



## ДИАЛОГ - ЭТО НЕ РАЗГОВОРЫ, А ДЕЛО

**Сергей ЧАЛУЙ,**  
председатель профсоюза  
муниципальных  
работников Москвы,  
кандидат исторических наук

Когда говоришь о профсоюзе муниципальных работников (ПМР), у многих сразу возникает вопрос: «Что за профессия такая - муниципальный работник?» 120 тысяч членов нашего профсоюза представляют более 200 профессий шести основных отраслей хозяйственной структуры столицы. Объединяет их одно - они трудятся на муниципальных предприятиях. Эти ГУПы обеспечивают город теплом, водой, газом, обслуживают все жизнеобеспечивающие системы. А городская профсоюзная организация в свою очередь обеспечивает им самим защиту прав и интересов.

Между прочим, в 2005 году ПМР исполняется 100 лет, так что традиции и опыт у городской организации есть. Но сегодня, в

условиях развивающейся рыночной экономики, перед нами встают совершенно новые задачи. Их решением мы и занимались пять лет - с предыдущей, 18-й отчетно-выборной конференции. Тогда конференция приняла стратегию развития ПМР в новых экономических и политических условиях. Мы исходили из того, что работники муниципальных организаций - это люди, от результатов труда которых непосредственно зависит и благополучие населения, и его представление об эффективности властных структур в целом. С началом реформирования ЖКХ мы задались целью улучшить социальное самочувствие людей, работающих в жилищно-коммунальной сфере. Оно зависит от многих факторов, среди которых на пер-

вом месте - уровень заработной платы. В целом по отраслям, которые объединяет профсоюз, за пять лет зарплата повысилась на 374 процента. Сегодня в жилищно-коммунальном хозяйстве она составляет 7820 рублей, в городском - 14 014 рублей. Городской совет профсоюзов отстаивает необходимость ежегодного повышения заработной платы работников ЖКХ, потому что это прямо влияет на уровень расценок за работы, выполняемые в городском хозяйстве.

Не сразу мы нашли в этом вопросе взаимопонимание в правительстве Москвы. Осенью 2000 года трудовой спор в связи с низкой оплатой труда, неудовлетворительным состоянием охраны труда и отсутствием социальных льгот настолько обострился, что назревала забастовка. Однако с помощью согласительной комиссии удалось не только разрешить конфликт, но и ликвидировать основу для возникновения подобных ситуаций. Было издано распоряжение мэра Москвы об увеличении на 50 процентов фонда оплаты труда, о сохранении ежемесячных компенсационных выплат пенсионе-

рам, работающим в ЖКХ. Тогда же ПМР принял участие в заседании трехсторонней комиссии. Именно с того момента в отрасли установился порядок ежегодных переговоров с правительством Москвы, где определяется процент очередного увеличения заработной платы. И в 2005 году она будет повышена на 27 процентов.

Еще одна важная проблема для ПМР - порядок проведения курсов по формированию, размещению и исполнению городского государственного заказа - это просто чехарда, она устраивает тех, кто хочет быстро «сделать деньги», а потом так же быстро «сделать ноги». Ни наемных работников подрядных организаций, ни население такой порядок не устраивает. Мы обратились в Московскую городскую думу с предложением изменить законы - с тем чтобы договоры заключались минимумом на 3-5 лет. Депутаты нас поддержали.

Девиз ПМР - «Вместе сильнее». Этот призыв к объединению усилий обращен не только к муниципальным работникам. Мы выбрали социальный диалог в

качестве самого эффективного средства решения своих проблем. И вот результат: в отрасли заключено 630 коллективных договоров, подписано 4 соглашения о социальном партнерстве с департаментами. Власти на уровне РФ все последние годы стремятся снизить уровень законодательной защищенности работников, а мы на уровне департаментов и отдельных предприятий все время повышаем его. Например, с Департаментом ЖКХБ плодотворный диалог уже состоялся. Здесь работодатель и мы, защитники интересов наемных работников, не тратим сил на борьбу друг с другом, а работаем для достижения общей цели - создаем людям достойные условия труда и отдыха. То же можно сказать об администрации многих других муниципальных предприятий, где из года в год заключаются коллективные договоры и обе стороны, подписавшие их, полностью свои обязательства.

Сотрудничество с социальными партнерами ежегодно закрепляется при организации и проведении городского конкурса «Московские мастера». За четыре года десятки, сотни людей приняли

участие в конкурсах по профессиональным сферам: слесарь-сантехник, диспетчер ОДС, рабочий комплексной уборки... Такие конкурсы повышают престиж рабочих профессий, привлекают в сферу ЖКХ молодые силы.

Мы только что провели отчетно-выборную конференцию, подвели на ней промежуточные итоги реализации стратегии развития ПМР. Наш профсоюз окреп организационно, мы все время учимся. Только за год более 5000 членов профсоюза прошли подготовку по правовому регулированию трудовых отношений, роли коллективного договора... Для вновь избранного актива проводим психологические тренинги, деловые игры. В контакте с родственными профсоюзами Норвегии и Швеции реализовали 4 проекта обучения активистов отрасли за рубежом.

Словом, опыт проведенной работы убеждает: профсоюз способен не только защищать права и интересы муниципальных работников, но и, развивая социальное партнерство с государственными и коммерческими структурами, способствовать развитию гражданского общества.

В последние годы в российских городах электротранспорт (троллейбусы и трамваи) переживает не лучшие времена. Сокращается финансирование позволяет едва сводить концы с концами, ни о каком развитии не идет и речи. В советское время электротранспорт входил в состав Министерства коммунального хозяйства и финансировался наравне с другими службами: водоснабжением, теплообеспечением и т. д. И это было правильно, поскольку мы такая же необходимая городская структура, как и эти службы. Сейчас предприятия городского электротранспорта переданы в муниципальную собственность и должны финансироваться из местных бюджетов. Но там катастрофически не хватает средств, а действующее законодательство категорически запрещает государственную поддержку (что разительно отличается от законодательства стран Европы и Америки).

Кстати, некоторые наши соседи по СНГ уже поняли всю важность проблемы: и в Белоруссии, и на Украине приняты законы о городском электрическом транспорте, в которых прописана государственная поддержка транспортных, регламентировано отношение городских органов исполнительной власти к перевозчикам в сфере оказания транспортных услуг, госнадзор и контроль. Закреплены обяза-



## О БЕДНОМ ТРАМВАЕ ЗАМОЛВИТЕ СЛОВО

**Людмила САЗОНОВА,**  
начальник службы движения  
муниципального унитарного предприятия  
«Яргорэлектротранс», г. Ярославль

сти транспортников, а главное, их права, в том числе и право на земельные участки. Это очень важный момент, поскольку сейчас во многих регионах России вытесняют дело из городских центров, как это произошло в Ростове-на-Дону, Санкт-Петербурге, Твери. А в Архангельске трамвай полностью ликвидирован. В Москве закрыли дело Апакова на Шаболовке... Да практически все наши коллеги испытывают давление. В ряде городов демонтируют трамвайные пути при расширении дорог (в Москве много таких примеров, сняли трамвайные пути на Беговой).

В законах, о которых я упоминала, прописан и порядок финансирования отрасли. Ведь что сейчас получается? Нам говорят: зарабатывайте сами, у нас рынок. С другой стороны, не дают повышать плату за проезд. Многие по-

литики приходят к власти на популистских лозунгах снижения платы за проезд, а как потом мы будем выживать - их не волнует. Себестоимость поездки у нас в Ярославле - 15 рублей, а пассажиры платят только 6 рублей.

Наступление на общественный транспорт идет и со стороны частных. Те же «газели» возят лишь тех, кто может платить, выбирают маршруты, которые им выгодны, обгоняют общественный транспорт, забывая пассажиров, вообще ведут себя как им вздумается. Конечно, мы не против частных, но пусть они работают на общих основаниях, пусть их машины проходят такой же контроль, как наши, и соответствуют всем требованиям, предъявляемым к общественному транспорту. Когда мне говорят, что «газели» - это удобно, мобильно, я

всегда отвечаю: это только потому, что есть рядом мы. Попробуйте хоть на один день остановить общественный транспорт - вы посмотрите, как перевозят пассажиров эти машины. Во-первых, один трамвай перевозит столько людей, сколько 20 «газелей»! Когда говорят, что они более приспособлены для городских условий, я всегда предлагаю представить, во что превратятся наши и без того перегруженные улицы, если вместо одного трамвая поедут эти 20 «удобных» машин. Не говоря уж о том, что все пенсионеры и льготники просто останутся дома, - их ведь «газели» не возят. И, кстати, понадобится 60 легковых машин, чтобы перевезти пассажиров одного трамвая.

Страны Европы уже давно прошли «детскую болезнь цивилизации», когда казалось, что общественный транспорт не нужен, все будет передвигаться в собственных авто. Например, министр транспорта Франции нам рассказывал, что им приходится сожалеть, что поспешили 60 лет назад разобрать трамвайные пути в Париже. Сейчас их восстанавливают, но это обходится на-

много дороже. «Не повторяйте наших ошибок», - предупредил министр. Такая опасность существует и в нашей стране. Легко все разрушить, как видим, но придется потом восстанавливать. И для электротранспорта надо будет вновь строить трамвайные пути, тянуть контактные провода, отгореть потерянные земли.

Этим проблемам была посвящена проходившая в апреле 2004 года международная конференция транспортников в Дрездене. На ней принята декларация «О важности сохранения и модернизации существующих трамвайных путей». Специалисты Международного союза общественного транспорта (МСОТ) призывают политических лидеров на Востоке понять важность сохранения своих городских рельсовых путей.

Причем наши западные коллеги отдадут предпочтение именно электрическому транспорту как не загрязняющему окружающую среду. Даже наши автоотрасль отвечает жестким требованиям евростандартов, предпочитают называть трамвайные и троллейбусные сети. Что же говорить о России, где автоотрасль пока не отвечает требованиям даже стандарта «евро-0»?

Давайте думать о своем здоровье и о будущем наших детей!



## ОХ, МАНИТ ИХ БЕРЕГ ЯПОНСКИЙ...

**Владимир МОХОВ,**  
журналист

Почему в Москве стремительно дорожают морепродукты?

В том числе и потому, что незаконный промысел водных биоресурсов (ВБР) в территориальном море и исключительной экономической зоне России, их контрабандные поставки в Японию приобрели характер полной вседозволенности. Такой вывод содержится в материалах Российско-японской комиссии по урегулированию претензий, связанных с рыболовством.

Вседозволенность эта наблюдается как в процессе лова, перегруза ВБР на море, так и в ходе транспортировки добытого краба, морского ежа, лососевых в японские порты. Туда словно магнитом тянет промысловые суда как под российским флагом, так и под флагами третьих стран - Белиза, Гондураса, Камбоджи...

Наши дипломаты увязывают это с несовершенством существующей в России системы контроля за морским промыслом, а также более чем либеральным отношением со стороны японских властей к заходам так называемых транспортных судов в свои порты.

Японская сторона и не думает скрывать масштабы браконьерского лова и контрабанды морепродуктов из России. Скажем, только за три первых месяца нынешнего года, по официальным данным японской таможенной статистики, из нашей страны в Японию ввезено 1906 тонн морского ежа. Основные поставки осуществлялись из акватории Южных Курил в порт Ханасаки. При этом распоряжением Правительства РФ общий допустимый улов (ОДУ) морского ежа в Южно-Курильской зоне и Восточно-

Сахалинской подзоне территориального моря России был определен в объеме 1294 и 63 тонны соответственно.

Кроме того, в больших объемах осуществляется ввоз живого и свежего краба в порты Ваканай, Отару, Момбэцу, Абасири, Куширо и Ханасаки из районов Восточного и Западного Сахалина, Северных Курил и Западной Камчатки. Только с января по март в Японию было ввезено 8149 тонн морепродуктов.

Мы потому акцентируем внимание на первых трех месяцах нынешнего года, что в этот период не выдавались какие-либо разрешения на промысел в связи с введением нового порядка распределения квот между российскими ресурсопользователями. Если уж тогда доставка краба и морского ежа в Японию осуществлялась более чем свободно, то можно представить, как развернулись браконьеры, когда им дали зеленую улицу...

Всего за четыре дня наши дипломаты, побывавшие с «проверкой» в японском порту Ханасаки, зафиксировали там 14 российских судов. Подавляющее большинство из них зашли в Ханасаки под вымышленными названиями, регистрационными

номерами, позывными и портными приписки.

Обычно дотошные японцы проявляют в этих случаях поразительный «непрофессионализм». Эмиграционным, таможенным властям, а также представителям управления безопасности на море (УБМ), оказывается, запросто можно втиснуть поддельные регистрационные документы, свидетельства о праве плавания под российским флагом, а также паспорта членов экипажей с указанием вымышленных названий судов и должностей на этих судах. При разгрузке морепродукты капитаны судов хладнокровно предъявляют представителям японской таможенной службы поддельные таможенные декларации, якобы оформленные в российских портах. Никаких подозрений здесь они не вызывают. Получается, контрабанда российских биоресурсов в Японию возведена в закон?

Столь откровенно расписываться в этом представители того же УБМ вроде бы не хотят. В ходе встреч с официальными российскими представителями на словах они демонстрируют определенную «озабоченность». И

даже высказывают подозрения в недостоверности названий «судов-оборотней». Ведь зачастую названия эти нанесены на таблички, прикрепленные к корпусу судна, а то и вовсе дробящейся морской рукой выведены краской на корпусе. Предъявляемые судовой документации тоже изготовлены кустарным способом, как правило, на цветном или черном ксероксе.

Но, видно, японская ментальность не в состоянии «переварить» традиционную русскую изобретательность. Поэтому никаких мер по выявлению настоящих названий судов японцы не предпринимают. И «торговой» деятельности «судов-оборотней» не препятствуют, прикрываясь зачастую ссылками на некие политические решения, принятые в высших эшелонах власти Японии с целью предотвратить переориентацию рыбных потоков из России в порты других стран. Мол, экономике острова Хоккайдо в таком случае будет нанесен существенный ущерб.

Сталкиваясь с подобным «либерализмом», капитаны наших судов демонстративно игнорируют Консульский устав и Кодекс торгового мореплавания РФ, согласно которым требуется

извещать российское консульство как о прибытии судна, так и об обстоятельствах плавания. Зачем тут лишние глаза и уши?

Принять жесткие меры к капитанам судов и предпринять, причастным к контрабанде морепродуктов, просили в свое время и министр сельского хозяйства РФ А. Гордеев, и представитель нашей страны в Российско-японской комиссии по урегулированию претензий, связанных с рыболовством.

Японцы действуют по известному васькиному принципу «слушает да ест». Им просто выгодно за бесценно купать морепродукты, доставляемые в их порты российскими браконьерами. Нам же пора выработать собственные стандарты. Не раз подчеркивалось, что проблема эта должна решаться в комплексе. Пока рыбакам выгодней сдавать улов в Японии, забот у наших пограничников не убавится. Необходимо, чтобы на нашем побережье функционировали заводы, перерабатывающие морепродукцию. И чтобы грабительские налоги и банальный разлет не отбивали интерес доставлять улов в российские порты.

Пока не заработает этот механизм, японский берег так и будет манить к себе наших браконьеров. Ведь даже рыба ищет, где глубже...