

Общезнание в лучшем смысле

К чему приводит сотрудничество соцпартнеров в мытищинском филиале “Мострансавто”

Автоколонна № 1375, работающая в подмосковных Мытищах, - один из многих филиалов ГУП МО “Мострансавто”. Но по уверениям комитета профсоюза работников автотранспорта и дорожного хозяйства Московской области, этот филиал уникальный - едва ли не лучшее в своей сфере предприятие в регионе. “Солидарность” решила проверить утверждение и выяснила, как работают и живут сотрудники автоколонны и как благодаря прозрачности отношений между профкомом и администрацией развивается предприятие.

БОРЬБА ЗА ПАССАЖИРА

Доехать к героям нашего сегодняшнего репортажа можно было бы и “на них самих”: автоколонна № 1375 (филиал ГУП МО “Мострансавто”) обеспечивает десятки маршрутов общественного транспорта. В том числе между Москвой и Мытищами. Не зная этого, в Мытищи мы поехали на автомобиле. Что, конечно, не отменяет достоинств предприятия - и коллегива! - с более чем полувековой историей.

- Это одно из лучших предприятий в системе “Мострансавто”, - заверяет председатель профкома автоколонны **Наталья Мальцева**. - В прошлом году мы получили первое место в номинации “Лучшая организация работ в сфере охраны труда среди транспортных организаций, осуществляющих пассажирские перевозки в Московской области”.

Название номинации длинное, но четкое, не придерешься. Напоминает этим налаженную систему общественного транспорта: все точно, четко по расписанию! К слову, есть номинации и покороче: так, руководитель автоколонны № 1375 **Евгения Гусева** получила звание “Директор года”.

А первичка предприятия стала лучшей в области по итогам конкурса, проводимого Московским областным комитетом профсоюза работников автотранспорта и дорожного хозяйства среди первичных профорганизаций отраслевых предприятий.

- Мы подготовили и уже передали документы на конкурс “Лучшая профсоюзная организация в России”, - добавляет Наталья Мальцева.

В общем, регалий хватает - настолько, что мы, идя в гости, боялись “не соответствовать” хозяевам. Но боялись напрасно: в автоколонне работают люди простые в лучшем смысле этого слова и скромные. И это несмотря на то, что предприятие находится под постоянным прицелом СМИ: газеты и телеканалы здесь частые гости. Впрочем, такое внимание тоже помогает держать марку, хотя главный стимул - желание просто хорошо делать свое дело.

- Может быть, мы просто близко расположены к Москве, - предполагает Евгения Гусева причину внимания журналистов. - Кроме того мы постоянно проводим различные акции по линии “Мострансавто”. Например, пасхальные перевозки, Масленица, мероприятия к 8 Марта, Дню Победы...

А выглядит это так: на мытищинской автостанции пассажиров угощают куличами и пасхальными яйцами. Для бюджетного предприятия, может показаться, довольно странная маркетинговая политика. В том смысле, что зачем филиалу “Мострансавто”, государственному предприятию, вообще реклама...

- Это все-таки наш пассажир, и если мы что-то сделаем для него хорошее и полезное, то будет, наверное, польза и для нас: он перейдет от стороннего перевозчика к нам, - поясняет Гусева. - У нас в городе из 350 единиц подвижного состава наши - 119, а остальные - сторонние перевозчики. Поэтому такое отношение к пассажиру.

Да, конкуренция высока: в Мытищинском районе пять перевозчиков. При этом автоколонна-1375 выдерживает государственные социальные стандарты (в части тех же льгот по стоимости проезда), а частники устанавливают их для себя сами. То есть могут не устанавливать вовсе. В результате, если у автоколонны тариф на поездку составляет 53 рубля, то у коммерческого перевозчика - 40 рублей. И с учетом того, что маршруты конкурентов часто пересекаются, пассажир имеет не только право, но и возможность голосовать рублем.

А ведь автоколонна содержит еще и довольно большое хозяйство: обустроенная территория с заправочной станцией, котельной, моечным комплексом, ремонтными мастерскими, напичканными электроникой с оборудованием, и так далее. Частники могут при желании сэкономить и на всем этом. Не говоря уже о социальных обязательствах перед своими работниками. Об этом чуть ниже, а пока достаточно сказать, что, идя по коридорам предприятия, легко убедиться: кабинеты сотрудников по уровню ремонта и комфортности практически не отличаются от кабинета директора. (Некоторые отличия связаны с тем, что последний несет на себе не только собственно рабочую, но и представительскую функцию.)

Между делом выясняется, что Евгения Гусева тоже состоит в профсоюзе, хотя она и руководитель предприятия. Такая ситуация распространена в бюджетных учреждениях, но вызывает много споров. Потому что директор оказывается в двойственном положении: грубо говоря, как работодатель, ведет “сам же с собой” как с членом профсоюза коллективные переговоры. Но Евгения Ивановна противоречий не видит:

- Мне кажется, что в нашем коллективе противоречий абсолютно никаких не возникает, потому что люди вступают в профсоюз на добровольной основе. И мое понимание состоит в том, что каждый человек, который приходит к нам в коллектив, должен стать членом профсоюза. Именно потому, что это коллектив. И мы многое делаем вместе: поездки на экскурсии, спартакиады, выезды на мероприятия - такие как “Посади свой лес”.



Это и организация питания, и организация досуга для детей работников автоколонны. Поэтому, поверьте, трений никаких нет.

Руководитель, считает Евгения Гусева, “это маячок, за которым идут люди”. А люди “очень быстро разбираются в твоей душе, в твоих ценностях”. Поэтому раз нынешний директор всегда была членом профсоюза, то и заняв руководящую должность, она осталась верна принципам солидарности.

Залогом сотрудничества без трений служит, в том числе, открытость для профкома финансовых данных предприятия: ревизионная комиссия имеет доступ к цифрам. И профсоюз, соответственно, имеет четкое представление о том, что администрация действительно способна дать для улучшения коллективного договора. Соответственно, сама Мальцева придерживается тех же принципов в отношениях с коллективом.

- По итогам года всегда профорганизация открыто отчитывается перед всеми работниками: сколько денег было собрано, сколько на какие мероприятия потрачено, - говорит она. - Все прозрачно, все открыто. А там, где прозрачность и открытость, там не возникает у людей каких-то домыслов.

Так что вместо домыслов у работников автоколонны - информация. Например, о том, что водителям больше не надо дожидаться присвоения первого профессионального класса целых пять лет. Теперь его (и надбавку в 25% к зарплате) можно получить за три года. При этом за новичком закрепляется опытный водитель, который тоже получает доплату как наставник за передачу знаний.

В результате, говорит Евгения Гусева, если водителя пытается переманить к себе коммерческая компания, он еще тысячу раз подумает. А ведь за счет “сокращенных” со-

циальных обязательств частники могут предложить несколько большую зарплату, чем в мытищинском филиале “Мострансавто”. Кстати, здесь водитель получает в среднем, 60 тысяч рублей в месяц. Если водитель 1-го класса, его зарплата выше, чем у водителя без классности на 7 - 8 тысяч.

“ВО!”

Так что водитель может, как говорится, “заплатить за проезд” ребенка в подмосковный лагерь или на Черное море. Тем более сам летний отдых оплачивают работодатель и правительство Московской области. С 2018 года путевка для работника полностью бесплатна, и это достижение последней колдоговорной кампании.

Особая гордость автоколонны - общежитие на 226 койко-мест, расположенное в том же здании, где работает администрация предприятия. (Хотя если на то пошло, в этом здании работают почти все: из кабинета директора можно пройти и в ремонтный цех, и в импровизированную библиотеку.)

Но общежитие это место почему-то предпочитают не называть: это “место для проживания работников”. И проживают там около ста человек, включая некоторых постояльцев не из числа работников автоколонны. “Сторонние” жильцы платят за койко-место семь тысяч рублей в месяц, цена для своих - пять тысяч. Но с одной поправкой: половину суммы компенсирует работодатель. То есть, по нынешним меркам, проживание практически бесплатное. Тем не менее, говорит Евгения Гусева, общежитие по финансовым показателям - рентабельное.

Тому, кто жил в российской студенческой общаге, “место для проживания” в автоколонне может показаться филиалом рая на

земле. В том смысле, что все чисто и отремонтировано. И еще в том (извините за подробности), что банально хватает душевых кабинок и туалетов. А чтобы не захламлились жилые комнаты, тут есть общая кладовая. Очень удобно: настала зима - достал теплую одежду, положил летнюю.

Стучимся в одну из дверей. Открывает чуть удивленная, но приветливая женщина. Проходите, говорит, как раз зеленый борщ сварила. Вежливо отказываемся: “Спасибо, мы при исполнении”. Смеется, показывает комнату. Внутри все как в обычной комнате квартиры: шкаф, кровать, телевизор, ковер, стол. Разве что спальня и столовая совмещены. Но времена профессора Преображенского давно прошли, хорошо это или плохо, и кто из нас, положи руку на сердце, не ест там, где спит? То есть перед телевизором.

- Ну и как вам тут?

- Во! - кондуктор **Елена** поднимает большой палец. - Очень удобно: спустился вниз - и уже на работе.

В основном комнаты здесь рассчитаны на четверых, но эта исключение: Елена живет здесь вдвоем с мужем (семья платит 12 тысяч в месяц). Муж, водитель, как раз вернулся со смены и спит, так что мы, чтобы не потревожить хозяина, быстро уходим.

И видим в коридоре углубление с окном, по размеру - еще одна комната, только без перегородки стены и двери. Это местная библиотека. Ее собрали сами сотрудники предприятия, каждый приносил, что хотел, из дома. Кто-то - желая поделиться с коллегами, а кто-то, не исключено, - решив избавиться от ненужного: по крайней мере, иначе толковать пожертвование целого собрания сочинений Бальзака трудно. (Спасибо, впрочем, что не Ленина, иначе для Виктора Гюго и Майн Рида просто



В Автоколонне № 1375 созданы все условия не только для труда и отдыха, но даже и для комфортного проживания

не осталось бы места.) А вместо библиотекаря здесь симпатичный усатый сомик, плавающий в аквариуме.

Следующая остановка - тренажерный зал. Здесь нас встречает пожилой, но подтянутый **Александр Иванович**, он тут вроде завхоза. Но, как сказал бы герой Пелевина (которого в местной библиотеке не было видно), он еще и “криейтор”, творческая натура. То есть тренажеры в спортзале Александр Иванович собрал сам. Это видно сразу же, как только приближаешься к железу: видно, что оно сварено на чистом энтузиазме, а не куплено в спортивном магазине. Тем оно и ценнее.

Здесь можно не только покачать мышцы. Для любителей более “интеллектуального” спорта имеются столы для пинг-понга, бильярд и дартс. Впрочем, когда мы были на месте, зал был пуст: кто на смене, а кто, как муж Елены, отсыпается после нее. Но, как говорит Александр Иванович, люди охотно заходят сюда в свои выходные.

Впрочем, всех в любители спорта не запишешь, а вот любителем поесть можно считать каждого уже по “заводским настройкам”, по умолчанию. Особенно - рабочего человека в середине трудовой смены. И столовая в автоколонне отвечает запросам голодного: в меню в тот день было четыре вида салата, два супа, окрошка, гуляш, котлеты, рыба, курица, не говоря о гарнирах, компотах и особенно выпечке. В принципе, полноценный обед может уложиться в 200 рублей - дешево, чем четыре раза прокатиться на автобусе той же автоколонны.

ГДЕ ЛУЧШЕ

Для работников автоколонны обеспечены комфортные условия (особенно для тех, кто не нарушает трудовую дисципли-

ну). Но, даже при том, что в среднем они получают близко к средней зарплате по городу, из примерно 460 человек - всего 116 местных. Сказывается близость к Москве, где зарплаты побольше. Хотя, говорит Наталья Мальцева, некоторые возвращались из столицы обратно: деньги большие, но и условия труда куда жестче. Особенно это касается частных компаний. Так или иначе, основа коллектива - это жители других российских регионов и стран бывшего Союза.

- На сегодня нам не хватает всего лишь 11 водителей, укомплектованность составляет 97%, и мы стараемся, чтобы сверхурочных часов у водителей не было, - объясняет Наталья Мальцева. - У нас 46 водителей-иностранцев: Украина, Молдавия, Казахстан, Узбекистан, Таджикистан... И бывает так, что им по сроку надо пересечь границу, потому что заканчивается разрешение на работу. Тогда сверхурочных не избежать.

Тем не менее, хотя большинство работников автоколонны не местные, в профсоюзе состоит 451 человек - почти все. Попробуйте найти похожие цифры в других организациях, привлекающих в основном мигрантов - хоть внешних, хоть внутренних. Плюс к тому, если еще два года назад, по словам директора, текучесть кадров была “просто заоблачной” (уходил практически каждый второй), то в 2018-м она заметно приостановилась. И тут ли не вспомнить классика: рыба ищет, где глубже, а человек - где лучше. А ведь всякое улучшение можно еще и “углубить”...

Павел ОСИПОВ
p-osipov@solidarnost.org