***Комплексний аналіз***

***стану соціально-трудових відносин на підприємствах міського електричного транспорту, де упродовж 2016-2018 років відділення Національної служби посередництва і примирення в Дніпропетровській області сприяло вирішенню колективних трудових спорів (конфліктів), запобігало їх виникненню та здійснювало заходи щодо стабілізації стану соціально-трудових відносин під час проведення найманими працівниками акцій соціального протесту, страйків***

(Аналітично-інформаційна довідка станом на 03.04.2019)

На виконання пункту 7.1. Плану роботи Національної служби посередництва і примирення (далі - НСПП) на 2019 рік, затвердженого наказом НСПП від 14.01.2019 № 03, та відповідно до вимог Положення про порядок здійснення аналітично-інформаційної діяльності Національної служби посередництва і примирення, затвердженого наказом НСПП від 09.06.2009 № 32, відділенням Національної служби посередництва і примирення в Дніпропетровській області (далі – Відділення НСПП) проведено комплексний аналіз стану соціально-трудових відносин (далі – СТВ) на підприємствах, в установах та організаціях Дніпропетровської області, де упродовж 2016-2018 років Відділення НСПП сприяло вирішенню колективних трудових спорів (конфліктів), запобігало їх виникненню та здійснювало заходи щодо стабілізації стану соціально-трудових відносин під час проведення найманими працівниками акцій соціального протесту, страйків.

Метою підготовки Відділенням НСПП комплексного аналізу стало:

- узагальнення об’єктивних і суб’єктивних причин виникнення чинників дестабілізації стану СТВ у трудових колективах підприємств міського електричного транспорту;

- визначення дестабілізаційних чинників, що погіршують стан соціально-трудових відносин та пошук шляхів покращення соціально-трудових відносин у трудових колективах підприємств міського електричного транспорту області;

- визначення результативності проведених узгоджувальних зустрічей та інших посередницьких дій, спрямованих на врегулювання випадків дестабілізації стану СТВ;

- узагальнення практики взаємодії з місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, об’єднаннями роботодавців, профспілок з метою врегулювання випадків дестабілізації стану СТВ;

- підготовка висновків і пропозицій щодо поліпшення стану СТВ між сторонами соціального діалогу.

Комплексний аналіз стану соціально-трудових відносин, підготовка висновків та пропозицій Відділення НСПП здійснювалися на підставі:

* узагальнення інформації отриманої від сторін соціально-трудових відносин підприємств міського електричного транспорту Дніпропетровської області;
* узагальнення досвіду роботи Відділення НСПП щодо врегулювання випадків дестабілізації стану СТВ;
* опрацювання інформації, отриманої шляхом особистої участі представників Відділення НСПП в узгоджувальних зустрічах зі сторонами СТВ, спільних заходах з представниками місцевих органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування, об’єднань профспілок і роботодавців та інше, тощо.

**1. Кількість підприємств міського електричного транспорту, що розташовані на території області**

Стабільна робота усіх видів транспорту є невід'ємною умовою нормального функціонування економіки України, а міський електричний транспорт – це частина складного комплексу життєзабезпечення населення міст Дніпропетровської області, який з урахуванням специфіки забудови, протяжності, розміщення промислових зон набуває важливого значення.

Відділенням НСПП було вивчено стан соціально-трудових відносин на підприємствах міського електричного транспорту.

Так, на території Дніпропетровської області упродовж 2016-2018 років функціонувало **4 підприємства** міського електричного транспорту, зокрема:

1. *Комунальне підприємство «Дніпровський електротранспорт» Дніпровської міської ради»* (м. Дніпро) (далі - КП «Дніпропетровський електротранспорт» ДМР»).

Підприємство підпорядковане департаменту транспорту та транспортної інфраструктури Дніпровської міської ради.

1. *Комунальне підприємство «Міський тролейбус»* (м. Кривий Ріг Дніпропетровської області) (далі - КП «Міський тролейбус»).

Підприємство підпорядковане відділу транспорту і зв’язку виконавчого комітету Криворізької міської ради.

1. *Комунальне підприємство «Швидкісний трамвай»* (м. Кривий Ріг Дніпропетровської області) (далі - КП «Швидкісний трамвай»).

Підприємство підпорядковане відділу транспорту і зв’язку виконавчого комітету Криворізької міської ради.

1. *Комунальне підприємство Кам’янської міської ради «Трамвай»* (м. Кам’янське Дніпропетровської області) (далі - КП КМР «Трамвай»).

Підприємство підпорядковане управлянню транспортної інфраструктури та зв’язку Кам`янської міської ради.

**2. Стан і динаміка СТВ на підприємствах галузі, перспективи розвитку галузі та аналіз впливу чинників негативного і позитивного характеру, що формують ці відносини з огляду**

**на зазначені вище особливості**

На сьогоднішній день міський електричний транспорт має вагоме соціально-економічне значення у системі міських пасажирських перевезень, залишаючись найбільш економічним, екологічним і доступним видом транспорту.

На фінансово-господарську діяльність та соціально-економічний стан підприємств міського електротранспорту впливають як позитивні, так і негативні чинники. Серед позитивних чинників можна виділити наступні:

* підприємства міського електричного транспорту забезпечують велику частку внутрішньо міських пасажирських перевезень;
* єдиний вид пасажирського транспорту, де без обмежень перевозяться пільгові категорії пасажирів.

В останні роки діяльність підприємств міського електротранспорту характеризується низкою негативних факторів, які в кінцевому результаті призводять до зниження ефективності їх функціонування та зниження задоволення потреб населення у даному виді транспорту та негативно впливає на стан соціально-трудових відносин.

В містах Дніпропетровської області склалась стійка тенденція до зменшення пасажирообороту через неврегульованість ринку міських пасажироперевезень. Приватні автотранспортні перевізники дублюють маршрути міського електротранспорту, відбираючи платоспроможних пасажирів.

У структурі доходів трамвайних та тролейбусних підприємств українських міст найбільш питому вагу (у середньому 65%) займають отримані ними дотації та субвенції, а решта – це дохід від реалізації квитків, який становить 30-35%. Проте, навіть такі значні розміри фінансових дотацій не дозволяють покрити усі витрати підприємств, внаслідок чого вони отримують збитки.

Також, до цього часу, відсутня єдина методика обліку обсягів пільгових перевезень та порядок нарахування компенсаційних виплат за перевезення пільгових категорій громадян, яка повинна бути затверджена Кабінетом Міністрів України. При цьому, основним джерелом надходження коштів для підприємств міського електричного транспорту є виручка від перевезення пасажирів.

У зв’язку з тим, що фінансування вартості проїзду пасажирів пільгових категорій з державного бюджету України та місцевого бюджетів надходить із затримкою та не в повному обсязі, діючий тариф на перевезення пасажирів не відповідає фактичній вартості перевезень, фінансово-господарська діяльність підприємств збиткова, що погіршує стан соціально-трудових відносин у трудових колективах підприємств міського електричного транспорту.

Несвоєчасне і не в повному обсязі отримання субвенцій не дає змоги в повній мірі виконувати ремонтні роботи рухомого складу, комунікацій, колії, контактно-кабельної мережі. Також у підприємств міського електротранспорту відсутні достатні фінансові ресурси для забезпечення найманих працівників спецодягом, спецвзуттям та іншими засобами індивідуального захисту, що є прямим порушенням законодавства з питань охорони праці.

Наявність неукомплектованості рухомого складу водійськими кадрами та кондукторами впливає на неповне та недостатньо ефективне використання усіх наявних на підприємствах потужностей та можливостей.

Ключовою умовою забезпечення прибутковості підприємств міського електричного транспорту та зменшення їх залежності від державного фінансування, є впровадження економічно обґрунтованих тарифів на пасажирські перевезення, які б передбачали врахування такого розміру інвестиційного складника, який був би здатен забезпечувати повне оновлення зношених одиниць рухомого складу підприємств.

Прибуток підприємств міського електричного транспорту залежить від планової рентабельності пасажирських перевезень, яка визначається відношенням очікуваного прибутку та річної собівартості надання послуг за певний період, і для більшості електротранспортних підприємств установлений на рівні 5% собівартості. Такий показник є надзвичайно низьким, особливо, якщо враховувати інфляційні процеси в Україні.

Таким чином, показник планової рентабельності перевезень необхідно значно підвищувати, що дасть змогу підприємствам міського електричного транспорту брати участь у процесі модернізації, що особливо актуально в умовах недостатності надходження державних коштів.

Перелічені вище фактори здійснюють свій вплив на стан соціально-трудових відносин, збільшують соціальну невдоволеність у трудових колективах, не забезпечують належні умови праці, що впливає на виникнення чинників дестабілізаційного характеру.

**3. Аналіз фінансово-господарської діяльності та соціально-економічного стану підприємств міського електричного транспорту (динаміка обсягів наданих послуг, зношеність основних фондів, фінансовий результат, питома вага збиткових підприємств, рівень рентабельності, динаміка та обсяги дебіторської та кредиторської заборгованості, своєчасність та повнота надходження коштів з державного та місцевих бюджетів)**

Сучасний стан підприємства міського електричного транспорту Дніпропетровської області є незадовільним.

Зі збільшенням на ринку приватних перевізників зменшились обсяги перевезень електротранспортом з платним проїздом.

Динаміка обсягу наданих послуг підприємствами міського електричного Дніпропетровської області у 2016-2018 роках наведена у Таблиці 1.

Таблиця 1

**Динаміка обсягів наданих послуг у 2016-2018 роках підприємствами міського електричного транспорту**

**Дніпропетровської області**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Роки** | **Показник** | **КП «Дніпропетровський електротранспорт» ДМР»**  **(м. Дніпро)** | **КП КМР «Трамвай»**  **(м. Кам’янське)** | **КП «Швидкісний трамвай»**  **(м. Кривий Ріг)** | **КП «Міський тролейбус»**  **(м. Кривий Ріг)** |
| **2016 рік** | **Всього, тис. чол.** | \* | \* | 46093,6 | 22517,3 |
| **в т.ч. платних, тис. чол.** | \* | \* | 17790,8 | 6630,7 |
| **в т.ч. пільгових, тис. чол.** | \* | 6491,1 | 28302,8 | 15886,6 |
| **2017 рік** | **Всього, тис. чол.** | \* | \* | 38926,5 | 19571,2 |
| **в т.ч. платних, тис. чол.** | 49240,0 | \* | 15168,3 | 5321,9 |
| **в т.ч. пільгових, тис. чол.** | \* | 8047,6 | 23758,2 | 14249,3 |
| **2018 рік** | **Всього, тис. чол.** | \* | \* | 39183,9 | 21347,2 |
| **в т.ч. пільгових, тис. чол.** | 47497,6 | \* | 15282,4 | 6214,0 |
| **в т.ч. пільгових, тис. чол.** | \* | 8389,6 | 23901,5 | 15133,2 |

*\* інформація Відділенню НСПП не була надана*

Так, загальна кількість перевезених пасажирів *КП «Дніпропетровський електротранспорт» ДМР» (м. Дніпро)* за 2018 рік зменшилась на 8331,3 тис. чол. (на 7,5%) у порівнянні із загальною кількістю перевезених пасажирів у 2017 році.

При цьому, перевезення пасажирів тролейбусами у 2018 році зросла на 3193,5 тис. чол. (на 8,8%), трамваями — зменшилась на 11524,8 тис. чол. (15,3%) у порівнянні з кількістю перевезених пасажирів у 2017 році.

Кількість перевезених платних пасажирів за 2018 рік становить 47497,6 тис. чол., що на 1742,2 тис. чол. (13,6%) менше у порівнянні з 2017 роком.

На зменшення пасажиропотоку значною мірою вплинуло проведення ремонтних робіт у м. Дніпро, зокрема це пов’язано із будівництвом метро та ремонтом центрального мосту, внаслідок чого, частково закриті деякі трамвайні та тролейбусні маршрути, збільшився час оборотного рейсу тролейбусного маршруту №20, що вплинуло на зменшення кількості турів та, відповідно, на зменшення пасажиропотоку.

Із зазначених причин у 2018 році зменшився коефіцієнт використання рухомого складу, регулярність руху та кількість рейсів. У 2018 році, порівняно з 2017 роком середньодобовий випуск тролейбусів *КП «Дніпропетровський електротранспорт» ДМР» (м. Дніпро)*  зріс на 7,9 од., трамваїв зменшився на 11,4 од.

Однак, основною причиною погіршення показників роботи *КП «Дніпровський електротранспорт» ДМР» (м. Дніпро)* є незадовільний технічний стан рухомого складу. У 2018 році підприємством придбано 23 од. тролейбусів, тоді як списано 12 од. тролейбусів та 20 од. трамваїв, тому станом на 01.01.2019 інвентарна кількість рухомого складу зменшилась на 9 од. і в цілому по підприємству становить 388 одиниць.

Частково, на зменшення пасажиропотоку по м. Дніпро, вплинуло підвищення вартості проїзду.

До позитивних чинників, які впливають на фінансово-господарську діяльність та соціально-економічний стан *КП КМР «Трамвай»*  (м. Кам’янське) можна віднести затверджену Кам’янською міською радою від 20.04.2007 №180-09/V (зі змінами) Програму розвитку міського електротранспорту на 2007-2017 роки, Програму розвитку транспортного комплексу м. Дніпродзержинськ на 2012-2017 роки (рішення міської ради від 27.01.2012 №338-18/VI (зі змінами)), Програму розвитку міського електротранспорту м. Кам`янське на 2018-2020 роки (рішення міської ради від 17.11.2017 №849-20/VI (зі змінами).

Згідно вищезазначених Програм, підприємству виділяються кошти на придбання обладнання, інструментів, запасних частин, матеріалів, робіт та послуг, капітальне, середнє, поточне, непланове проведення ремонту рухомого складу, трамвайної колії та контактно-кабельної мережі тощо.

Негативно на роботу *КП КМР «Трамвай» (м. Кам’янське)* впливає незадовільне фінансування проїзду окремих категорій громадян, яким надано право безкоштовного користування міським електротранспортом.

Так, загальна кількість перевезених пасажирів пільгових категорій *КП КМР «Трамвай» (м. Кам’янське)* у 2016 році склала 6491,1 тис. пас., у 2017 році - 8047,6 тис. пас., у 2018 році - 8389,6.

Потреба коштів на компенсаційні витрати за пільговий проїзд у 2016 році склала 9665,2 тис. грн., у 2017 році - 18944,1 тис. грн., у 2018 році - 20319,6 тис. грн. Разом з цим, з місцевого бюджету у 2017 та 2018 роках отримано по 3000,0 тис. грн. компенсаційних витрат за пільговий проїзд.

Також негативно на роботу підприємства впливає відсутність оновлення рухомого складу. Так, середній вік рухомого складу 27 років, а за останні 22 роки отримано лише 6 одиниць рухомого складу. Також спостерігається недостатність фінансування на ремонт рухомого складу, трамвайної колії, контактно-кабельної мережі та потягових підстанцій.

*КП «Міський тролейбус»* (м. Кривий Ріг) відноситься до підприємств з підвищеною небезпекою, тому рухомий склад, споруди, обладнання потребують постійної уваги і технічного нагляду для безпечного перевезення пасажирів.

Парк рухомого складу по перевезенню пасажирів електротранспортом нараховує 86 тролейбусів.

Із загальної кількості рухомого складу відпрацювали свій строк 62 одиниці тролейбусів, з них 32 одиницям тролейбусів виконано капітально-відновлювальні ремонти, внаслідок чого подовжено строк експлуатації на 5 років. Середній вік тролейбусів - 18,2 роки. Також, підприємством експлуатується 47 одиниць рухомого складу з перепробігом на капітальний ремонт.

У 2018 році згідно Рішення Криворізької міської ради від 28.02.2018 №2472 «Про надання дозволу комунальному підприємству «Міський тролейбус» на укладання договору фінансового лізингу на придбання комунального транспорту, підприємство придбало 8 одиниць тролейбусів. Це позитивно вплинуло на стан перевезення громадян міста комунальним транспортом.

Упродовж 2016 року *КП «Міський тролейбус»* (м. Кривий Ріг) було перевезено 22517,3 тис. чол., в т.ч. 6630,7 тис. осіб платних та 15886,6 тис. осіб безплатних, пільгової категорії; у 2017 році перевезено 19571,2 тис. осіб (5321,9 тис. осіб. платних, 14249,3 тис. осіб пільгової категорії); у 2018 році - 21347,2 тис. осіб. (6214,0 тис. осіб безплатних, 15133,2 тис. осіб пільгової категорії).

Внаслідок відхилення законопроекту №4024 від 18.02.2016, яким передбачалось внесення змін до Закону України «Про Державний бюджет на 2016 рік» в частині надання субвенцій з державного бюджету на компенсацію витрат за пільговий проїзд окремих категорій громадян, субвенція підприємству з державного бюджету відсутня.

В свою чергу, з міського бюджету м. Кривий Ріг *КП «Міський тролейбус»* (м. Кривий Ріг) у 2016 році виплачено компенсацію у розмірі 262,4 тис. грн., у 2017 році - 757,2 тис. грн., у 2018 - 38157,5 тис. грн.

Одним з негативних чинників, які впливають на фінансово-господарську діяльність *КП «Міський тролейбус»* (м. Кривий Ріг), є постійне зростання вартості матеріалів, запчастин, робіт, послуг, паливно-мастильних матеріалів, енергоносіїв. Так, за останні 3 роки вартість електроенергії зросла приблизно на 45,3%, а саме: у 2016 році вартість електроенергії становила 1,023 грн., у 2017 році - 1,96 грн., а у 2018 році - 2,26 грн.

Основним позитивним чинником, який впливає на фінансово-господарську діяльність та соціально-економічний стан *КП «Швидкісний трамвай»* (м. Кривий Ріг) є діюча Програма розвитку підприємств міського електротранспорту на 2016-2020 роки, затверджена рішенням Криворізької міської ради від 24.12.2015 №66, зі змінами.

Метою вищезазначеної Програми є підвищення ефективності та активізації роботи в сфері міського електротранспорту, створення належних умов для надання населенню високоякісних послуг з перевезення трамвайними вагонами, забезпечення сталого функціонування, збільшення питомої ваги електротранспорту в міських пасажирських перевезеннях, підвищення рівня технічного оснащення підприємств та ефективності їх роботи, поліпшення безпеки перевезення пасажирів і задоволення потреб населення в транспортних послугах.

Також, позитивно впливає на фінансово-господарську діяльність та соціально-економічний стан підприємства, відшкодування витрат на перевезення пільгової категорії населення в повному обсязі починаючи з 2018 року за рахунок асигнувань з місцевого бюджету.

В межах обсягів, зазначених в міському бюджеті, було надано фінансову підтримку для поліпшення роботи *КП «Швидкісний трамвай»* (м. Кривий Ріг) в 2016 році на загальну суму 138322,3 тис. грн., в 2017 році - 163313,6 тис. грн., в 2018 році - 164741,8 тис. грн.

Крім того, *КП «Швидкісний трамвай»* (м. Кривий Ріг) була надана компенсація за перевезення пільгової категорії населення в 2016 році в загальній сумі 461,2 тис. грн., в 2017 році в загальній сумі 2201,0 тис. грн., в 2018 році - 53839,9 тис. грн.

Вищевказані обсяги фінансування з міського бюджету надані в повному обсязі та своєчасно.

Основними негативними чинниками, які впливають на фінансово-господарську діяльність та соціально-економічний стан підприємства є значний знос експлуатаційного рухомого складу, зростання цін на електричну енергію і запасні частини та відповідно постійно зростаючі витрати на технічне обслуговування та ремонт рухомого складу.

В 2016 році трамваями всього перевезено 46093,6 тис. чол., в т.ч. платних 17790,8 тис. чол., пасажирів пільгової категорії 28302,8 тис. чол.; у 2017 році перевезено 38926,5 тис. чол., в т.ч. 15168,3 тис. чол. платних, 23758,2 тис. чол. пільгової категорії; у 2018 році перевезено 39183,9 тис. чол., в т.ч. 15282,4 тис. чол. платних, 23901,5 тис. чол. пасажирів пільгової категорії.

Аналіз дебіторської заборгованості на *КП «Дніпровський електротранспорт» ДМР»* (м. Дніпро) за 2017-2018 показав, що відбулись значні зміни у розрахунках з госпрозрахунковими підприємствами. У 2018 році сума зменшилась з 13342,0 тис. грн. до 1408,0 тис. грн., що і призвело до зменшення дебіторської заборгованості.

Аналіз кредиторської заборгованості за 2017-2018 роки показав, що також відбулись значні зміни, а саме збільшення заборгованості за рахунок інших кредиторських зобов’язань: 2018 рік - 14636,0 тис. грн., 2019 рік - 21494,0 тис. грн., також відбулись збільшення кредиторської заборгованості з оплати праці з 8649,0 тис. грн. у 2017 році до 14604,0 тис. грн. на початок 2019 року у зв’язку із підвищенням заробітної плат у 2018 році.

Обсяги дебіторської заборгованості на *КП КМР «Трамвай»* (м. Кам’янське) станом на 01.01.2019 становили 1770,7 тис. грн., що на 438,9 тис. грн. (33,0%) більше у порівнянні з 2016 роком (станом на 01.01.2017 - 1331,8 тис. грн.) та на 60,7 тис. грн.(3,3%) менше у порівнянні з 2017 роком (станом на 01.01.2018 - 1831,4 ти. грн.)

Аналіз кредиторської заборгованості показав, що станом на 01.01.2019 вона склала 8682,8 тис. грн., що на 5144,3 (145,4%) більше у порівнянні з 2016 роком (станом на 01.01.2017 - 3538,5 тис. грн.) та на 2785,2 тис. грн. (47,2%) більше у порівнянні з 2017 роком (станом на 01.01.2018 - 5897,6 тис. грн.

**4. Стан додержання законодавства про працю: рівень заробітної плати; дотримання визначеного законодавством мінімального розміру заробітної плати; своєчасність виплати заробітної плати, інші питання, що стають причиною виникнення розбіжностей між сторонами соціально-трудових відносин**

Підприємства міського електричного транспорту Дніпропетровської області дотримуються вимог Кодексу Законів про Працю України, Господарського кодексу України, Закону України «Про оплату праці», Закону України «Про колективні договори і угоди» тощо.

На підприємствах дотримуються вимоги чинного законодавства щодо мінімального розміру заробітної плати.

Згідно даних, наданих підприємствами міського електричного транспорту Дніпропетровської області, заробітна плати працівникам підприємств розраховується та виплачується своєчасно з дотриманням визначених законодавством мінімальних гарантій та вимог Територіальної угоди, укладеної між Департаментом житлово-комунального господарства та будівництва Дніпропетровської обласної державної адміністрації, обласною організацією роботодавців житлово-комунального господарства Дніпропетровської області і Дніпропетровською обласною організацією профспілки працівників житлово-комунального господарства, місцевої промисловості, побутового обслуговування населення на 2016-2018 роки (далі - Угода).

Відповідно до Державного бюджету України за період з січня 2016 по грудень 2018 років 5 разів встановлювалась мінімальна заробітна плата з 1378,0 грн. (01.01.2016) до 3723,0 грн. (01.01.2018).

Так, наприклад, розмір мінімальної заробітної плати на *КП «Міський тролейбус» (м. Кривий Ріг)* дотримувався відповідно до Закону України «Про Державний бюджет України на 2016 рік» від 25.12.2015 №928-VIII та застосуванням Угоди, формування тарифної сітки проводилось на основі тарифної ставки робітника першого розряду, яка встановлювалась у розмірі 120% законодавчо встановленого розміру мінімальної заробітної плати та між розрядних коефіцієнтів.

Зі змінами розміру мінімальної заробітної плати, Закон України від 06.12.2016 №1776-VIII «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України» на *КП «Міський тролейбус» (м. Кривий Ріг)* видано наказ №152 від 26.01.2017 «Про доплату до рівня мінімальної заробітної плати».

У 2017 році доплата до рівня мінімальної заробітної плати по підприємству склала 342520,0 грн., а у 2018 році - 156272,0 грн.

З 01.09.2017 для формування тарифних ставок працівників *КП «Міський тролейбус» (м. Кривий Ріг)* впроваджені вимоги Галузевої угоди між Міністерством інфраструктури та Центральним комітетом профспілки житлово-комунального господарства, місцевої промисловості, побутового обслуговування населення України на 2017-2018 роки.

Таблиця 2

**Середньомісячна заробітна плата штатного працівника на підприємствах міського електротранспорту Дніпропетровської області**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ з/п** | **Назва підприємства** | **2016 рік** | **2017 рік** | **2018 рік** |
| **1.** | **КП «Дніпропетровський електротранспорт» ДМР»**  **(м. Дніпро)** | 4360,0 | 6212,0 | 10258,0 |
| **2.** | **КП КМР «Трамвай»**  **(м. Кам’янське)** | 3724,0 | 4285,0 | 6322,0 |
| **3.** | **КП «Швидкісний трамвай»**  **(м. Кривий Ріг)** | 4259,0 | 5093,0 | 7068,0 |
| **4.** | **КП «Міський тролейбус»**  **(м. Кривий Ріг)** | 4096,0 | 4805,0 | 7023,0 |

Так, середньомісячна заробітна плата одного штатного працівника на *КП «Дніпропетровський електротранспорт» ДМР» (м. Дніпро)* у 2018 році зросла на 5898,0 грн. (135,3%) порівняно з 2016 роком та на 4046,0 грн. (65,0%) порівняно з 2017 роком.

На *КП КМР «Трамвай» (м. Кам’янське)* у 2018 році середньомісячна заробітна плата зросла на 2598,0 грн.(70%) у порівнянні з 2016 роком та на 2037,0 грн. (47,5%) порівняно з 2017 роком.

Наведені вище дані свідчать про те, що середньомісячна заробітна плата на *КП «Швидкісний трамвай» (м. Кривий Ріг)* у 2018 році порівняно з 2016 роком зросла на 2809,0 грн. (66,0%) та порівняно з 2017 роком на 1975,0 грн. (38,8%); на *КП «Міський тролейбус» (м. Кривий Ріг)* у 2018 році порівняно з 2016 роком зросла на 2927,0 грн. (71,5%) та порівняно з 2017 роком на 2218,0 грн. (46,2%).

Згідно інформації наданої підприємствами міського електричного транспорту Дніпропетровської області, строки виплати заробітної плати та авансу визначені Колективними договорами, здійснюється регулярно в робочі дні два рази на місяць через проміжок часу, що не перевищує шістнадцять календарних днів та не пізніше семи днів після закінчення періоду, за який здійснюється виплата.

Однак, згідно інформації наданої Головним управлінням Державної служби з питань праці у Дніпропетровській області, упродовж 2016-2018 років було здійснено 8 заходів контролю щодо додержання законодавства про працю на *КП КМР «Трамвай» (м. Кам’янське)*.

За результатами перевірок було складено 4 протоколи про адміністративні правопорушення та адміністрації підприємства внесено 5 приписів про усунення виявлених порушень під час заходів контролю.

При проведенні перевірок, були встановлені порушення трудового законодавства в частині: порушення строків виплати заробітної плати (ст. 115 Кодексу Законів про Працю (далі - КЗпП)), порушення строків проведення остаточного розрахунку під час звільнення працівників (ст. 116 КЗпП), затримка перерахування членських профспілкових внесків (ч. 3 ст. 249 та ст.250 КЗпП).

Упродовж 2016-2018 років на підприємствах міського електричного транспорту було здійснено 12 заходів контролю за додержанням законодавства про працю *КП «Швидкісний трамвай» (м. Кривий Ріг)* та *КП «Міський тролейбус» (м. Кривий Ріг).*

Так, на *КП «Міський тролейбус» (м. Кривий Ріг)* встановлено порушення ч. 4 ст. 115 КЗпП, ст. 47 та 116 КЗпП, ст. 117 КЗпП, ст. 163 КЗпП, ст. 169 КЗпП, ч. 1 ст. 5 Закону України «Про колективні договори і угоди», ч. 2 ст. 17 Закону України «Про охорону праці» тощо.

Одним із негативних чинників, що може вплинути на стан соціально-трудових відносин є застосування вимушеної неповної зайнятості.

Незважаючи на непростий фінансовий стан на підприємствах міського електричного транспорту м. Дніпра та м. Кривого Рогу масове скорочення чисельності працівників не проводилось. За період з 01.01.2016 по 31.12.2018 років вимушена неповна зайнятість відсутня.

Разом з тим, у 2018 році з 18.06.2018 по 31.12.2018 на *КП КМР «Трамвай» (м. Кам’янське)* була наявність вимушеної неповної зайнятості, для окремих працівників підприємства з режимом неповного робочого тижня, були встановлені робочі дні з понеділка по четвер. Дані заходи були застосовані у зв’язку із змінами в організації виробництва і праці та недостатністю фінансових коштів на підприємстві, підставою став наказ по підприємству «Про зміну істотних умов праці з 18.06.2018».

**5. Динаміка заборгованості із заробітної плати у 2016-2018 роках на підприємствах області, чисельність найманих працівників, яким своєчасно не виплачено заробітну плату**

Заборгованість із виплати заробітної плати залишається одним із основних факторів, що істотно впливає на стан соціально-трудових відносин у колективах підприємств, установ, організацій Дніпропетровської області.

Здійснивши аналіз стану соціально-трудових відносин на підприємствах міського електричного транспорту упродовж 2016-2018 років, та згідно інформації, що надійшла від *КП «Дніпропетровський електротранспорт» ДМР» (м. Дніпро), КП КМР «Трамвай» (м. Кам’янське), КП «Швидкісний трамвай» (м. Кривий Ріг)* та *КП «Швидкісний трамвай» (м. Кривий Ріг), КП «Міський тролейбус» (м. Кривий Ріг)* Дніпровської міської ради, Криворізької міської ради, Кам’янської міської ради, Відділення НСПП встановило, що заборгованість із виплати заробітної плати на підприємствах була відсутня.

Таким чином, дестабілізаційні чинники щодо невиконання вимог законодавства про працю, в частині заборгованості із виплати заробітної плати на підприємствах міського електричного транспорту Дніпропетровської області упродовж 2016-2018 років Відділенням НСПП не зафіксовані.

**6. Рух робочої сили та динаміка чисельності працюючих,**

**плинність кадрів на підприємствах галузі. Причини зміни чисельності працюючих**

Аналіз руху робочої сили та динаміки чисельності працюючих на підприємствах міського електротранспорту Дніпропетровської області наведені у Таблиці 3

Таблиця 3

**Рух робочої сили та динаміка чисельності найманих**

**працівників у 2016-2018 роках**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Рік** | **Зміна чисельності** | **Кількість осіб, чол.** | | | |
| **КП «Дніпропетровський електротранспорт» ДМР»**  **(м. Дніпро)** | **КП КМР «Трамвай»**  **(м. Кам’янське)** | **КП «Швидкісний трамвай»**  **(м. Кривий Ріг)** | **КП «Міський тролейбус»**  **(м. Кривий Ріг)** |
| **2016** | Середньооблікова чисельність | 2378 | 442 | \* | \* |
| Звільнення | \* | 117 | 253 | 116 |
| Прийняття | \* | 174 | 195 | 125 |
| Скорочення | \* | 1 | - | - |
| Плинність кадрів, % | 2,8 |  |  |  |
| **2017** | Середньооблікова чисельність | \* | 518 | \* | \* |
| Звільнення | \* | 270 | 246 | 155 |
| Прийняття | \* | 274 | 212 | 110 |
| Скорочення | \* | - | - | - |
| Плинність кадрів, % | 1,7 | 52,1 |  |  |
| **2018** | Середньооблікова чисельність | 2628 | 463 | \* | \* |
| Звільнення | \* | 148 | 333 | 187 |
| Прийняття | \* | 91 | 282 | 250 |
| Скорочення | \* | 5 | - | - |
| Плинність кадрів, % | 1,4 | 32,0 |  |  |

*\*інформація Відділенню НСПП не надана*

Станом на 01.01.2019 середньооблікова чисельність найманих працівників на *КП «Дніпропетровський електротранспорт» ДМР» (м. Дніпро)* складає 2628 чоловік, що на 9,5% більше ніж у 2016 році. Збільшення чисельності працюючих, в основному, відбулось внаслідок підвищення рівня заробітної плати на підприємстві та залучення молодих фахівців після закінчення учбових закладів.

Плинність кадрів по підприємству склала: за 2016 р. - 2,8%; за 2017 рік - 1,7%; за 2018 рік - 1,4%.

На початок 2019 року підприємство потребує кваліфіковані кадри, а саме: водіїв трамвая та тролейбуса - 109 од., кондукторів громадського транспорту - 263 од.; слюсаря-електрика з ремонту електроустаткування - 89 од., слюсаря з ремонту рухомого складу - 68 од., електромонтерів контактної мережі - 56 од., монтерів колії - 35 од. тощо.

Упродовж 2018 року на *КП «Швидкісний трамвай» (м. Кривий Ріг)* прийнято 282 чоловіка, що на 70 чоловік (24,8%) більше порівняно з 2017 роком та 87 чоловік (30,9%) більше у порівнянні з 2016 роком, тоді як звільнено 333 чоловік, що на 87 чоловік (26,1%) більше порівняно з 2017 роком та на 80 чоловік (24,0%) більше у порівнянні з 2016 роком.

Аналіз руху робочої сили на *КП «Міський тролейбус» (м. Кривий Ріг)* показав, що у 2018 році було прийнято 250 чоловік, що на 140 чоловік (56,0%) більше у порівнянні з 2017 роком та на 125 чоловік (50,0%) більше у порівняння із 2016 роком. Упродовж 2018 року на підприємстві було звільнено 187 чоловік, що на 32 чоловіки (17,1%) більше у порівнянні з 2017 роком та на 71 чоловіки (38,0%) більше порівняно з 2016 роком.

Основною причиною зміни чисельності працюючих на підприємствах міського електричного транспорту міста Кривого Рогу Дніпропетровської області є виїзд на працю закордон через незадовільний рівень оплати праці.

Аналіз наданих *КП КМР «Трамвай» (м. Кам’янське)* даних показав, що упродовж 2018 року загальна кількість звільнених працівників по підприємству склала 148 осіб, що на 122 особи (82,4%) менше порівняно з 2017 роком та на 31 особу (20,9%) більше порівняно з 2016 роком. Тоді як у 2018 році було прийнято 91 особу, що на 183 особи ( у 2 рази) менше порівняно з 2017 роком та на 83 особи (91,2%) менше порівняно з 2016 роком.

З метою стабілізації фінансово-господарської діяльності *КП КМР «Трамвай» (м. Кам’янське)*, оптимізації загальних витрат та організаційної структури підприємства та на підставі наказу по підприємству «Про внесення змін до штатного розпису та скорочення чисельності працівників КП «Трамвай», відбулось скорочення 1 найманого працівника.

На виконання листа від 27.12.2017 №12вих-17/2161 першого заступника міського голови з питань діяльності виконавчих органів міської ради Чернишова О.А. та з зазначеним у листі протокольним дорученням балансової комісії виконавчого комітету Кам`янської міської ради від 24.11.2017 №16/17 щодо вжиття заходів стосовно зменшення питомої ваги адміністративно-управлінського персоналу, та реорганізацією структурних підрозділів на *КП КМР «Трамвай» (м. Кам’янське)* у 2018 році було скорочено 5 найманих працівників.

Упродовж періоду, що аналізується скорочення штатів на інших підприємствах міського електротранспорту не проводилось.

Основною причиною зміни чисельності працюючих є виїзд висококваліфікованих кадрів в близьке зарубіжжя де є більш високий рівень заробітної плати та соціальний розвиток.

Також, причиною, що обумовлює плинність кадрів та погіршує стан соціально-трудових відносин у колективах підприємств області залишається низький рівень заробітної плати та затримка з її виплатою.

**7. Стан виконання колективних договорів як однієї з форм соціального захисту працюючих на підприємствах. Урахування норм Генеральної та галузевих угод у положеннях колективних договорів**

На всіх підприємствах міського електротранспорту Дніпропетровської області діють колективні договори, зареєстровані у виконкомах районних у місті рад за місцем розташування підприємств.

Дією колективних договорів охоплено 100 % працівників підприємств.

Контроль за виконанням колективного договору покладається на профспілковий комітет та адміністрацію, виконання яких обговорюється на конференціях трудових колективів.

Так, на *КП КМР «Трамвай» (м. Кам’янське)* конференцією трудового колективу 20 березня 2017 року ухвалено Колективний договір між спільним представницьким органом профспілкових організацій КП КМР «Трамвай», головою первинної профспілкової організації та роботодавцем (реєстровий номер 149 від 30.05.2017).

На *КП «Міський тролейбус» (м. Кривий Ріг)* Колективний договір між адміністрацією та трудовим колективом на підприємстві укладено і зареєстровано від 21.03.2016 №8/16.

Колективний договір на *КП «Швидкісний трамвай» (м. Кривий Ріг)* укладений на 2017-2019 роки і схвалений конференцією трудового колективу від 31.03.2017 та зареєстрований виконавчим комітетом Саксаганської районної у місті Кривий Ріг раді від 04.04.2017 №9.

Колективний договір на *КП ДМР «Дніпропетровський електротранспорт» (м. Дніпро)* на 2016-2017 рр. прийнятий на конференції трудового колективу 24.03.2016, а на 2017-2018 рр. на конференції трудового колективу 11.05.2017.

Згідно даних наданих сторонами соціального-трудових відносин підприємств міського електричного транспорту Дніпропетровської області, зобов’язання роботодавця виконуються в повному обсязі.

Положення вищевказаних колективних договорів розроблені відповідно до Територіальної угоди між Департаментом житлово-комунального господарства та будівництва Дніпропетровської обласної державної адміністрації, обласною організацією роботодавців житлово-комунального господарства Дніпропетровської області і обласною організацією профспілки працівників житлово-комунального господарства, місцевої промисловості, побутового обслуговування населення.

Норми колективних договорів, що допускають оплату праці нижче від норм, визначених Угодою, але не нижче від державних норм і гарантів в оплаті праці застосовуються лише тимчасово на період подолання фінансових труднощів на підприємствах терміном не більше як шість місяців у відповідності до ст. 14 Закону України «Про оплату праці».

Випадків наявності включення до колдоговорів пунктів, які б не відповідали нормам діючого законодавства, Генеральної та галузевих угод, відсутні. Переважна кількість пунктів колективних договорів виконується, складнощі в основному виникають з виконанням пунктів, пов’язаних з оплатою праці (на підприємствах, де є несвоєчасна її виплата, недотримання міжпосадових та міжгалузевих співвідношень) та фінансуванням (в тому числі і виділення коштів на створення належних умов праці).

**8. Інші об'єктивні та суб'єктивні причини ускладнень стану СТВ у трудових колективах підприємств, що відносяться до предмету вивчення. Участь державних та місцевих органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування, а також профспілкових організацій та об'єднань роботодавців у ході вирішення соціально-економічних проблем зазначених підприємств**

Аналіз стану соціально-трудових відносин на підприємствах міського електричного транспорту Дніпропетровської області упродовж 2016-2018 років показав, що можна визначити можливі об'єктивні та суб’єктивні причин ускладнення відносин між найманими працівниками та адміністрацією на підприємствах міського електричного транспорту:

а) ***об’єктивні причини*:**

- відсутність у керівництва підприємства можливості у повній мірі задовольнити висунуті вимоги через відсутність обігових коштів;

- несвоєчасне і не в повному обсязі отримання субвенцій з державного бюджету України та місцевих бюджетів за надані послуги з перевезення пільгових категорій пасажирів;

- невідповідність діючих тарифів на перевезення пасажирів фактичні вартості;

- зношеність рухомого складу, трамвайних колій, контактної мережі;

- значні і зростаючі суми дебіторської та кредиторської заборгованості;

- зростання вартості електроенергії;

- дублювання маршрутів міського електричного транспорту маршрутами автотранспорту.

б) ***суб’єктивні причини*:**

- недотримання власниками або уповноваженими ними органами законодавства про працю, зокрема в частині своєчасності отримання заробітної плати;

- не реагування чи малоефективне реагування частини власників на ускладнення соціально-трудових відносин;

- відсутність договірних відносин з визначенням чіткого механізму взаєморозрахунків між замовниками послуг підприємств міського електричного транспорту (місцеві органи самоврядування) та виконавцями (перевізниками);

- зусилля сторін соціально-трудових відносин привернути увагу органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування до критичної ситуації, що склалася на підприємстві та ін.

З метою забезпечення сталого розвитку підприємств міського електричного транспорту Дніпропетровської області Кам’янською міською радою розроблено Програму:

- розвитку міського електротранспорту на 2007-2017 роки, яка затверджена рішенням міської ради від 20.04.2007 №180-09/V (зі змінами);

- розвитку транспортного комплексу м. Дніпродзержинська на 2012-2017роки, яка затверджена рішенням міської ради від 27.01.2012 №338-18/VI (зі змінами).

Криворізька міська рада приймає участь у вирішенні соціально-економічних питань підприємств в межах дії Програми розвитку міського електротранспорту м. Кривого Рогу на 2016-2020 роки.

Дніпровська міська рада вживає всі можливі заходи з метою стабілізації і нормалізації роботи підприємства у місті Дніпро.

Так, наприкінці 2018 року міські депутати проголосували за оформлення кредиту на придбання нових тролейбусів. Всього хочуть отримати 13 млн. євро кредиту на закупівлю 44 нових тролейбусів. Частина грошей 11,5 млн. євро буде отримано від Європейського банку реконструкцій та розвитку під 5,75% річних, другу частину від Фонду чистих технологій (під 0,75%). Кредит розрахований на 12 років (пільговий період 2 роки).

На зазначені кошти планують придбати 32 звичайних сучасних низькополих тролейбусів та 12 тролейбусів з автономним ходом до 12 км. Автономні тролейбуси потрібні для забезпечення руху нового маршруту. У 2019 році буде замовлено проект будівництва двох нових тролейбусних ліній.

Разом з тим, планується придбати 20 вживаних трамвайних вагонів, на які планують витратити не більше 32 млн. грн.

**9. Кількість підприємств галузі, які упродовж 2016-2018 років перебували у Базі даних підприємств, що відзначались підвищеним рівнем конфліктогенності**

Упродовж 2016-2018 років підвищеним рівнем конфліктогенності відзначався стан соціально-трудових відносин у трудовому колективі *КП КМР «Трамвай» (м. Кам’янське)*, яке було внесено до Бази даних у 2016 та у 2018 роках з чинником дестабілізації стану соціально-трудових відносин - невиконання вимог законодавства про працю в частині нормування та оплати праці.

Так, у 2016 році Відділенням НСПП були надані консультації та роз’яснення щодо шляхів усунення дестабілізаційних чинників шляхом застосування норм Закону України «Про порядок вирішення колективних трудових спорів (конфліктів)», тоді як, у 2018 році випадок дестабілізації стану соціально-трудових відносин було взято на облік Відділення НСПП з метою здійснення заходів щодо запобігання виникненню колективного трудового спору (конфлікту) з чинником дестабілізації стану соціально-трудових відносин - несвоєчасна виплата заробітної плати.

**10. Кількість випадків дестабілізації стану СТВ на підприємствах галузі, які упродовж 2016-2018 років перебували у системі запобігання виникненню колективних трудових спорів (конфліктів)**

Упродовж 2016-2018 років на обліку Відділення НСПП з метою здійснення заходів щодо запобігання виникненню колективного трудового спору (конфлікту) перебував **1** **випадок дестабілізації** стану соціально-трудових відносин, що виник на *КП КМР «Трамвай» (м. Кам’янське)*.

Інших випадків дестабілізації стану соціально-трудових відносин на підприємствах міського електричного транспорту Дніпропетровської області не зафіксовано.

**11. Кількісні показники чинників дестабілізації стану СТВ, врегульованих за участі відділення НСПП; знятих з обліку внаслідок припинення соціально-трудових відносин; тих, які через неврегульованість стали предметом КТС(К).**

Упродовж 2016-2018 років на обліку Відділення НСПП з метою здійснення заходів щодо запобігання виникненню колективного трудового спору (конфлікту) перебував випадок дестабілізації стану соціально-трудових відносин на *КП КМР «Трамвай» (м. Кам’янське)* з чинником дестабілізації невиконання вимог законодавства про працю.

На даний час, Відділення НСПП продовжує здійснювати комплекс заходів щодо запобігання виникненню колективного трудового спору (конфлікту), тому чинник дестабілізації не усунено.

Разом з тим, офіційного звернення щодо виникнення колективного трудового спору (конфлікту) на підприємстві від трудового колективу до Відділення НСПП не надходило.

**12. Ефективність дій, спрямованих на стабілізацію стану СТВ на підприємствах міського електричного транспорту, де відділення НСПП здійснювало заходи щодо запобігання виникненню КТС(К). Кількість проведених у 2016-2018 роках узгоджувальних зустрічей**

Одним із важливих завдань, що покладено на Національну службу посередництва і примирення – це проведення превентивної роботи зі сторонами соціального діалогу з метою запобігання виникненню колективних трудових спорів (конфліктів), своєчасного вирішення колективних трудових спорів (конфліктів), недопущення порушення вимог Закону України «Про порядок вирішення колективних трудових спорів (конфліктів)», забезпечення здійснення постійного моніторингу соціально-трудових відносин та створення сприятливих умов для ведення конструктивного соціального діалогу та запобіганню проявів протестної активності на доконфліктній стадії.

Так, до превентивної роботи Відділення НСПП належить:

- здійснення постійного моніторингу підприємств, установ, організацій, що відзначаються підвищеним рівнем конфліктогенності (упродовж періоду, що аналізується до бази даних конфліктогенних підприємств внесено 2 підприємства міського електричного транспорту);

- взаємодія з органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, зокрема, з управлінням з питань внутрішньої політики, правоохоронними органами;

- взаємодія з завідувачами інформаційно-консультаційними центрами НСПП в Дніпропетровській області;

- залучення органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування, правоохоронних органів, профспілок, об’єднань профспілок, об’єднань роботодавців, Державною службою України з питань праці, трудових арбітрів, незалежних посередників, завідувачів інформаційно-консультаційними центрами НСПП до сприяння у пошуку шляхів і форм усунення чинників дестабілізації стану соціально-трудових відносин;

- підготовка рекомендацій сторонам соціально-трудових відносин щодо усунення чинників дестабілізації між найманими працівниками та власниками підприємств;

- надання необхідної правової та консультаційної роботи сторонам соціально-трудових відносин з метою усунення дестабілізаційних чинників;

- проведення узгоджувальних зустрічей представників соціально-трудових відносин для пошуку шляхів усунення дестабілізаційних чинників;

- здійснення виїздів (виходів) на підприємства, установи, організації;

- проведення аналізу усунення чинників дестабілізаційного характеру з метою унеможливлення їх повторного прояву;

- випуск методичних рекомендацій з питань вирішення конфліктогенних питань шляхом застосування Закону України «Про порядок вирішення колективних трудових спорів (конфліктів)»;

- проведення правової освіти сторін соціально-трудових відносин;

- систематичне інформування громадськості про роботу Відділення НСПП у засобах масової інформації.

Так, з метою вжиття заходів щодо запобігання виникненню колективного трудового спору (конфлікту) по випадку дестабілізації стану соціально-трудових відносин, що виник між *найманими працівниками комунального підприємства Кам’янської міської ради «Трамвай» міста Кам'янське Дніпропетровської області та комунального підприємства Кам’янської міської ради «Трамвай» Кам'янське Дніпропетровської області* **(**наказ Відділення НСПП від 20.03.2018 №17), фахівцями Відділення НСПП надавались письмові та усні консультації щодо шляхів вирішення конфліктних питань шляхом застосування норм Закону України «Про порядок вирішення колективних трудових спорів (конфліктів)».

Разом з тим, проводились узгоджувальні зустрічі (**4 узгоджувальні зустрічі**) з головою первинної профспілкової організації КП КМР «Трамвай» та головою Вільної профспілки залізничників України.

Фахівці Відділення НСПП письмово звертались до голови Кам’янської міської ради з метою доведення до відома про ускладнення стану соціально-трудових відносин на підприємстві та можливого сприяння у налагодженні фінансово-економічного становища на підприємстві.

За результатами проведеної роботи, орган місцевого самоврядування проінформував Відділення НСПП, що ними вживаються всі можливі заходи фінансової підтримки та поповнення статутного капіталу підприємства. Також, Кам’янська міська рада зазначила, що для вирішення конфліктних питань та з метою усунення чинників дестабілізаційного характеру, керівництву КП КМР «Трамвай» доручено:

- привести у відповідність до економічно обґрунтованого рівня тарифи на послуги перевезення пасажирів міським електричним транспортом (трамвай) та надати розрахунки (пояснення, обґрунтування та підтверджуючі матеріали) на розгляд до виконавчих органів міської влади;

- надати прогнозні розрахунки доходів та витрат підприємства з урахуванням збільшення власних доходів від перевезення пасажирів та витрат на оплату праці відповідно до територіальної угоди на 2019 рік.

Директору КП КМР «Трамвай» неодноразово направлялись попередження, що відповідно до контракту керівника з міським головою, керівник несе персональну відповідальність за невиконання умов контракту та статуту підприємства, зокрема зобов’язань перед бюджетом, Пенсійним фондом України щодо сплати податків, зборів та обов’язкових платежів, страхових внесків, а також невиконання комунальним підприємством зобов’язань щодо виплати заробітної плати працівникам чи недотримання графіків погашення заборгованості із заробітної плати.

Таким чином, соціальний діалог триває, сторони соціально-трудових відносин здійснюють пошук шляхів усунення дестабілізаційних чинників, а Відділення НСПП, в свою, чергу, продовжує відстежувати стан справ на підприємстві, та у разі необхідності, надає правову допомогу в межах дії Закону України «Про порядок вирішення колективних трудових спорів (конфліктів)».

**13. Причини тривалого (понад 1 рік) неусунення чинників дестабілізації стану СТВ на підприємствах міського електричного транспорту**

Основними причинами, що *подовжують* строки вирішення колективних трудових спорів (конфліктів) та задоволення вимог найманих працівників на підприємствах комунальної форми власності є:

- незадовільний фінансово-економічний стан підприємств та відсутність фінансових ресурсів для задоволення вимог найманих працівників;

- нерегулярне надходження фінансування з бюджетів різних рівнів;

- затягування процесу вирішення тих вимог найманих працівників, що підпадають під юрисдикцію органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування;

- невиконання рішень примирних комісій та трудових арбітражів з боку роботодавця;

- недостатньо активні дії профспілок та їх об’єднань у сфері захисту прав найманих працівників;

* відсутність урегульованої законодавством України відповідальності за порушення норм Закону України «Про порядок вирішення колективних трудових спорів (конфліктів)»;
* інколи сторона найманих працівників використовує наявність колективного трудового спору (конфлікту) як можливість тиску на сторону роботодавця;

- кризові явища в країні;

- низький рівень менеджменту тощо.

**14. Кількість та динаміка КТС(К) на підприємствах галузі,**

**де відділення НСПП сприяло їх вирішенню, причини виникнення КТС(К), аналіз вимог, висунутих найманими працівниками**

**підприємств галузі**

До можливих причин ускладнення соціально-трудових відносин між найманими працівниками та власниками підприємств міського електричного транспорту, що можуть призвести до виникнення колективного трудового спору (конфлікту) можна віднести:

а) ***об’єктивні причини***:

- відсутність чіткого механізму відшкодувань із місцевих бюджетів та державного бюджету України витрат підприємств міського електротранспорту на перевезення пільгових категорій населення;

- недофінансування місцевими бюджетами та державним бюджетом України передбачених ними коштів для компенсації витрат підприємств міського електротранспорту на перевезення пільгових категорій населення;

- відсутність належного законодавчого та нормативно-правового врегулювання функціонування міського електротранспорту;

б) ***суб’єктивні причини***:

- низький рівень управління підприємствами міського електротранспорту, які належать до власності територіальних громад, з боку відповідних органів місцевого самоврядування, що має наслідком складний фінансово-економічний стан переважної більшості підприємств галузі;

- недостатня увага оновленню рухомого складу підприємств міського електротранспорту, що призводить до погіршення якості обслуговування пасажирів та погіршення техніки безпеки при їх перевезенні.

Упродовж періоду, що аналізується Відділення НСПП сприяло вирішенню **1 колективного трудового спору (конфлікту)** (далі - КТС(к)), що виник на підприємстві міського електричного транспорту *між найманими працівниками міського комунального підприємства «Дніпропетровський електротранспорт» Депо № 3 міста Дніпропетровська та міським комунальним підприємством «Дніпропетровський електротранспорт» міста Дніпропетровська*(далі – МКП «Дніпропетровський електротранспорт» Депо № 3)(реєстраційний номер спору 069-13/04-В).

Вищенаведений КТС(к) було зареєстровано розпорядженням НСПП від 08 серпня 2013 року № 196-р з наступними вимогами:

«1. Своєчасно виплачувати заробітну плату відповідно до статті 15 Кодексу законів про працю в Україні.

2. Погасити заборгованість із заробітної плати.

3. Виплатити компенсацію за несвоєчасну виплату заробітної плати, допущену з 01 січня 2013 року.

4. Своєчасно виплачувати відпускні відповідно до статті 115 Кодексу законів про працю в Україні.

5. Не допускати поділу щорічної відпустки на частини без згоди працівника – статті 12 Закону України «Про відпустки».

7. Розмір заробітної плати привести у відповідність до норм Галузевої та Регіональної угод».

Станом на 01.01.2016 невирішеним залишилась 1 вимога «7. Розмір заробітної плати привести у відповідність до норм Галузевої та Регіональної угод».

**15. Заходи, що вживались відділенням НСПП з метою**

**вирішення КТС(К).**

Упродовж 2016-2018 років Відділення НСПП сприяло вирішенню колективного трудового спору (конфлікту), що виник *між найманими працівниками міського комунального підприємства «Дніпропетровський електротранспорт» Депо № 3 міста Дніпропетровська та міським комунальним підприємством «Дніпропетровський електротранспорт» міста Дніпропетровська*(реєстраційний номер спору 069-13/04-В).

З метою вирішення зазначеного КТС(к), Відділенням НСПП вживалися наступні заходи.

Упродовж 2013 року фахівцями Відділення НСПП було ***проведено 18 узгоджувальних зустрічей*** зі сторонами колективного трудового спору (конфлікту), представниками органів місцевого самоврядування тощо. Також надавалась правова допомога у організації проведення ***2 засідань примирної комісії*** по вирішенню колективного трудового спору (конфлікту).

Упродовж 2014 року фахівцями Відділення НСПП було проведено ***16 узгоджувальних зустрічей*** зі сторонами колективного трудового спору (конфлікту), представниками органів місцевого самоврядування тощо. Також надавалась правова допомога у організації проведення ***1 засідання примирної комісії*** по вирішенню колективного трудового спору (конфлікту).

09.01.2014 за координацією Відділення НСПП відбулося третє засідання примирної комісії по вирішенню колективного трудового спору на МКП «Дніпропетровський електротранспорт» Депо № 3, під час якого члени комісії обговорили стан виконання шести зареєстрованих вимог.

У результаті конструктивного діалогу сторони знайшли компроміс і прийняли спільне рішення щодо **зняття з реєстрації вимог 2, 3, 5** у зв’язку з їх вирішенням (були зняті з реєстрації розпорядженням НСПП від 29.01.2014 №024-р).

Упродовж 2015 року фахівцями Відділення було проведено ***15 узгоджувальних зустрічей*** зі сторонами колективного трудового спору (конфлікту). Також надавалась правова допомога у організації проведення ***1 засідання примирної комісії*** по вирішенню колективного трудового спору (конфлікту).

За результатами конструктивних переговорів, упродовж 2015 року **1 та 4 вимоги** в колективному трудовому спорі (конфлікті) розпорядженням НСПП від 11.08.2015 № 203-р було **знято з реєстрації** як вирішені.

16 грудня 2015 року відбулось четверте **засідання примирної комісії** по вирішенню колективного трудового спору (конфлікту) між найманими працівниками МКП «Дніпропетровський електротранспорт» Депо № 3 та МКП «Дніпропетровський електротранспорт». В роботі примирної комісії прийняли участь її члени від сторін найманих працівників та адміністрації, також були присутні представники Відділення та голова первинної профспілкової організації МКП «Дніпропетровський електротранспорт».

Члени примирної комісії від сторони адміністрації ознайомили присутніх з фінансовими звітами, розрахунками щодо розміру заробітної плати на МКП «Дніпропетровський електротранспорт» за період з 2013 по 2015 роки, а також матеріалами фінансового аналізу заробітної плати працівників з розподілом по тарифним ставкам, індексації та виплатам, в результаті чого було зроблено висновок, що розмір заробітної плати приведений у відповідність до норм Регіональної та Галузевої угод.

Представники Відділення НСПП також надали правовий аналіз виконання вимоги найманих працівників МКП «Дніпропетровський електротранспорт» Депо № 3, зроблений Відділенням НСПП, й присутні упевнилась у її виконанні, та висловилася щодо доцільності зняття колективного трудового спору (конфлікту) з реєстрації.

Упродовж січня 2016 року фахівцями Відділення НСПП було проведено ***2 узгоджувальні зустрічі*** зі сторонами колективного трудового спору (конфлікту).

18.01.2016 представниками Відділення було проведено узгоджувальну зустріч з головою первинної профспілкової організації МКП «Дніпропетровський електротранспорт» Воліною О.В., яка повідомила, що всі наймані працівники МКП «Дніпропетровський електротранспорт» Депо № 3 ознайомились з рішенням четвертого засідання примирної комісії від 16.12.2015 стосовно зняття з реєстрації колективного трудового спору (конфлікту) й погодились з ним.

21.01.2016 Відділенням НСП було отримано протокол четвертого засідання примирної комісії від голови первинної профспілкової організації МКП «Дніпропетровський електротранспорт». В ньому вказувалось, що останню вимогу найманих працівників виконано, а колективний трудовий спір (конфлікт) слід вважати закритим.

22.01.2016 спеціалістами Відділення НСПП було підготовлено та направлено до НСПП подання (№ 01-02/02-09/03 від 22.01.2016) про зняття з реєстрації вказаного колективного трудового спору (конфлікту).

Розпорядженням НСПП від 22.01.2016 № 009-р колективний трудовий спір (конфлікт) **між найманими працівниками міського комунального підприємства «Дніпропетровський електротранспорт» Депо № 3 міста Дніпропетровська та міським комунальним підприємством «Дніпропетровський електротранспорт» міста Дніпропетровська** було **знято з реєстрації,** як вирішений.

Таким чинам, за весь період перебування КТС(к) на обліку, Відділенням НСПП проведено 51 узгоджувальну зустріч, в т.ч. 2 зустрічі упродовж 2016 року, та прийнято участь у роботі 4 засідань примирної комісії.

**16. Причини, що стримували вступ найманих працівників у КТС(К)**

Незважаючи на ряд чинників, що дестабілізують стан соціально-трудових відносин, трудові колективи підприємств міського електричного транспорту утримуються від вступу у колективні трудові спори (конфлікти).

Стримуючим чинником для виникнення колективних трудових спорів з питань заборгованості із заробітної плати у галузі виступає наявність додаткових джерел доходів для працівників деяких робітничих спеціальностей, а також те, що наймані працівники мають певні сподівання на фінансову допомогу, яка надходить час від часу з бюджетів різних рівнів.

Одним із чинників, що стримує вступ трудових колективів підприємств міського електричного транспорту у колективні трудові спори (конфлікти) є - низька правова обізнаність найманих працівників з нормами трудового законодавства, зокрема щодо своїх прав і можливих правових шляхів їх захисту. Далі - відсутність необхідної активності працівників та бажання проявити ініціативу щодо захисту своїх трудових прав; сподівання на профспілку, яка мусить належним чином виконувати статутні обов’язки, а також певне співчуття роботодавцям та власникам за кризові явища, які створюють економічні перепони для нормального функціонування їх підприємств.

**17. Участь трудових колективів у страйках, колективних припиненнях роботи, інших акціях соціального протесту у 2016-2018 роках на підприємствах галузі**

Акція соціального протесту – це масове виявлення невдоволення громадян чи об’єднань громадян соціально-економічним становищем, незадоволенням вимог, неврегульованими проблемами, що проводиться з метою привернення уваги з боку органів влади, роботодавців та громадськості.

Відділення НСПП відстежує протестну активність найманих працівників Дніпропетровської області та в межах своїх повноважень, реагує на протестні дії у разі порушення норм, передбачених Законом України «Про порядок вирішення колективних трудових спорів (конфліктів)».

Упродовж періоду, що аналізується, акцій соціального протесту, з питань віднесених до компетенції Національної служби посередництва і примирення підприємствами міського електричного транспорту Дніпропетровської області не проводились.

**18. Практика взаємодії відділення НСПП з місцевими органами виконавчої влади та місцевого самоврядування, об'єднаннями профспілкових організацій та роботодавців з питань запобігання виникненню КТС(К) та сприяння їх вирішенню у трудових колективах підприємств галузі**

Начальник Відділення НСПП є членом обласної комісії з питань забезпечення і повноти сплати податків та погашення заборгованості із заробітної плати, пенсій, стипендій та інших соціальних виплат. З матеріалами засідань цих комісій (протоколами) обов’язково знайомляться працівники Відділення НСПП і використовують їх у роботі з підприємствами регіону.

За результатами роботи комісій та після додаткових обстежень стану соціально-трудових відносин на підприємствах, Відділенням НСПП приймаються рішення щодо взяття на облік випадків дестабілізації стану соціально-трудових відносин з найбільш складною ситуацією з метою запобігання виникненню колективних трудових спорів (конфліктів).

В свою чергу, відповідні місцеві органи виконавчої влади та місцевого самоврядування інформуються Відділенням НСПП про загострення стану соціально-трудових відносин на підприємствах.

Неодноразово проводилися наради за участю представників Відділення НСПП, місцевих органів виконавчої влади та місцевого самоврядування, профспілок, а також представників адміністрації та найманих працівників підприємств, метою яких було вироблення взаємоприйнятних рішень для вирішення дестабілізаційних чинників у конфліктних ситуаціях та врегулювання вимог у колективних трудових спорах.

Оскільки підприємства міського електричного транспорту області перебувають у комунальній власності, співпраця Відділення НСПП з вищевказаними органами була досить плідною, хоча вирішення проблем потребувало деякого часу.

Начальник відділення НСПП в Дніпропетровській області є членом Дніпропетровської обласної тристоронньої соціально-економічної ради.

З метою налагодження соціального діалогу, Відділенням НСПП заключні наступні угоди:

- Угода про співпрацю між Дніпропетровським обласним об’єднанням профспілок та Відділенням НСПП;

- Угода про співпрацю між Дніпропетровською обласною профспілковою організацією працівників житлово-комунального господарства, місцевої промисловості та побутового обслуговування населення та Відділенням НСПП;

- Угода про співпрацю між галузевою організацією роботодавців житлово-комунального господарства Дніпропетровської області та Відділенням НСПП;

- Угода про співпрацю між Федерацією роботодавців Дніпропетровщини та Відділенням НСПП;

- Угода про взаємодію Відділення НСПП та територіальною державною інспекцією праці у Дніпропетровській області;

- Угода про взаємодію Відділення НСПП та головного управління праці ті соціального захисту населення Дніпропетровської обласної державної адміністрації.

**19. Висновки та пропозиції щодо конкретних шляхів поліпшення стану СТВ, забезпечення соціальної стабільності у трудових колективах підприємств, що є предметом вивчення**

Радикальні зміни, що відбуваються в економічному та політичному житті України, потребують прискореного забезпечення економічного зростання та підвищення конкурентоспроможності вітчизняних підприємств міського господарства, зокрема міського електротранспорту.

Актуальність розробки напрямків розвитку підприємств міського електротранспорту обумовлена необхідністю реформування їх діяльності з метою досягнення високої економічної та соціальної ефективності та повного забезпечення потреб міського населення у перевезеннях.

Трамвайні та тролейбусні підприємства є найбільш демократичним видом міського громадського транспорту, це пов’язано з тим, що проїзд на цьому транспорті має найменшу вартість у порівнянні з іншими видами громадського транспорту. Електротранспорт є екологічним видом транспорту, що є досить значущим особливо для міст Дніпропетровської області, де питання забруднення атмосферного повітря становить дуже велику проблему.

Сучасні стандарти життя зумовлюють зростання потреб населення у більш швидкому, але в той же час зручному і безпечному транспортуванні. Також більш вимогливі показники постають перед транспортною галуззю відносно комфортності, регулярності, надійності та інших питань якості перевезень пасажирів.

Аналіз стану та перспектив функціонування підприємств міського електричного транспорту дають підстави говорити про наявність негативних явищ та процесів, що впливають та стан соціально-трудових відносин у трудових колективах підприємств та дають змогу визначити обґрунтовані заходи щодо мінімізації негативних наслідків таких явищ.

Важливим фактором належного функціонування підприємств міського електричного транспорту є забезпечення своєчасної компенсації державою коштів, що витрачаються електротранспортними підприємствами в процесі перевезення пільгового контингенту пасажирів.

До першочергових заходів, що слід здійснити, можна віднести:

- створити повноцінний орган управління міським транс­портом;

- скасувати пільги на проїзд усім громадянам, за винятком тих, хто безпосередньо потребує соціального захисту (діти, інваліди, пенсі­онери, старші від 70 років);

- створити підприємствам міського електротранспорту рівні умови з іншими перевізниками щодо встановлення тарифів, відносин з пасажи­рами, які користуються пільгами на проїзд;

- покращення кадрової й соціальної політики;

- підвищення якості обслуговування.

Для виходу міського електричного транспорту з кризової ситуації, перш за все, необхідна виважена державна політика та реформування відповідно до потреб ринкової економіки.

Таким чином, для поліпшення стану соціально-трудових відносин у трудових колективах підприємств міського електричного транспорту Дніпропетровської області, забезпечення соціальної стабільності в них необхідно:

***На законодавчому рані*:**

1) визначити джерела фінансування для забезпечення розширеного відтворення діяльності міського електротранспорту, в т.ч. оновлення рухомого складу, колійного та енергетичного обладнання;

2) удосконалити порядок надання права на безкоштовний проїзд міським електротранспортом та компенсації втрат доходів підприємств, зумовлених безкоштовним проїздом;

3) нарахування компенсаційних виплат та їх реєстрація в органах Державного казначейства повинна здійснюватись за фактично надані послуги з перевезення та не обмежуватись бюджетними призначеннями;

4) розробити та затвердити Кабінетом Міністрів України єдину методику обліку обсягів пільгових перевезень та порядок нарахування компенсаційних виплат за перевезення пільгових категорій громадян. При цьому Методика обліку обсягів пільгових перевезень повинна передбачати визначення коефіцієнту співвідношення обсягу перевезення пільгових пасажирів до платних;

5) передбачити можливість погашення заборгованості за спожиту електроенергію підприємствами в рахунок боргу місцевих бюджетів за перевезення населення, яке користується пільгами на транспорті;

6) сформувати прозору конкуренцію на ринку міських транспортних послуг із запровадженням рівних умов до всіх перевізників.

***На рівні адміністрації підприємств:***

1) вдосконалити колективно-договірне регулювання соціально-трудових відносин на підприємствах;

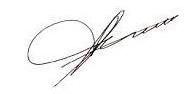
2) суворо дотримуватися вимоги законодавства про працю;

3) здійснювати заходи по підвищенню безпеки праці, усуненню порушень законодавства про охорону праці;

4) дотримуватись положень Генеральної, галузевої, регіональної угод та норм колективного договору;

5) посилити контроль територіальної громади та громадських організацій за фінансово-господарською діяльністю підприємств комунальної форми власності тощо.

Зазначені вище заходи дадуть змогу запобігти подальшому поглибленню кризи, стабілізувати роботу підприємств міського електротранспорту, покращити стан соціально – трудових відносин у трудових колективах підприємств, розширити зону обслуговування населення міським ектротранспортом та підвищити доступність транспортних послуг, швидкість, регулярність, безпеку руху та комфортність поїздок.

**Начальник **І.А.Чуб

Погодаєва

Нємова (0562) 31 18 97