позволяют подтянуть к самоокупаемости эту отрасль.

Одну вещь я бы дополнил – я не увидел её в докладе и в рекомендациях, – имею в виду технологические тренды в этой сфере. Есть, наверное, что-то интересное, но спорное – самоуправляемый автомобиль, который вчера Вам показывали в «Яндексе». А есть, как мне кажется, вещи, которые уже точно бесспорны, которые уже начинают реализовываться, но они не отражены в тексте. Имею в виду электрификацию городского транспорта. Это уже не теория. Вам показали то, что делает промышленность: Москва идёт по пути электробусов, Питер наш родной идёт по пути троллейбусов с удлинённым ходом, но совершенно очевидно, что электрификация в городском транспорте – это такой назревший тренд, который уже не в работах теоретиков, а в реальной жизни реализуется.

Если бы напрямую он был упомянут в числе рекомендаций рабочей группы – это не связано с какими-то финансами, с бюджетными вопросами, но для промышленности, для бизнеса – и для производителей самих транспортных средств, и для производителей литий-ионных аккумуляторов – а и то, и другое уже сегодня страна может производить – это важная стратегия, которая даёт возможность правильно определять свои долгосрочные планы.

Если это возможно, я просил бы хотя бы упомянуть эту технологию как перспективную для этого вида транспорта.

В.Путин: Анатолий Борисович, Вы правы: и электрификация транспорта, и газификация – вот два тренда, которые, совершенно точно, нужно учитывать.

Колокольцев Владимир Александрович, Министр внутренних дел: Прежде всего хотел бы поддержать мэра Москвы в его позиции об ужесточении ответственности за нелегальные перевозки. Система штрафов, к сожалению, не работает в полной мере, и те суммы, которые налагаются в соответствии с действующим законодательством, никоим образом риски не снижают. Эта проблема усугубляется ещё тем, что в основном нелегальные перевозчики используют старые автомобили, имею в виду тот транспорт, который они используют, от «Газелей» до автобусов больших.

В.Колокольцев: Это небезопасно.

Последние два случая, например: в Краснодарском крае 25 августа, в конце прошлого месяца, автобус упал с пирса, 18 человек погибли; буквально позавчера в Карачаево-Черкесии то же самое – автобус с пассажирами попал в дорожно-транспортное происшествие, 20 человек погибло.

У нас 40 процентов эксплуатируется пассажирского транспорта со сроком эксплуатации десять и больше лет. Поэтому в данной ситуации нам без ужесточения контроля и подхода к этому вопросу обойтись нельзя. А если посмотреть в целом, то этот транспорт, занимающийся пассажирскими перевозками, составляет от общего количества транспорта всего пять процентов.

Министерство внутренних дел, имею в виду ГИБДД, на имеющейся сегодня базе готово подключиться к техническому осмотру, и этот вид транспорта, который и морально, и технически уже устарел, готово осматривать и, соответственно, приводить владельцев в то чувство, в котором они должны пребывать, потому что это очень и очень опасно.

В целом у нас в последние годы сокращается количество дорожно-транспортных происшествий, связанных с транспортными перевозками, но что касается вопроса о перевозке пассажиров автобусными

маршрутами, здесь у нас, к сожалению, ситуация с каждым годом ухудшается. Если в целом дорожно-транспортная дисциплина укрепляется, то вот касаясь пассажиров – это очень и очень опасно.

В.Путин: Давайте мы это пропишем и реализуем. Правильно.

Пожалуйста.

Е.Москвичёв: Уважаемый Владимир Владимирович!

Максим Юрьевич [Соколов] в своём выступлении затронул вопрос по порядку [формирования] реальной цены контракта на оказание услуг. Владимир Владимирович, у нас просьба такая: поручить Правительству Российской Федерации, чтобы до конца года этот порядок утвердить. Он впервые сделан всеми заинтересованными структурами, институтами, в течение двух лет мы его обсуждали. И поверьте, эти вопросы, которые сегодня в регионах, где занижена контрактная цена, где не выплачивают деньги, где 50 процентов всего лишь выплачивается заработная плата, – это будет ликвидировано. Это не говорит о том, что пассажир будет платить всю цену: тот, кто приходит на эту работу на длительный контракт, будет видеть себестоимость услуги, а субъект уже определит, какой тариф должен быть по оплачиваемости населением, а разницу будет доплачивать. И тогда будут покупаться новые экологические автобусы.

И второй сектор. Действительно, сельские маршруты сегодня выпали из комплексного развития. У нас почти 40 тысяч населённых пунктов, жители из посёлков идут в районные центры – построены даже дороги с круглогодичным сообщением – пешком в больницы и по каким-то делам. С чем это связано? Это связано с маленьким пассажиропотоком, убыточностью.

Субъекты в одиночку этот вопрос не решат. Нужно посмотреть при комплексном развитии по утилизационному сбору, чтобы автобусы нашего производства для сельских маршрутов хотя бы как-то субсидировались от утилизационного сбора. Тогда они начнут развиваться, и село будет с районным центром жить.

Мы сейчас по регионам ездим, как депутаты, смотрим – и действительно, почти 60 процентов людей по семь-восемь километров вынуждены идти пешком. Поэтому это было бы действительно эффективно. За пять лет эту проблему можно снять.

В.Путин: Проблема острая, точно совершенно нужно думать, как её решать, не думать, а быстрее это делать. Самое простое, конечно, это субсидирование, естественно.

Е.Москвичёв: Там небольшая сумма будет, около миллиарда рублей на всю Россию.

В.Путин: Давайте всё это вместе продумаем, посмотрим.

Орешкин Максим Станиславович, Министр экономического развития:

Два маленьких комментария. Вы во вступительном слове говорили про единый билет. Я просто приведу пример: у нас есть высокоскоростная железная дорога между Москвой и Санкт-Петербургом, есть город Великий Новгород, который находится рядом, и до недавнего времени невозможно было купить билет из Санкт-Петербурга, например, до Новгорода. Нужно было купить до станции Чудово, потом делать пересадку, покупать отдельный билет и ехать до Новгорода. Эта задача вместе с РЖД,

Белозёров Олег Валентинович, Президент ОАО «Российские железные дороги», касательно этого конкретного случая решена, и сейчас это можно уже сделать. Но это показывает, насколько неэффективно у нас используется инфраструктура и какой сетевой эффект можно получить, если этот единый билет реализовать. И принципы работы нам нужно строить от потребностей человека, а не от транспортных компаний или видов транспорта.

И вторая история. В протокольном решении есть предложение по изменению закона о концессиях, по включению транспортно-пересадочных узлов, это действительно очень важная история. Мы сейчас как раз в Правительство внесли пакет изменений по инфраструктурной ипотеке, мы там его учтём, и если у коллег есть какие-то ещё предложения по изменению концессионного законодательства, то с большим удовольствием слушаем и тоже добавим в этот пакет.

Голубев Василий Юрьевич, губернатор Ростовской области:

Самое, мне кажется, важное сегодня, что мы на самом деле все говорим о комплексности развития, Вы прежде всего об этом сказали. Это актуально, конечно, для различных региональных и муниципальных территорий.

Но с чем мы столкнулись сейчас, когда в течение примерно трёх лет меняем трамваи в Ростове, Таганроге, Новочеркасске: слово «комплексность» должно касаться и того, по каким маршрутам они ходят. Потому что, как только мы купили новые трамваи в Таганрог, где почти 60 процентов населения каждый день ездит именно на трамвае – он через весь город проходит, – мы поняли, что мы не решим эту проблему, потому что пути пришли в негодность: как по волнам идёт трамвай.

Аналогичным образом в некоторой степени и по Ростову: мы с «Трансмашхолдингом» сотрудничаем, и до конца текущего года сто процентов трамваев на улицах Ростова будут новые, но вот эта часть заметно сдерживает. Муниципалитеты с этим не справятся, а это муниципальный транспорт – в том случае, если говорить о таких крупных городах.

И сельские территории – то, о чём говорилось, – это очевидно требует внимания. Сложная проблема, но, безусловно, это касается людей.

Первая часть очень важная, потому что это большая часть транспортного обслуживания населения.

М.Хромов: Уважаемый Владимир Владимирович!

В Вашем сообщении и в сообщениях, выступающих обозначена проблема – теневые перевозчики. Мы занимаемся автобусными перевозками, столкнулись с этим, скажем так, на практике. Предложение: поручить разработать комплексную систему информирования и контроля перевозчиков именно в междугородном сообщении, поскольку масштаб бедствия действительно очень серьёзный.

Эта система будет полезна как для государства, которое создаст условия для вывода перевозчиков из теневого сектора, так и для пассажиров, поскольку повысит и прозрачность перевозки для них, и безопасность в первую очередь. И для бизнеса это тоже подспорье, поскольку будет доступ к информации о наличии мест и, по сути, о количестве проданных мест. Это тоже очень важно для того, чтобы развивать этот вид деятельности.

Владимир Владимирович, просьба поддержать и поручить создание такой системы. Это судьбоносно.

В.Путин: Хорошо, договорились. Мы в сегодняшнем решении как раз так, как Вы сформулировали эту просьбу, – так её и запишем: разработать соответствующую систему борьбы с нелегальными перевозками.

Орлов Алексей Маратович, глава Республики Калмыкия:

У нас есть предложения по двум вопросам. Первое – закрепить на федеральном уровне выдачу лицензий на перевозку пассажиров всеми видами автомобильного транспорта, оборудованного для перевозки более восьми человек, и установить равные права для всех перевозчиков – как водителей, так и перевозчиков, – осуществляющих регулярные и нерегулярные перевозки пассажиров. Это очень хорошая мера, которая бы помогла стабилизировать работу в данном направлении.

И второе: мы сегодня, мне кажется – может быть, не в тему, но тем не менее, – упустили авиа-, воздушные перевозки. На региональном уровне когда-то существовала эта тема, опыт был применён Правительством хороший, имею в виду субсидирование перевозчиков, осуществляющих внутрирегиональные перевозки.

Буквально год-полтора тому назад у нас между столицей Калмыкии и Ростовом, Минеральными Водами летали перевозчики, которые субсидировались из федерального бюджета. Очень были востребованы маленькие легкомоторные воздушные средства. Это был пилотный проект, но, на наш взгляд, по нашему маршруту он себя оправдал.

Если бы была возможность рассмотреть продолжение этой программы, мы бы были рады – я думаю, не только я, но и мои коллеги из других регионов. Это работало бы на внутрирегиональные маршрутные перевозки.

В.Путин: Всё? Спасибо.

Коллеги, спасибо большое. Я хочу поблагодарить рабочую группу.

Кстати говоря, извините, Алексей Маратович [Орлов], по первому вопросу Ваше предложение уже реализуется. В проекте закона, который в Госдуме находится, это лицензирование предусмотрено.

Вопрос очень важный, и я хочу ещё раз сказать спасибо рабочей группе, президиуму Госсовета. Обязательно учтём предложения, которые возникли в ходе сегодняшней дискуссии, и сделаем всё для того, чтобы их реализовать. Но без консолидированной работы с руководителями регионов эффективной эта работа быть не может. Поэтому я вас тоже прошу включиться активно во всё, о чём мы сегодня говорили, во всё, что предлагается рабочей группой, президиумом Госсовета и будет реализовываться Правительством. Так что в этой части всем спасибо, и, надеюсь, мы эффективно поработаем в самое ближайшее время все вместе над решением этих вопросов, чрезвычайно важных, повторяю, для страны, для экономики и для граждан страны.

Теперь по поводу того, о чём сказал Алексей Васильевич [Гордеев], – по поводу закрепитости региональных бюджетов.

Алексей Васильевич вспомнил об одном из совещаний, где присутствовали и коллеги из регионов, руководители регионов. Это было не единственное совещание, мы несколько раз собирались с Правительством, в последний раз у меня, в Кремле, этот вопрос обсуждали совсем недавно. Есть определённые договорённости. В чём они заключаются?

Во-первых, действительно, необходимость решения этого вопроса заключается в том, что он приобрёл острый характер. 31 процент так называемых собственных доходов регионов идёт на погашение кредитов.

Кстати говоря, несмотря на то что проблема остаётся крайне острой – я сейчас скажу о том, что предлагается для её решения, – всё-таки объём задолженности сокращается, потому что собственные доходы регионов растут достаточно приличными темпами. Сейчас только мне [Козак Дмитрий Николаевич, заместитель Председателя Правительства](#) показывал график: у нас на 1 января 2017 года [госдолг регионов] был 2318 миллиардов, этот объём снизился, а в процентном отношении [к собственным доходам регионов] – с 36,5 процента до 33,8 общий объём задолженности. Так что он снижается, но снижается небольшими темпами.

Нам нужно расчистить региональные финансы, с тем чтобы они приобрели новое качество, которое позволяло бы делать бюджеты на уровне регионов бюджетами развития, а не бюджетами выплачивания процентов по кредитам.

В 50 регионах долг превышает половину собственных доходов, а в восьми регионах он выше, чем собственные доходы. Это, конечно, абсолютно критический уровень.

Напомню, что последние три года мы активно занимались замещением дорогих кредитов из коммерческих банков бюджетными кредитами. Сегодня на их долю приходится почти половина госдолга субъектов – свыше триллиона рублей. Понятно, что на обслуживание и погашение долга отвлекаются значительные средства, которые можно было бы направить на цели социально-экономического развития.

В этой связи о чём мы договорились с Правительством? Не скрою, вы присутствовали на одном из этих совещаний, споров по этому поводу много, но тем не менее договорённости состоялись, они окончательные. В чём они заключаются? С 1 января 2018 года – прошу на это обратить внимание всех наших коллег из регионов: и тех, кто здесь присутствует, в Ульяновске, сегодня, и тех, кто услышит нас и увидит по средствам массовой информации, – с 1 января 2018 года мы запускаем программу реструктуризации накопленных бюджетных кредитов, рассчитанную как минимум на семь лет.

Для отдельных регионов – сейчас скажу, для каких – эта программа может быть ещё более льготной, она может быть растянута на 12 лет. Причём в первые два года действия программы – я просил Правительство, и мы об этом договорились, Минфин тоже согласился – договорились заложить максимально льготные условия: регионам нужно будет выплачивать всего по пять процентов долга ежегодно. Такой график позволит субъектам Федерации только в ближайшие два года высвободить в общей сложности 428 миллиардов рублей.

Что это значит: разница между действующими правилами, действующим графиком погашения бюджетных кредитов и предлагаемым графиком программы реструктуризации составит в 2018 году 250,5 миллиарда рублей, и в 2019 году – 177,5 миллиарда рублей.

Поясню на примере ряда регионов, главы которых и здесь, в этом зале, сегодня находятся.

Для Калужской области, например, это будет означать, что в 2018–2019 годах вы сможете высвободить дополнительно 15,7 миллиарда рублей, для Смоленской области – 12 миллиардов рублей, для Краснодарского края – 10,7 миллиарда рублей, для Ульяновской области – 3,8 миллиарда рублей.

Фактически это дополнительные деньги, помощь дополнительная регионам со стороны федерального бюджета. У субъектов таким образом высвобождаются деньги, появляются дополнительные ресурсы для решения социально-экономических задач, для решения задач, связанных с созданием новых рабочих мест, для повышения уровня жизни граждан, в том числе, кстати говоря, и для решения вопросов транспортного обслуживания населения, но не только это.

На что хочу обратить внимание: эти средства, которые вы дополнительно получите, нужно будет направить и на оздоровление региональных финансов. Нельзя, как некоторые говорят, как сеятели, эти деньги налево и направо разбрасывать, а потом через пару лет опять прийти в банк либо в федеральный бюджет с протянутой рукой. Эти средства должны быть направлены на оздоровление финансов, на сокращение бюджетного дефицита, на снижение кредиторской и другой задолженности. Я сейчас об этом ещё скажу, какая там ещё есть задолженность, вы сами об этом знаете.

Мы также решили, хочу добавить, что для субъектов, которые в 2018–2019 годах обеспечат рост региональной налоговой базы и неналоговых поступлений в свои бюджеты темпами не ниже инфляции, будет предусмотрена дополнительная льгота. Я уже об этом упоминал, сейчас ещё раз хочу сказать: эта льгота будет заключаться в продлении программы реструктуризации до 12 лет. Но в первые два года вы должны будете показать качество своей работы, и те, кто качество это покажет, получают дополнительную льготу в виде дополнительной рассрочки выплат по кредитам.

Прошу Министра финансов дополнительных сложностей для регионов не создавать. Знаю, что у Вас были идеи, связанные с тем, чем дополнительно нагрузить и как выявить эту эффективность какими-

то дополнительными критериями, но давайте на этом ограничимся. За два года если обеспечат рост региональной налоговой базы темпами не ниже инфляции – это достаточный показатель для того, чтобы получить дополнительную льготу, то есть рассрочить ещё до 12 лет.

Такие регионы и в 2020 году должны будут погасить лишь пять процентов долга, а в дальнейшем их платёж составит по 10 процентов ежегодно вплоть до 2029 года, когда будут оплачены оставшиеся. Мы посчитали, что к 2029 году остаток составит всего пять процентов, и тогда нужно будет погасить пять процентов.

При этом прошу Правительство – хочу сейчас обратить на это внимание, это важно, – включить в прирост налоговой базы субъектов Федерации и ту её часть, которая не облагается налогами благодаря действию региональных налоговых льгот. Это важно, для того чтобы регионы продолжали работу над повышением инвестиционной привлекательности, в том числе используя налоговые стимулы.

Поясню, о чём идёт речь. При существующих методиках распределения дотаций при решении о дотациях не учитывался тот факт, что у регионов возникают выпадающие доходы в связи с предоставлением региональных льгот. Скажем, вместо ста рублей – льготу предоставили – в бюджет региональный идут только 70 рублей, условно. А Минфин при распределении дотаций всегда исходил из того, что вроде как все 100 рублей в кармане у региона есть.

Мы договорились с Минфином, что это не будет учитываться, будет учитываться только фактическое поступление в бюджет за вычетом тех денег, которые вы предоставили своим инвесторам в качестве льгот.

На что хотел бы обратить внимание: прошу Минфин, Правительство как можно быстрее разработать методику определения эффективности предоставления льгот. Критерии более или менее понятны, нужно только их определить и сделать это как можно быстрее, и понятно, наверное, почему: потому что льготы можно раздавать кому угодно и как угодно, своим да нашим, а нужно не своим да нашим, а тем, кто эффективно работает в экономике региона. И эта эффективность должна быть определена по методике, которая должна быть соответствующим образом разработана.

Прошу Правительство до конца октября детально разработать все аспекты реструктуризации бюджетных кредитов, провести необходимую работу с каждым субъектом Федерации. При этом хочу подчеркнуть: участие регионов в программе реструктуризации будет носить сугубо добровольный характер. Думаю, что на самом деле все захотят, конечно, принять участие в такой программе, но тем не менее никто этого навязывать не будет.

Придётся скорректировать и действующие соглашения о предоставлении бюджетных кредитов. Прошу заложить в них не только новые сроки, но и условия погашения кредитов, сделать так, чтобы они были реалистичными: не на бумаге, а на деле для всех.

Далее, помимо задолженности по бюджетным кредитам в регионах до сих пор, несмотря на то что мы замещали бюджетными кредитами коммерческие, тем не менее проблема долгов перед коммерческими банками продолжает оставаться острой. На долю этих кредитов приходится около 30 процентов регионального госдолга, причём для отдельных субъектов размер этой задолженности стал запредельным, в том числе в силу объективных, конечно, причин. Я уже говорил о восьми регионах, где уровень закредитованности больше, чем собственные доходы.

В этой связи мы договорились с Правительством и с Минфином, что положение этих субъектов Федерации должно учитываться отдельно и в отношении этих субъектов Федерации должен быть разработан особый подход. В некоторых субъектах – не знаю, здесь присутствующие делали так или нет – руководители забирались в налоговые поступления будущих лет, то есть в этом году брали с налогоплательщиков то, что они должны заплатить в следующем и последующих годах. А на следующий год как жить? Такой способ ведения хозяйства является, как бы это совсем мягко сказать, спорным, загоняет в тупик региональные финансы в конце концов. Но тем не менее разбираться с этим нужно. Сейчас не буду вдаваться в детали, мы с [Силуановым Антоном Германовичем, Министром финансов](#) говорили об этом подробно, он знает наперечёт все эти регионы, и по ним тоже есть конкретные предложения.

Кроме того, в целом ряде регионов накопилась большая просроченная кредиторская задолженность бюджетных учреждений. С этим, уважаемые коллеги, нужно разобраться отдельно: как возникает эта задолженность, какими темпами, почему. Сейчас, конечно, придут и принесут целый перечень объективных причин, я уже их знаю, но я не уверен, что эти причины всегда носят объективный характер. Руководители регионов должны самым внимательным образом следить за этим. А кто будет следить-то: из Москвы за этим не уследишь, это ваша обязанность.

Такая задолженность, безусловно, негативно влияет на состояние региональных финансов в целом, на качество услуг, которые оказываются гражданам.

Прошу Правительство вместе с руководителями субъектов Федерации определить точные объёмы просроченной кредиторской задолженности бюджетных учреждений – это большая работа, но этим нужно

заняться, – проанализировать причины её формирования, предложить эффективную систему мер для её снижения, а также для снижения задолженности перед коммерческими банками, безусловно.

Кстати говоря, здесь тоже надо разбираться отдельно с задолженностью перед коммерческими банками. Да, можно, конечно, всегда ссылаться на то, что объективно денег не хватает, Минфин не даёт, мы вынуждены идти в коммерческие банки. Так ли это? Всегда ли это обосновано?

С руководством Сбербанка говорили, они приняли решение снизить ставку по коммерческим кредитам с 14, скажем, до 8,5 [процента]. Не все обращаются за этим снижением, возникает вопрос: а почему? Может быть, выгодно кому-то из руководителей регионов платить высокую ставку? Кому это выгодно? Зачем они это делают? Я внимательно посмотрю, кстати говоря, на эти примеры.

Мы до конца текущего года все эти вопросы должны будем закрыть. А программа – я её практически обрисовал, и в ближайшие пару-тройку дней она будет принята.

11 августа Министр транспорта РФ Максим Соколов принял участие в заседании рабочей группы по вопросам комплексного развития пассажирских перевозок в регионах



По информации сайта kremlin.ru, в заседании, прошедшем под руководством помощника Президента РФ, секретаря Государственного совета Игоря Левитина, приняли участие представители федеральных и региональных органов исполнительной власти, экспертного сообщества. Местом проведения стал Филёвский автобусно-троллейбусный парк Москвы, где были представлены современные пассажирские транспортные средства, используемые на региональных и городских маршрутах.

М. Соколов представил доклад рабочей группы, содержащий основные предложения по развитию пассажирского транспорта. Обсуждались предложения по унифицированию существующих классификаций пассажирских перевозок и обеспечению комплексного взаимоувязанного развития пассажирского транспорта как на региональном, так и на муниципальном уровне.

Рабочей группой предлагается установление каждым субъектом Российской Федерации стандартов транспортного обслуживания населения, разработанных с учётом региональных особенностей, законодательное закрепление обязательности разработки и исполнения региональных комплексных планов транспортного обслуживания населения. При этом требования к составу стандартов транспортного обслуживания таких комплексных планов и порядок их формирования должны быть утверждены на федеральном уровне и быть едиными для всех регионов Российской Федерации.

Кроме того, обсуждалась необходимость создания единой цифровой среды в сфере обеспечения пассажирских перевозок на межрегиональном, региональном и муниципальном уровне с целью обеспечения планирования и мониторинга указанной деятельности.

3 – 4 августа Председатель Мособкома профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Л.Н. Емельяненко принял участие в работе V Международного Евразийского форума "ТАКСИ"

Обсуждались актуальные вопросы, касающиеся работы водителя в качестве профессионального водителя такси:

- как будут развиваться трудовые отношения в такси;
- нужно ли повышать профессиональную подготовку водителя;
- управление водительским составом: наиболее оптимальные схемы;
- как контролировать водителя на линии;
- совершенствование системы предрейсового контроля: возможно ли это.

Пленарное заседание, посвященное стратегическим направлениям развития национального рынка такси в России, прошло под председательством А. Старовойтова, депутата ГД РФ, члена Комитета Государственной Думы ФС РФ по транспорту и государственному строительству.

В ходе заседания выступили заместитель министра транспорта РФ Н. Асаул, заместитель руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы Д. Пронин, представители ГИБДД МВД России, Федеральной налоговой службы.

По данным организаторов в 2017 году на площадке форума представлены 68 регионов России. За последние годы участниками Форума стали представители 22 иностранных государств. В этом году список пополнился Словенией и Эстонией.

В работе Форума от Общероссийского профсоюза работников автотранспорта и дорожного хозяйства также приняли участие председатель профсоюза В. Ломакин, председатель территориальной организации профсоюза г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области Г. Любина, советник председателя Московского горкома профсоюза Н. Силкин.

Форум продлился два дня. По итогам работы Форума принята резолюция, консолидирующая общественные предложения по совершенствованию государственной политики в сфере такси.



Мострансавто примет меры по укреплению транспортной дисциплины на предприятии



31 августа в ГУП МО "Мострансавто" состоялось совещание по вопросам безопасности дорожного движения. В мероприятии приняли участие руководители более 30 филиалов предприятия, начальники отделов безопасности, а также советник генерального директора Мострансавто Юрий Фельде и заместитель начальника УГИБДД ГУ МВД России по Московской области Дмитрий Столяров.

Участники встречи рассмотрели текущие показатели аварийности на пассажирском транспорте и обсудили мероприятия по укреплению транспортной дисциплины, улучшению условий труда и отдыха водителей, контролю транспортных средств на линии, обучению персонала и др.

Особое внимание, в связи с началом учебного года, было уделено безопасности перевозок детей и техническому состоянию школьных автобусов, контроль которого был проведен накануне во всех филиалах предприятия.

В целях осуществления превентивных мер, направленных на предупреждение дорожно-транспортных происшествий и снижение тяжести их последствий, ГУП МО "Мострансавто" будет разработан единый годовой план по обеспечению безопасности перевозки пассажиров, а также перечень требований к его реализации. Кроме того, в ближайшее время планируется существенное ужесточение дисциплинарных мер в отношении ответственных сотрудников и руководителей филиалов при совершении дорожно-транспортных происшествий.

Источник: [МОСТРАНСАВТО](#)

ОБНОВЛЕНИЕ ПАРКА ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

В Видном запущен первый в Подмоскovie электробус с динамической подзарядкой

В четверг, 7 сентября, ГУП МО "Мострансавто" совместно с МУП "Видновский троллейбус" провело



выездной технический совет, посвященный развитию электротранспорта в Московской области. В рамках мероприятия был запущен новый электробус Тролза-5265 - первый в Подмоскovie электрический транспорт с динамической подзарядкой.

В заседании приняли участие председатель Общественного совета при Министерстве транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области Леонид Липсиц, главный инженер Мострансавто Виктор Хальзов, генеральный директор ТролЗа Иван Котвицкий, а также

представители московских автобусных перевозчиков и российских производителей электрического транспорта.

Участники встречи обсудили опыт эксплуатации электробусов в России и в мире, развитие электротранспорта, а также модели, уже существующие на рынке. В качестве примера на мероприятии была представлена последняя разработка троллейбусного завода, г. Энгельс - электробус Тролза-5265. Его основная особенность - динамический способ зарядки. Как и троллейбус, электробус оснащен штанговыми токоприемниками, подсоединяющимися к контактной сети. С их помощью происходит процесс зарядки, при этом никакой дополнительной инфраструктуры, например станций зарядки, не требуется. Электробусу достаточно проехать 1,5-2 км, подключенным к контактной сети, после чего он сможет преодолеть расстояние в 20 км за ее пределами. Максимальная длина автономного хода машины составляет 72 км.

Новое транспортное средство способно развивать максимальную скорость 70 км/час. Его салон вмещает более 100 пассажиров, 29 из которых - в комфортабельных креслах. Электробус имеет низкопольную конструкцию кузова и адаптирован для маломобильных граждан и людей с детскими колясками.

По словам Виктора Хальзова, для Мострансавто сохранение окружающей среды имеет особое значение. "В рамках Года экологии мы активно развиваем это направление. Весь подвижной состав, который выйдет на маршруты предприятия в этом году, оснащен двигателями самого высокого экологического класса Евро-5. Кроме того, мы заинтересованы в развитии электрического транспорта. Так, на маршруте Мострансавто в Одинцово уже проходит испытание электробус второго поколения КАМАЗ. Теперь в планах предприятия - провести опытную эксплуатацию новой модели Тролза-5265 с динамической подзарядкой", - отметил главный инженер Мострансавто.

Источник: [МОСТРАНСАВТО](#)

Первый в России автобус МАЗ-231185 выйдет на маршрут Мострансавто

Сегодня, 5 сентября, в рамках международной транспортной выставки COMTRANS-2017 состоялась передача ГУП МО "Мострансавто" нового междугороднего автобуса МАЗ-231185 для проведения опытной эксплуатации.

В день открытия выставки стенд автомобильного завода посетили генеральный директор предприятия Владислав Мурашов, его заместители Вячеслав Имангулов и Антон Бучнев, главный инженер Мострансавто Виктор Хальзов, а также представители технической службы подмосковного перевозчика.



специальной зоной для проезда пассажира-колясочника. Из преимуществ MAZ-231185 можно выделить комфортабельный салон с 45 пассажирскими сидениями и двумя дополнительными откидными местами. Рабочее место водителя также усовершенствовано с учетом профессиональных нагрузок и оснащено необходимыми современными технологиями, включая навигацию.

Планируется, что испытания нового автобуса пройдут на междугороднем маршруте в Коломне. Это позволит проверить заявленные производителем характеристики в напряженных эксплуатационных условиях и получить по итогам объективные результаты.

Источник: [МОСТРАНСАВТО](#)

В Подмосковье заключен контракт на приобретение более 1,7 тыс. автобусов - министр Игорь Тресков



Министерство транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области заключило контракт с АО "Сбербанк Лизинг" на приобретение 1 758 пассажирских автобусов на общую сумму 12 млрд рублей. Об этом сообщил министр транспорта и дорожной инфраструктуры региона Игорь Тресков.

"Поставка новых автобусов осуществляется в рамках обновления пассажирского транспорта в Подмосковье, - отметил министр Игорь Тресков. - Автобусы будут направлены в филиалы Мострансавто, в которых имеется дефицит подвижного состава. Поставка транспортных средств

начнется уже в сентябре 2017 года и завершится в марте 2018 года. Таким образом, за это время подвижной состав предприятия будет обновлен на треть, а средний возраст автобусов сократится с шести до четырех лет. Это позволит обеспечить максимально комфортное транспортное обслуживание жителей региона".

В распоряжение ГУП МО "Мострансавто" поступят автобусы трех классов: малого (900 единиц), среднего (243 ед.), большого (615 ед.) класса.

"Все новые автобусы, которые поступят в Мострансавто, отвечают международным требованиям к комфорту и безопасности пассажирских перевозок. Транспортные средства оснащены современными технологиями: климатическими установками, низким уровнем пола, навигацией, системами информирования. Весь подвижной состав адаптирован для проезда людей с ограниченными возможностями - устройствами для посадки и высадки пассажиров и специальными местами для размещения коляски. Кроме того, новые автобусы Мострансавто будут оснащены двигателями самого высокого экологического класса Евро-5, что позволит не наносить вред окружающей среде", - отметил генеральный директор Мострансавто Владислав Мурашов. Ожидается, что до конца 2017 года будет поставлено более 700 единиц транспортных средств, остальные автобусы будут направлены в предприятие до марта 2018 года включительно.

На данный момент автобусные маршруты в Московской области обслуживают 4 733 единицы подвижного состава.

Источник: [Министерство транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области](#)

Мострансавто продемонстрировало возможности нового электробуса КАМАЗ

В четверг, 21 сентября, ГУП МО "Мострансавто" провело выездной технический совет, посвященный перспективам использования электрического транспорта в Подмосковье. Участники встречи обсудили характеристики и особенности существующих на рынке моделей. Также внимание было уделено вопросам эксплуатации автобусов в парке предприятия и поставке нового подвижного состава в IV квартале текущего года - I квартале 2018 г.

В мероприятии приняли участие главный инженер Мострансавто, руководители технических подразделений филиалов предприятия, а также представители заводов-производителей автомобильного и электрического транспорта.

В рамках деловой программы была представлена новая модель электрического транспорта - одна из последних разработок КАМАЗ, собранная на базе автобуса "НЕФАЗ" с использованием компонентов инжиниринговой компанией DrivElectro. Электробус имеет низкопольную конструкцию кузова и вмещает 85 пассажиров, из которых 24 - в эргономичных креслах с ремнями безопасности.

Электробус оснащен литий-титанатными аккумуляторами мощностью 230 кВт, которые полностью заряжаются за 40 минут от станции ультрабыстрой зарядки. Накопленной за это время энергии машине достаточно для преодоления расстояния в 38 км. При этом на запас хода влияют различные факторы: количество пассажиров в салоне, температура за бортом, состояние дороги и другие. Кроме того, возможен "ночной" вариант зарядки от электрической сети. В таком режиме для восстановления работоспособности машине понадобится около 4 часов.

Максимальная скорость движения транспортного средства - 90 км/час, а время разгона до "городской" скорости 60 км/ч - 30 секунд.

На электробусе установлена пневматическая подвеска с телескопическими амортизаторами, пневматическими элементами и возможностью наклона кузова - так называемый, "книлинг", делающими более комфортным вход для пассажиров с ограниченными возможностями.

Заявленные производителем характеристики нового транспорта в скором времени будут испытаны на подмосковных маршрутах.

В заключительной части мероприятия гости увидели новые автобусы, которые вскоре поступят в Мострансавто: ПАЗ 320445-04 "Вектор" NEXT среднего класса и ГАЗ Луидор 2250DS малого класса. По сравнению со своими предшественниками, новые транспортные средства стали еще удобнее: они оснащены кондиционерами, видеоаппаратурой с высоким разрешением, технологиями для проезда людей с ограниченными возможностями - подъемниками и специализированным местом для размещения коляски.

Источник: [Министерство транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области](#)

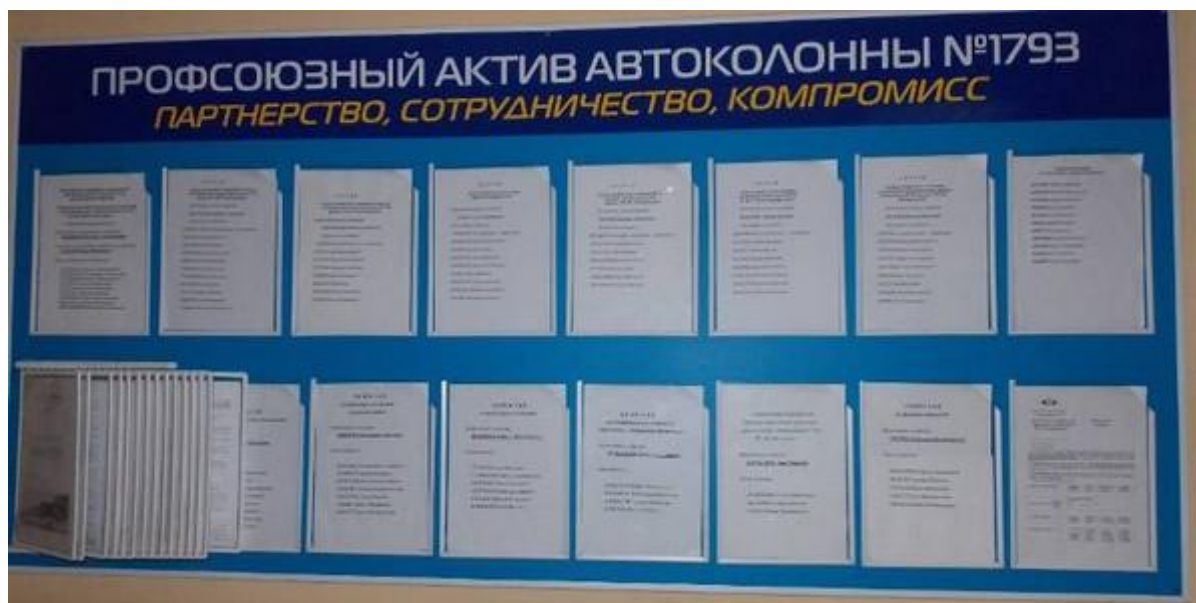
ПОСЕЩЕНИЕ ПРЕДПРИЯТИЙ ОТРАСЛЕЙ

2 августа 2017 года в Филиале ГУП МО "МОСТРАНСАВТО" "Можайское ПАТП" в соответствии с приказом ГУП МО "МОСТРАНСАВТО" от 28.07.2017 № 217 "О создании комиссии" правовой инспектор труда Профсоюза Варламов Игорь Владимирович принял участие в работе Комиссии по проверке фактов, изложенных в обращении председателя Мособкома профсоюза Л.Н. Емельяненко от 17.07.2017 №01-6/205. Комиссией с привлечением представителей администрации и водителей филиала была проведена всесторонняя проверка выявленных Профсоюзом нарушений.

По результатам работы Комиссией были даны указания администрации филиала на устранение нарушений законодательства о труде и иных нормативных правовых актов, содержащих нормы трудового права. Кроме того, оказана консультативная и практическая помощь специалистам предприятия, а также председателю профсоюзного комитета по вопросам текущей профсоюзной работы.

7 августа 2017 года в соответствии с планом работы Московского областного комитета профсоюза на II полугодие 2017 года правовым инспектором труда Варламовым Игорем Владимировичем проведена проверка соблюдения трудового законодательства в Филиале ГУП МО "МОСТРАНСАВТО" "Автоколонна № 1793" г. Орехово-Зуево.

По результатам проведенной проверки была оказана консультативная и практическая помощь специалистам предприятия, а также председателю профсоюзного комитета по вопросам текущей профсоюзной работы.



23 августа 2017 года в Филиале ГУП МО "МОСТРАНСАВТО" "Видновское ПАТП", и 31 августа 2017 года в Филиале ГУП МО "МОСТРАНСАВТО" "Управление автовокзалов и автостанций", в соответствии с планом работы Московского областного комитета профсоюза на II полугодие 2017 года правовым инспектором труда Варламовым Игорем Владимировичем проведены проверки соблюдения трудового законодательства.

По результатам проведенных проверок были выданы представления на устранение нарушений законодательства о труде и иных нормативных правовых актов, содержащих нормы трудового права. Оказана консультативная и практическая помощь специалистам предприятия, а также председателям профсоюзного комитета по вопросам текущей профсоюзной работы.

8 сентября 2017 года главным техническим инспектором труда Мособкома профсоюза Пироговым Николаем Николаевичем и правовым инспектором труда Варламовым Игорем Владимировичем проведена проверка соблюдения трудового законодательства и законодательства по охране труда Российской Федерации в Филиале ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» «Можайское ПАТП».

В связи с поступившим в Мособком профсоюза обращением от работников указанного филиала, основное внимание было уделено условиям работы мойщиков – уборщиков подвижного состава. Проведен осмотр рабочих мест и бытовых помещений данной категории рабочих. Администрацией филиала предприняты необходимые меры по улучшению условий работы мойщиков – уборщиков подвижного состава.

Кроме того, оказана консультативная и практическая помощь специалистам предприятия, а также представителям профсоюзного комитета по вопросам текущей профсоюзной работы.

13 сентября 2017 года председатель Мособкома профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Л.Н. Емельяненко встретилась с генеральным директором ОАО "Хотьковский автострой" П.В. Новиковым.

Во время встречи обсуждались вопросы социально-экономического состояния предприятия, рассматривались вопросы социального партнерства, возможности заключения коллективного договора.

13 сентября 2017 года председатель Мособкома профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Л.Н. Емельяненко посетила первичную профсоюзную организацию филиала ГУП МО "МОСТРАНСАВТО" "Автоколонна № 1791", г. Сергиев-Посад.

Во время посещения председатель встретилась с мойщиками подвижного состава, которые проинформировали о задолженности по заработной плате предыдущего работодателя, имеющего контракт с ГУП МО "МОСТРАНСАВТО" на услуги по мойке.

22 сентября 2017 года заместитель председателя Мособкома профсоюза Ю.В. Смекалин встретился с новым руководителем МУП "Подольский троллейбус" Л.В. Топчием.

Стороны обсудили вопросы социально-экономического положения предприятия, взаимоотношений Работодателя с профсоюзным комитетом, подготовки проекта нового коллективного договора.

Работодателем было акцентировано внимание на сложном финансовом положении предприятия, старом подвижном составе и ряде других проблемных вопросов. Отмечено, что за 3 месяца удалось уменьшить задолженность предприятия на 39 млн. руб., выплата заработной платы работникам осуществлялась своевременно.

Зам. председателя Мособкома профсоюза проинформировал директора предприятия об обращении к Губернатору Московской области А.Ю. Воробьеву о необходимости принятия целевой Программы по обновлению парка подвижного состава предприятий пассажирского транспорта на ближайшие три года, в т.ч. городского электрического транспорта, учитывающей различные источники финансирования (областной бюджет, собственные средства - амортизация) и формы приобретения, в т.ч. лизинг.

Поскольку в ответе отраслевого министерства приведена информация только по обновлению автобусного парка ГУП МО "МОСТРАНСАВТО", Стороны обсудили необходимость повторного обращения к областному руководству в части, касающейся обновления парка подвижного состава предприятий городского электрического транспорта.

Зам. председателя Мособкома профсоюза обсудил с председателем профкома М.А. Сусловым вопросы текущей работы первичной профсоюзной организации, подготовки проекта нового коллективного договора, профкому представлены необходимые ранее запрашиваемые материалы по профорганизации.

28 сентября 2017 года в соответствии с планом работы Московского областного комитета профсоюза на II полугодие 2017 года главным техническим инспектором труда Мособкома профсоюза Пироговым Николаем Николаевичем и правовым инспектором труда Варламовым Игорем Владимировичем проведена проверка соблюдения трудового законодательства и законодательства по охране труда Российской Федерации в Филиале ГУП МО "МОСТРАНСАВТО" "Межрайонное автотранспортное предприятие № 2 Автоколонна 1417" г. Коломна.

По результатам проведенной проверки были выданы представления на устранение нарушений законодательства о труде и иных нормативных правовых актов, содержащих нормы трудового права и законодательства по охране труда Российской Федерации. Оказана консультативная и практическая помощь специалистам предприятия, а также председателю профсоюзного комитета по вопросам текущей профсоюзной работы.

МОЛОДЕЖНАЯ ПОЛИТИКА

Состоялся молодежный форум ФНПР "Стратегический резерв - 2017"



В начале августа на озере Байкал (о. Ольхон) в формате палаточного лагеря состоялся Всероссийский молодежный профсоюзный форум "Стратегический резерв-2017". Более 200 молодых лидеров членских организаций ФНПР представляли все федеральные округа России. В составе делегации ЦК Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства участвовал главный специалист по организационно-информационной работе Московского областного комитета профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства - Дмитрий Шишов.

С приветственным словом на открытии форума выступила заместитель председателя ФНПР Галина Келехсаева:

- После проведения региональных форумов Ольхон собрал лучших из лучших. Призываю вас к консолидации усилий и проявлению себя в новых условиях жизни. Отрабатыв на площадках форума и набравшись энергетики Ольхонской земли, мы должны на Всемирном фестивале молодежи в Сочи продемонстрировать нашу профсоюзную мощь. Мы обязаны показать, что новое гражданское общество, формируемое в очень сложных экономических условиях, надежно защищено одной, но очень справедливой организацией - такой как профсоюз. Всё в наших руках!

Многие участники побывали на форуме ФНПР впервые. Неделя прошла как один день. И, конечно, не каждый был готов к палаточной жизни. Организаторы сделали лучшее, что могли в данных условиях. Каждый день участников ждали новые впечатления и яркие эмоции. Сильный тренерский состав готовил для профсоюзных активистов самые нужные обучающие игры.

В течение недели проходили лекции и тренинги по технологиям достижения цели, профсоюзной идеологии, а также панельные дискуссии на тему модернизации профсоюзного движения. Кроме этого, по инициативе участницы форума Анны Банюк была организована экологическая акция по ликвидации стихийной свалки на берегу Байкала. И это уже стало первым практическим результатом работы молодежи. Стоит отметить разноплановость преподносимой информации. У каждого тренера прослеживался свой четкий подход.

Основными темами образовательной программы стали формирование социальных институтов, слом ментальных моделей, искусство переговоров.

Именно такие знания, полученные в студенческие годы, позволят правильно выстроить свою карьеру в будущем и дадут уникальную возможность изменить жизнь в своём регионе и стране в целом.

ОБУЧЕНИЕ



Профсоюзные «казначеи» собрались в Нижнем Новгороде чтобы обсудить финансовые вопросы.

С 11 по 15 сентября 2017 года в Нижнем Новгороде прибыли председатели территориальных и первичных организаций профсоюза РОСПРОФТРАНСДОР, главные бухгалтеры, члены контрольно-ревизионных комиссий профсоюзных организаций.

Участники встретились с ведущими специалистами научных организаций в области

налогообложения, организации учета и отчетности, юриспруденции.

Большой интерес собравшихся вызвал Круглый стол с участием председателя Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Владимира Ломакина, Главного правового инспектора труда профсоюза Евгения Чумаевского и заведующей финансовым отделом аппарата профсоюза Светланы Айзатулиной. В ходе состоявшейся дискуссии участники поделились опытом работы, обменялись мнениями о проводимой финансовой и организационной политики в профсоюзе и направлениях ее совершенствования.

В обучении принимала участие заведующий финансовым отделом – главный бухгалтер Мособкома профсоюза Надежда Константиновна Клопкова.



В рамках проводимой в ОУП ВО "Академия труда и социальных отношений" традиционной осенней Недели профсоюзов, в период с 19 по 22 сентября 2017 года состоялся семинар профсоюзного актива и специалистов в области социально-трудовых отношений и социального партнерства.

В семинаре приняли участие главный специалист по правовой работе Мособкома профсоюза Варламов И.В., бухгалтер-ревизор Мособкома профсоюза Царькова О.В., председатель Профкома филиала ГУП МО "МОСТРАНСАВТО" "Раменское ПАТП" Минаева Н.В.



В соответствии с утвержденной Программой на семинаре были рассмотрены такие вопросы как:

- Современные тенденции экономического развития России и задачи профсоюзов;
- Правовое регулирование отношений в сфере социального партнерства; Регулирование оплаты труда в Российской Федерации;
- Актуальные проблемы социального партнерства в России;
- Банкротство. Основы для расчета финансовых показателей;
- О солидарных и накопительных пенсиях;
- О работе Фонда социального страхования по внедрению электронного больничного листа нетрудоспособности и организация перехода на прямые выплаты пособий застрахованным лицам.

- О работе страховых представителей пациентов в медицинских организациях и другие вопросы.

Также, в рамках Недели профсоюзов 21 сентября прошла международная научно-практическая конференция "Мир труда в XXI веке".

Ученые и эксперты из России и зарубежных стран обсудили основные тенденции развития трудовых отношений в рамках Стратегии развития информационного общества в Российской Федерации на 2017 - 2030 годы и утвержденной в июле текущего года Правительством РФ программы "Цифровая экономика Российской Федерации".

По итогам семинара всем участникам были вручены сертификаты о прохождении дополнительной общеобразовательной программы "Социальное партнерство как механизм продвижения достойного труда".

XVI СПАРТАКИАДА МОСОБКОМА ПРОФСОЮЗА

26 августа 2017 года на базе Стадиона "Гераклион" состоялась финальная часть XVI-й Московской областной профсоюзной Спартакиады работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. В соревнованиях приняли участие 12 команд, среди них - 10 команд, представляющих филиалы ГУП МО "МОСТРАНСАВТО", команда МУП «Видновский троллейбусный парк» и команда ОАО "Шаховской ДСК".

В азартной и упорной борьбе победителями в общекомандном зачёте стали:



I место – команда Павлово-Посадского ПАТП;
II место – команда МУП «Видновский троллейбусный парк»;
III место – команда Автоколонны № 1788 (г. Подольск).

ПО МИНИ-ФУТБОЛУ

I место – команда Королёвского ПАТП;
II место – команда ОАО «Шаховской ДСК»;
III место – команда Одинцовского ПАТП.

В ЭСТАФЕТЕ 4 по 100 метров

I место – команда ОАО «Шаховской ДСК»;
II место – команда Павлово-Посадского ПАТП;
III место – команда МАП № 2 Автоколонна 1417 (г. Коломна).

В ПЕРЕТЯГИВАНИИ КАНАТА (команда 6 чел.)



I место – команда Автоколонны № 1788 (г. Подольск);

II место – команда МАП № 1 Автоколонна 1787 (г. Люберцы);

III место – команда МАП № 2 Автоколонна 1417 (г. Коломна).

В ПОДНЯТИИ ГИРИ (команда 3 чел.)

I место – команда Автоколонны №1788 (г. Подольск);

II место – команда Королёвского ПАТП;

III место – команда МУП «Видновский троллейбусный парк».



ДАРТС (команда 3 чел.)

I место – команда Павлово-Посадского ПАТП;

II место – команда Автоколонны №1788 (г. Подольск);

III место – команда МУП «Видновский троллейбусный парк».

В ПОДНЯТИИ ГИРИ (личный зачёт - 24 кг рывок сумма с 2-х рук)

I место – Рогов Игорь (Автоколонна № 1788 г.

Подольск) – 145 раз;

II место – Анохин Александр (Автоколонна № 1788 г. Подольск) – 129 раз;

III место – Рудько Александр (Королёвское ПАТП) – 102 раза.

ДАРТС (личный зачёт)

I место – Шибилкин Евгений (Павлово-Посадское ПАТП);

II место – Оськин Павел (Павлово-Посадское ПАТП);

III место – Балтак Дмитрий (МУП «Видновский троллейбусный парк»).



СОРЕВНОВАНИЯ СПОРТИВНЫХ СЕМЕЙ (эстафета + дартс)

I место – семья Шибилкиных (Павлово-Посадское ПАТП);

II место – семья Кашициных (Королёвское ПАТП);

III место – семья Ленковых (МУП «Видновский троллейбусный парк»).

ДАРТС (личный зачёт среди руководителей)

I место – Середнёв Андрей (Министерство транспорта и дорожной инфраструктуры МО);

II место – Родимов Сергей (Автоколонна № 1791 г. С.-Посад);



III место – Фирсов Василий (Автоколонна № 1788 г. Подольск).

В ПОДНЯТИИ ГИРИ (личный зачёт - 16 кг рывок сумма с 2-х рук)
(личный зачёт среди руководителей)

I место – Фирсов Василий (Автоколонна № 1788, г. Подольск) – 55 раз;

II место – Родимов Сергей (Автоколонна № 1791 г. С.-Посад) - 53 раза.



16 сентября 2017 года на базе спортклуба "Балашиха" состоялись соревнования по гиревому спорту и перетягиванию каната в рамках XXIII Спартакиады Союза "Московское областное объединение организаций профсоюзов" среди областных организаций профсоюзов и трудовых коллективов 2017 года.

Профсоюз работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Московской области представляли команды:

- "Автоколонна № 1788" Филиал ГУП МО "МОСТРАНСАВТО" г. Подольск;
- "МАП № 1 Автоколонна 1787" Филиал ГУП МО "МОСТРАНСАВТО" г. Люберцы.

В упорной борьбе Литовцев Василий, из команды МАП № 1 Автоколонны 1787 г. Люберцы, занял III по гиревому спорту в категории свыше 90 кг., а в соревнованиях по перетягиванию каната, призовые места заняли:

I место - команда Автоколонны № 1788 г. Подольск;

II место - команда МАП № 1 Автоколонны № 1787 г. Люберцы.



Мособком профсоюза выражает искреннюю благодарность Победителям и участникам соревнований и желает новых спортивных достижений и побед!

КОНКУРСЫ

26 сентября 2017 года состоялся Конкурс художественной самодеятельности "Профсоюзная радуга"

Конкурс проводился Союзом "Московское областное объединение организаций профсоюзов" на базе учебного центра в поселке Дубровский, Московской области.

От Мособкома профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства в Конкурсе приняли участие одни из лучших представителей предприятий отрасли, филиалы ГУП МО "МОСТРАНСАВТО" представляли: "Волоколамское ПАТП", "МАП № 2 Автоколонна 1417" г. Коломна, "Автоколонна № 1790" г. Серпухов. От пассажирского горэлектротранспорта - коллектив из МУП "Видновский троллейбусный парк".

III-ое место в номинации "Вокал" заняла **Повага Ольга Леонидовна** из Волоколамского ПАТП.

III - е место в номинации "Художественное слово" заняла **Самусенко Галина Валентиновна** из МАП № 2 Автоколонна 1417 г. Коломна.



В номинации "Вокал" с музыкальным сопровождением блестяще выступила **Скоринина Татьяна Владимировна** из МУП "Видновский троллейбусный парк". В номинации "Художественное слово" приняла участие **Пистер Вера Яковлевна** из Волоколамского ПАТП.



Также в номинации "Художественное слово" приняла участие **Пимкина Алла Анатольевна** из Автоколонны № 1790 г. Серпухов



Председатель первичной профсоюзной организации «Павлово-Посадское ПАТП» Филиал ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» - Павел Семенович Бубенок стал лауреатом регионального Конкурса «Лучший пчеловод Подмосковья 2017» и Московского областного конкурса профессионального мастерства «Лучший по профессии» в номинации «Лучший пчеловод». Поздравляем!



Московский областной комитет профсоюза выражает благодарность всем участникам и победителям Конкурса, и желает дальнейших творческих успехов и побед!

«ФОТОКОНКУРС 2017»

30 сентября ЗАВЕРШИЛСЯ «Фотоконкурс 2017» по следующим номинациям:
 "Я б в ... (указание отраслевой профессии) пошел - пусть меня научат"
 "Широка страна моя родная" (фото природы, достопримечательностей)
 "Мастер - золотые руки" (фотографии того, что человек сделал сам, своими руками)

Итоги Конкурса будут объявлены в начале ноября текущего года.

ПРОДОЛЖАЮТСЯ Конкурсы

Конкурс «Профсоюзный спецкор»

Прием материалов на конкурс проводится **с 1 апреля по 30 октября 2017 года.**

Московский областной этап Фотоконкурса ФНПР
«Бороться и побеждать!»

Прием материалов на Конкурс проводится **с 1 мая по 25 октября 2017 года.**

Московский областной конкурс на лучшую информационную и пропагандистскую работу по номинациям:
«Профсоюзный стенд», «Профсоюзы в Интернет-пространстве»,
«Профсоюзные акции»

Прием материалов на конкурс проводится **до 1 февраля 2018 года.**

Все Положения о проводимых Конкурсах размещены на сайте Мособкома
в разделе «ПРОФСОЮЗНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ, АКЦИИ, КОНКУРСЫ»

ОТДЫХ ДЕТЕЙ ЗАВЕРШЕН!



Приказ «Об утверждении Положения о порядке предоставления и оплаты путевок для детей работников ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» в детские оздоровительные лагеря» (Приказ № П-273 от 20.09.2017 г.)

ГОСУДАРСТВЕННОЕ УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ ПАССАЖИРСКОГО
АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ

«МОСТРАНСАВТО»

ПРИКАЗ

**Об утверждении Положения
о порядке предоставления и оплаты
путевок для детей работников
ГУП МО «МОСТРАНСАВТО»
в детские оздоровительные лагеря**

С целью определения единой системы порядка оплаты и условий предоставления путевок в детские оздоровительные лагеря для детей работников ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» и с учетом мотивированного мнения Общественной организации «Профессиональный союз работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Московской области» от 22.08.2017 № 01-4/242

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Утвердить и ввести в действие Положение о порядке предоставления и оплаты путевок для детей работников ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» в детские оздоровительные лагеря (далее – Положение).
2. Директорам филиалов ГУП МО «МОСТРАНСАВТО»:
 - 2.1. Назначить ответственного работника филиала (из числа работников кадровой службы) за взаимодействие с управлением по работе с персоналом аппарата управления ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» в части организации детского отдыха. Представить копию приказа о назначении ответственного работника на электронную почту komova@gupmta.ru.
 - 2.2. Обеспечить перечисление денежных средств за путевки (при условии регистрации ребенка вне территории Московской области) в соответствии с Положением, на расчетный счет ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» в срок до начала заезда детей в детские оздоровительные лагеря.
3. Начальнику управления по работе с персоналом ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» Д.А. Емельяновой обеспечить своевременное представление необходимых документов территориальному структурному подразделению Министерства социального развития Московской области в целях получения частичной компенсации, установленной Правительством Московской области.
4. Считать утратившим силу приказ ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» от 20.05.2016 № 178 «Об утверждении Положения о порядке предоставления и оплаты путевок для детей работников ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» в организации отдыха».
5. Контроль за исполнением приказа возложить на директора по персоналу ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» Е.Э. Гайдо.

Генеральный директор

В.С. Мурашов

ПОЛОЖЕНИЕ

о порядке предоставления и оплаты путевок для детей работников ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» в детские оздоровительные лагеря

2

1. Общие положения

1.1. Настоящее Положение о порядке предоставления и оплаты путевок для детей работников ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» (далее – Предприятие) в детские оздоровительные лагеря (далее – Положение) разработано с целью определения единой системы порядка оплаты и условий предоставления путевок.

1.2. Положение разработано в соответствии с требованиями:

- Устава Предприятия;
- Коллективного договора Предприятия;
- Постановления Правительства Московской области от 12.03.2012 № 269/8 «О мерах по организации отдыха и оздоровления детей в Московской области» - (далее – Постановление);
- Закона Московской области от 12.01.2006 № 1/2006-ОЗ «О мерах социальной поддержки семьи и детей в Московской области».

1.3. В настоящем Положении используются следующие термины:

Детские оздоровительные лагеря – детские загородные оздоровительные лагеря, спортивно – оздоровительные лагеря, иные организации, независимо от организационно – правовых форм и форм собственности, основная деятельность которых направлена на реализацию услуг по организации детского отдыха.

1.4. Данное Положение распространяется на детей работников Предприятия, в том числе освобожденных профсоюзных работников, возраст детей которых от 7 до 15 лет включительно.

1.5. Требования настоящего Положения являются обязательными для исполнения Предприятием.

2. Порядок предоставления путевок

2.1. Для распределения путевок в детские оздоровительные лагеря, работникам Предприятия необходимо предоставить ответственному работнику в филиале, в срок до 25 января текущего года, следующие документы:

- заявление на предоставление путевки (Приложение);
- копия свидетельства о рождении ребенка/копия паспорта ребенка;
- копия документа, подтверждающего регистрацию ребенка по месту жительства.

3. Порядок оплаты путевок

3.1. Предприятие приобретает путевку за 100% ее стоимости.

3.2. Оплата стоимости путевки, предоставленной работнику, осуществляется в следующем порядке:

3.2.1. При условии регистрации ребенка на территории Московской области:

- частичная компенсация за фактическое приобретение путевки в размере 50% от ее стоимости, но не более величины, установленной Постановлением, производится территориальным структурным подразделением Министерства социального развития Московской области;
- оставшаяся часть стоимости путевки относится на расходы за счет средств Предприятия, предусмотренных на мероприятия социального развития.

3.2.2. При условии регистрации ребенка вне территории Московской области:
– 50% стоимости путевки относится на расходы за счет средств Предприятия, предусмотренных на мероприятия социального развития;
– 50% стоимости путевки подлежит компенсации работником в кассу Предприятия, либо может быть удержано из заработной платы на основании личного заявления работника.

3.3. Частичная компенсация стоимости путевки за счет средств Министерства социального развития Московской области и средств Предприятия производится не более одного раза в календарном году на каждого ребенка.

4. Заключительные положения

4.1. Настоящее Положение действует до момента отмены его приказом генерального директора Предприятия.

4.2. Изменения в Положение вносятся приказом генерального директора Предприятия по представлению директора по персоналу.

НОВОСТИ ИЗ ПЕРВИЧЕК



19 августа 2017 года произошло радостное событие - рождение новой семьи. Поженились председатель Молодежного Совета Автоколонны №1786 Мария Дрыженко и член Молодежного Совета Иван Бормин.

ПРОФСОЮЗНЫЙ КОМИТЕТ, ЧЛЕНЫ МОЛОДЕЖНОГО СОВЕТА И КОЛЛЕКТИВ АВТОКОЛОННЫ № 1786 ГОРЯЧО ПОЗДРАВИЛИ МОЛОДОЖЕНОВ, ПОЖЕЛАЛИ ВСЕГО САМОГО ДОБРОГО НА ИХ ЖИЗНЕННОМ ПУТИ И ВРУЧИЛИ ЦЕННЫЙ ПОДАРОК.



17 Сентября 2017 Года Первичной Профсоюзной Организацией Раменского ПАТП Филиала ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» совместно с руководством филиала была организована экскурсия для детей работников предприятия в Океанариум Крокус Сити, перед началом поездки для детей и родителей была проведена лекция в игровой форме по информированию детей о правилах дорожного движения. Были освещены темы о том, что такое светофор, какие сигналы светофора что означают, что такое пешеходный переход, и как правильно переходить дорогу, проинформировали детей о том, что означают некоторые дорожные знаки. А также показали наглядно как правильно пристегиваться ремнем безопасности, как правильно вести себя в общественном транспорте. В сценарий по ПДД были включены загадки, стихи конкурсы для детей.

Главными героями в анимации: в роли полицейского - инструктор по БД Урубков Сергей, в роли зебры - Председатель Профкома Минаева Наталья.



ПОЗДРАВЛЯЕМ ЮБИЛЯРОВ!

ЗА МНОГОЛЕТНЮЮ АКТИВНУЮ РАБОТУ В ПРОФСОЮЗЕ И В СВЯЗИ С 60-ЛЕТИЕМ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ!

БУХГАЛТЕРА ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ «ВОЛОКОЛАМСКОЕ ПАТП» ФИЛИАЛ
ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» **КОРШУНОВУ НАДЕЖДУ ВИКТОРОВНУ!**

ЗА МНОГОЛЕТНИЙ ДОБРОСОВЕСТНЫЙ ТРУД, АКТИВНУЮ РАБОТУ В ПРОФСОЮЗЕ И В СВЯЗИ С 65-ЛЕТИЕМ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ!

ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРОФСОЮЗНОГО КОМИТЕТА «АВТОКОЛОННА № 1789» г. ИВАНТЕЕВКА ФИЛИАЛ
ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» **ФЕДОРИНУ ГАЛИНУ ВИКТОРОВНУ!**

ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ЦЕХОВОГО ПРОФСОЮЗНОГО КОМИТЕТА ПРОИЗВОДСТВЕННОГО КОМПЛЕКСА
«ЕГОРЬЕВСКИЙ» РЕГИОНАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ № 5 ГБУ МО
«МОСАВТОДОР» **САЛТЫКОВУ НАТАЛЬЮ АЛЕКСЕЕВНУ!**

ПРОФСОЮЗУ МОСКОВСКИХ АВТОТРАНСПОРТНИКОВ 60 ЛЕТ

19 сентября 2017 года председатель Мособкома профсоюза Л.Н. Емельяненко поздравила профсоюзный актив транспортных предприятий г. Москвы с 60-летием образования Московского Горкома профсоюза.

В настоящее время председателем Московского Горкома профсоюза является Шуриков Александр Леонидович.

В докладе Горкома, посвященном праздничной дате, были отмечены все периоды истории организации: ее становление и развитие, положение в настоящее время.

Председатель профсоюза РОСПРОФТРАНСДОР Владимир Ломакин в своем выступлении отметил роль МГК в организации I Съезда транспортных рабочих в сентябре 1919 года, который положил начало объединению транспортников по всей России, образованию Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. Профсоюзный лидер поблагодарил собравшихся и в их лице все поколения профсоюзных работников Москвы за их вклад в развитие профсоюза, выполнение уставных задач по защите интересов работников отраслевых предприятий.

Наиболее отличившимся активистам были вручены профсоюзные награды ЦК профсоюза, МФП и Федерации Независимых профсоюзов России.

Источник: [ПРОФСОЮЗ МОСКОВСКИХ АВТОТРАНСПОРТНИКОВ](#)