



**ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ  
ОБЩЕРОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА РАБОТНИКОВ  
АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА**

**ПРОФЕССИОНАЛЬНОМУ СОЮЗУ  
РОСПРОФТРАНСДОР – 95 ЛЕТ**

**О**  
**ЧЕРКИ ИСТОРИИ  
ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО  
ДВИЖЕНИЯ  
РАБОТНИКОВ  
АВТОМОБИЛЬНОГО  
ТРАНСПОРТА  
И ДОРОЖНОГО  
ХОЗЯЙСТВА**

**МОСКВА  
2014 г.**

## СТАНОВЛЕНИЕ

В сентябре 2014 г. исполнилось 95 лет со дня образования профессионального союза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

Его история неотделима от истории страны. Зарождение профессионального движения рабочих транспорта связано с активизацией борьбы рабочего класса России за освобождение от гнета эксплуатации.

Становление профсоюзов в более поздний (начало XX века) по сравнению с западными странами период объясняется тем, что Россия позже вступила на путь капиталистического развития и была страной, где царский режим не допускал создания легальных массовых организаций рабочего класса.

Слабость профессионального движения среди транспортников в дореволюционное время объяснялась не только политическими условиями в стране, но также и тем, что работники местного транспорта были сильно раздроблены: автомобильный и гужевой транспорт был тогда, главным образом, в руках мелких частных владельцев. К тому же автомобильный транспорт был малочисленным.

За период с 1901 до 1914 г. в Россию было ввезено 16 522 автомобиля и 7155 мотоциклов. Согласно проведенной впервые в 1910 г. регистрации, в России имелось 3539 автомобилей и 1173 мотоцикла. С 1910 по 1915 г. Русско-Балтийским заводом выпущен 451 отечественный автомобиль. К началу войны 1914 г. в России числилось около 13 тыс. автомобилей, в основном у частных владельцев.

В 1905 г. по приблизительным подсчетам насчитывалось всего 180 - 200 тыс. транспортных рабочих, из них около 120 тыс. грузчиков, которые были наиболее активной и влиятельной частью транспортных рабочих. Поэтому именно в их среде появились первые зачатки профессионального и революционного движения.

История сохранила многочисленные примеры организованных выступлений транспортных рабочих. Еще на заре рабочего движения в 1881 г. в Рыбинске вспыхнул бунт грузчиков, закончившийся избиением подрядчиков и полиции. Более 1000 забастовщиков добились уступок хозяев. Плата за работу увеличилась почти в 5 раз (с 1,25 копеек до 6 - 8 копеек «за куль»).

В июне 1882 г. объявили забастовку грузчики Петербургского порта. 1894 - 1895 годы ознаменовались стачками грузчиков Одессы и Петербурга.

В печатных изданиях об истории профсоюзов говорится, что первые профсоюзные организации возникли в марте 1905 г. на Путиловском, Семянниковском и еще ряде крупных заводов Петербурга. Однако еще в 1902 г. в Петербурге был организован нелегальный «Союз рабочих грузо-катального дела». Это была первая профессиональная организация транспортников.

Союз пользовался громадным авторитетом у грузчиков, которые проводили собрания, платили членские взносы. Союз успешно провел несколько крупных забастовок, из которых одна продолжалась 18 дней.

Дальнейший подъем стачечной борьбы пришелся на период первой русской революции 1905 - 1907 гг. Ее начало отмечено стачками грузчиков и извозчиков в

Саратове, Сухуми, Феодосии, Батуми, Баку, Астрахани. В мае и июне 1905 г. революционный подъем охватил почти всю страну. Забастовали транспортные рабочие Казани, Петербурга, Екатеринодара, Самары, Рыбинска, Таганрога, Евпатории, Нижнего Новгорода, Кронштадта, Нахичевани, Тюмени, Царицына, Феодосии, Кишинева и других городов. В Москве, например, за один месяц охранка насчитала 19 стачек извозчиков и грузчиков.

Стачное движение проходило, как правило, под лозунгами экономического характера. Однако в ряде случаев в знак протеста против ареста и суда над членами Совета Рабочих Депутатов выдвигались и политические требования: созыв учредительного собрания, свобода слова, собраний.

Массовое стачечное движение показало необходимость более прочного и тесного сплочения и объединения транспортных работников.

Сложившиеся центры руководства стачечным движением - стачечные комитеты, а также совещания представителей, депутатов для переговоров с хозяевами были теми первоначальными организациями, из которых стали вырастать профессиональные объединения транспортных рабочих.

В период первой революции возникли союз легковых извозчиков г. Петербурга, союз грузчиков в Одессе, союз извозчиков в Саратове, союз легковых извозчиков в Нижнем Новгороде и другие. Вместе с союзом каталей, к тому времени вышедшим из подполья, к концу 1905 г. имелось 9 профсоюзов, объединявших более 1,5 тыс. членов, уплачивавших членские взносы.

В 1906 г. были созданы союзы возчиков и грузчиков в Астрахани, Екатеринославле, Гродно, Ялте, Одессе и Уральске; произошло первое профессиональное объединение автомобилистов - союз автомобильно-экипажных рабочих г. Петербурга (союз экипажников). Работавший под влиянием Российской социал-демократической партии, этот союз провел несколько крупных забастовок. Ему удалось развернуть широкую культурно-просветительную работу. Союз проводил лекции и экскурсии, печатную агитацию с помощью листовок и через журнал союза металлистов.

О достаточно высоком уровне организации в профессиональных транспортных союзах тех лет говорит факт, что некоторые из них имели свои печатные органы. Весной 1906 г. вышли в свет первые номера газет «Голос извозчика» (орган союза легковых извозчиков г. Петербурга) и «Саратовский извозчик» (орган союза извозчиков г. Саратова).

В основном союзы (в Саратове, Нижнем, Уральске и других) объединяли мелких хозяев-одиночек, которые вели борьбу с крупными извозопромышленниками.

Большинство союзов находилось под влиянием Российской социал-демократической рабочей партии. Имелось три чисто «бундовских» союза, которые выполняли все директивы местных организаций «Бунда» и передавали им до 25% своих взносов. Эсеры большей частью принципиально воздерживались от работы в профессиональных союзах.

Бурный рост союзов продолжался недолго. После поражения первой русской революции царское правительство, напуганное ростом профдвижения, наносило по нему удар за ударом. К середине 1906 г. по всей России проведен разгром союзов,

арест их руководителей. В 1907 г. насчитывалось шесть-семь союзов, да и то значительно ослабленных, лишенных средств.

В этом же 1907 г. после ареста правления прекратил существование союз рабочих грузо-катального дела - первый профессиональный союз транспортных рабочих.

Неоднократным репрессиям подвергся восстановивший свою нелегальную деятельность Союз автомобильно-экипажных рабочих г. Петербурга. Сохранить его не удастся. В 1912 г. правление союза в полном составе отправлено в ссылку, а в 1914 г. царское правительство закрывает его. В профессиональном движении наступило относительное затишье.

Первая мировая война (1914 г.) всколыхнула Россию и вызвала новый подъем стачечного и революционного движения среди транспортников. В первые годы войны Россия ввезла из-за границы более 20 тыс. автомобилей для оснащения действующей армии. Шоферами, авторемонтниками стали призванные в армию квалифицированные заводские рабочие.

Направленные в автороты и авторемонтные мастерские агитаторы Центрального и Петербургского комитетов РСДРП способствовали подъему революционного настроения военных автомобилистов.

Благоприятные условия для возрождения и создания новых профессиональных союзов создала победившая Февральская буржуазно-демократическая революция.

Первыми на путь профессиональной организации вступили в начале 1917 г. грузчики, сохранившие в крупных городах традиции первой русской революции.

Возникли крупные союзы - объединение грузчиков Волжского бассейна (комитет размещался в Нижнем Новгороде), союз Юга России, объединивший грузчиков побережья Черного и Азовского морей и прилегающих водных бассейнов.

Значительное влияние на сплоченность рабочих-транспортников и рост их революционной сознательности оказали профсоюз шоферов в Москве и шоферов и автомобильных техников в Петрограде, а также профсоюзы транспортников в Киеве, Одессе, Новороссийске и других городах.

Во время июньского революционного выступления Петроградских рабочих члены союза выступили с требованием передачи власти Советам, приняли самое активное участие во всеобщей экономической стачке.

Высокую организованность проявили автотранспортники Москвы и Петрограда в период Великой Октябрьской социалистической революции. Перед Октябрьским восстанием почти весь автотранспорт Москвы находился в распоряжении Московского совета рабочих и солдатских депутатов. При непосредственном содействии профсоюза, в первые дни революционных выступлений транспортной коллегии Моссовета было передано 240 автомобилей. Автомобилисты подвозили оружие и боеприпасы вооруженным рабочим отрядам и воинским частям, примкнувшим к восставшим, выполняли другие ответственные поручения. Петроградский профсоюз транспортных рабочих мобилизовал своих членов и сформировал отряд из 250 человек, который в декабре 1917г. был направлен против немецких войск под Псков и Нарву.

VI съезд РСДРП (26 июля - 3 августа 1917 г.), наметивший курс на вооруженное восстание, принял две резолюции о профсоюзах - «Задачи профессионального движения» и «Партия и профессиональные союзы». В них была сформулирована программа непосредственного участия профсоюзов в подготовке вооруженного восстания, определена их роль как боевых организаций рабочего класса.

В первые месяцы и годы после Октябрьской революции перед транспортниками стояла задача - объединения и перестройки профессиональных союзов по производственному принципу с единым руководящим профсоюзным центром.

До революции транспортные рабочие в основном объединялись по цеховому, узкопрофессиональному принципу (грузчики, возчики, экипажники, шоферы, автослесари и т. д.), что приводило к распылению сил, ослабляло союзы. Первый Всероссийский съезд профессиональных союзов, проходивший в январе 1918 г., провозгласил в качестве основного организационного принципа строительства профсоюзов лозунг: «Одно производство - один профсоюз», в основу был положен производственный принцип. На практике этот принцип означал объединение рабочих и служащих в профессиональные союзы не по признакам профессии и специальности, а по месту работы.

Перестройка, объединение профсоюзов транспортников по производственному принципу проходили параллельно с попытками профессионального объединения транспортников в масштабе страны.

В период с 1 по 6 января 1918 г. по почину Петроградского союза шоферов был созван Всероссийский съезд шоферских союзов и автомобильных частей фронта и тыла. На нем присутствовали делегаты от 41 губернского города, 17 воинских частей и 7 общественных организаций, представлявших 18 тысяч авторботников. Съезд признал необходимым создание единого профсоюза транспортников. Однако это решение, ввиду слабости союза, не было претворено в жизнь.

Большую роль в создании профсоюза сыграли московские транспортники. Объединившиеся в один союз, в январе 1919 г. они провели Московский областной съезд транспортных рабочих, на котором 102 делегата представляли 45 тысяч организованных транспортников. В принятом съездом решении отмечалось, что «транспорт обладает признаками отдельной самостоятельной отрасли народного хозяйства, ...не может и не должен быть разделен между отдельными производственными группами». На этом съезде принято решение о созыве Всероссийского съезда транспортных рабочих.

С этой целью в марте 1919 г. состоялось Всероссийское совещание транспортников, которое обсудило вопросы, связанные с предстоящим съездом и избрало оргбюро по его созыву.

**Первый Всероссийский съезд транспортных рабочих проходил в Москве с 12 по 18 сентября 1919 г.** В нем участвовали 124 делегата от 19 губернских союзов и 8 уездных отделений, объединявших 43517 транспортников. В это время продолжалась гражданская война и многие территории были отрезаны от центра, вследствие чего не смогли прислать на съезд своих представителей.

**18 сентября 1919 г. съезд избрал ЦК профсоюза в количестве 15 человек. Этот день и принято считать днем рождения профессионального союза автотранспортников.**

Председателем Центрального комитета ВПСТР (Всероссийского производственного союза транспортных рабочих) был избран А.Д. Садовский.

Инженер по образованию, член РСДРП с 1901г., А.Д. Садовский принимал активное участие в революции 1905 – 1907 гг. В период Февральской революции был рядовым солдатом Петроградского гарнизона, принимал участие в восстании Волынского, Литовского, Преображенского полков и 6-го саперного батальона. Однopolчанами А.Д. Садовский был делегирован депутатом в Петроградский совет рабочих и солдатских депутатов, где 1 марта 1917 г. его избрали членом Исполнительного комитета.

В конце августа к руководству солдатской секцией совета пришли большевики и среди них А.Д. Садовский, ставший заместителем председателя секции. Во многом благодаря его усилиям транспортные средства были изъяты у Временного правительства и переданы Петроградскому военно-революционному комитету. Членом этого комитета вместе с Н.И. Подвойским (председатель), В.А. Антоновым-Овсеенко, С.И. Гусевым, В.А. Аванесовым, Г.К. Орджоникидзе и другими стал А.Д. Садовский.

Организовавшийся в дни Октябрьского восстания под руководством А.Д. Садовского автомобильный отдел Военно-Революционного комитета после победы Великой Октябрьской революции превратился в первую автомобильную базу Советского правительства.

Во время переезда в 1918 г. правительства в Москву автобаза была перебазирована туда же и размещена в Манеже около Кремля. Вскоре она превратилась в одно из крупнейших автохозяйств того времени в нашей стране.

А.Д. Садовский, возглавлявший это хозяйство, названное вскоре транспортным отделом ВЦИК, с первых дней переезда в Москву активно включился в деятельность московских профсоюзов транспортных рабочих.

Политическая борьба с эсерами, меньшевиками и анархистами за преодоление цеховщины в московских профсоюзах, за их объединение в единый профсоюз стала в 1918 - 1919 гг. одной из сторон деятельности Садовского.

В результате этой борьбы и состоялся Московский областной съезд профсоюзов транспортных рабочих, положивший начало созданию Всероссийского профессионального союза.

Руководя до конца своей жизни (1927 г.) профессиональным объединением транспортных рабочих, А.Д. Садовский, переизбиравшийся на всех съездах профсоюза, состоял одновременно членом ВЦИК и ЦИК СССР, ВЦСПС. Андрей Дмитриевич неизменно был вдохновителем, душой всех дел, за которые брался и решал профсоюз. А их было немало. Продолжалась гражданская война.

Во время работы первого съезда профсоюза страна переживала исключительно тяжелый экономический кризис - острая нехватка промышленных товаров в деревнях, голод, разруха в промышленности и на транспорте, отсутствие топлива и сырья. Первый съезд профсоюза принял постановление «О задачах

профсоюза в текущий момент». Первоочередными из них были налаживание работы транспорта, борьба с саботажем, укрепление производственной и трудовой дисциплины. Съезд профсоюза признал необходимым направить лучших своих представителей на военный и продовольственный фронты.

Участие транспортников в гражданской войне - одна из заметных страниц истории профсоюза. Нижегородские грузчики в 1918 году в своей газете «Грузчик» призывали население к поддержке и защите советской власти.

Царицынская организация профсоюза численностью 17 тыс. человек для защиты города сформировала особый полк, названный по имени профсоюза.

Во Владивостоке транспортники, основу которых составляли грузчики, первыми поддержали восстание (1920 г.);

В Саратове 20% членов профсоюза были мобилизованы на помощь Красной Армии и направлены на фронт.

Вятские грузчики в 1920 году создали ударные отряды для отпора Колчаку.

Астраханский союз, состоявший из 20 тыс. транспортников, потерял в боях большую часть своего состава.

Профсоюз проводил мобилизацию на фронт, заботился о семьях тех, кто ушел в армию, формировал продовольственные отряды для обеспечения хлебом Красной Армии и промышленных центров, организовал фонд помощи безработным.

В помощь голодающим транспортники безвозмездно отработали около 60 «транспортных дней». Работая по 12-15 часов в сутки, они разгружали воинские эшелоны и вагоны с продовольствием, доставляли на заводы топливо.

Многие грузчики Новороссийского и Феодосийского портов за заслуги на трудовом фронте награждены орденами Трудового Красного Знамени.

В Москве, Баку, Орле, Смоленске, Одессе, Саратове и других городах были организованы детские дома для беспризорных и детей, вывезенных из голодающих областей.

В 1921 - 1922 г.г. был организован ряд экспедиций по вывозке хлеба, в том числе Сибирская - одна из самых тяжелых. В ней принимали участие 540 автомобилей, большое количество гужевого транспорта. Профсоюз транспортных рабочих принимал активное участие в подготовке техники, а затем и в работе продовольственных отрядов на местах.

## **УКРЕПЛЕНИЕ И РОСТ ВСЕРОССИЙСКОГО СОЮЗА**

Под руководством ЦК профсоюза проведена организационная работа, направленная на укрепление и рост Всероссийского союза, выполнение постановления первого съезда, организацию работы среди местных союзов».

Перед съездом отказался от участия в его работе и от объединения крупный союз грузчиков Волжского бассейна. И лишь позднее, в январе 1920 г., после переговоров между ЦК ВПСТР и ЦК союза грузчиков вопрос о слиянии был наконец решен положительно. Грузчики Волжского бассейна в полном составе

вошли в профсоюз транспортных рабочих. Летом этого же года в профсоюз влился и союз грузчиков Юга России.

В октябре 1920 г. состоялся II Всероссийский съезд транспортников, на котором было представлено уже 130 тыс. рабочих. Съезд констатировал: «Организационное строительство союза в основном можно считать законченным».

В «Отчете ЦК ВПСТР за 1920 - 1921 гг.» говорится: «Союз транспортных рабочих, ко времени объединения хозяйственной базы оформленный в виде самостоятельной отрасли народного хозяйства, не имел и самим своим возникновением только возбудил вопрос о хозяйстве местного транспорта».

Основные хозяйства местного транспорта, рабочие которых были объединены в союзе транспортных рабочих (местного транспорта), представляли собой многочисленные разрозненные мелкие частновладельческие обозы, многочисленные погрузочно-разгрузочные организации, а также разбросанный по многим ведомствам автомобильный транспорт.

Таким образом, на повестке дня стояла сложная задача - создание самостоятельной отрасли автомобильного транспорта. Без решения этой основной задачи нельзя было решать вопросы улучшения материального положения членов профсоюза, охраны их труда, повышения культурного уровня.

Начиная со II Всероссийского съезда профсоюза, в течение целого ряда лет на всех съездах и конференциях, на всех пленумах наряду с вопросами зарплаты, охраны труда и культпросветработы неизменно рассматривались вопросы строительства хозяйств местного транспорта, проверялась деятельность хозяйственных органов и намечались перспективы их дальнейшей работы.

Во исполнение решений II съезда профсоюза, рассмотревшего вопрос «О значении местного транспорта и его организации», была проведена большая работа по недопущению распыления транспорта по различным отраслям. Центральный комитет профсоюза обратился в правительство с просьбой об организации Центрального управления по объединению и регулированию хозяйств Местного транспорта, которое бы осуществляло руководство всеми видами транспорта: автогужевым, трамвайным, погрузочно-разгрузочными работами и т. д.

Существовавшие два Всероссийских хозяйственных органа по вопросам местного транспорта с родственными функциями - Центральная автосекция (ЦАС) и Транспортно-материальный отдел (ТРАМОТ) ВСНХ не способствовали эффективному руководству. В середине 1921 г. ВЦИК и Совнарком приняли декрет о государственной организации местного транспорта, проект которого был подготовлен ЦК профсоюза.

В составе Народного комиссариата путей сообщения было учреждено Центральное управление местного транспорта (ЦУМТ), которому передали функции ликвидированных ЦАС и ТРАМОТ.

Причем надо отметить, что все основные вопросы организации и деятельности ЦУМТ решались при непосредственном участии или под руководством ЦК союза, его экономического отдела.

Создание ЦУМТа было крупным шагом на пути создания отрасли. Стали появляться областные управления местного транспорта.

Новая экономическая политика, внедрение хозяйственного расчета внесли



значительные коррективы в деятельность ЦУМТа.

В условиях хозрасчета грузовой автотранспорт того времени оказался не в состоянии конкурировать с гужевым, а гужевые государственные обозы - с дешевым крестьянским.

С целью сохранения созданной структуры по инициативе ЦК союза Центральным управлением местного транспорта были организованы крупные хозрасчетные автомобильные предприятия - акционерные общества: Автопромторг, Закавказский, Белорусский, Украинский автопромторги, Крымкурсо и другие. Они, в свою очередь, занялись организацией автомобильного пассажирского сообщения во многих районах страны.

По инициативе ЦК профсоюза и Наркомата путей сообщения было организовано Всероссийское транспортно-экспедиционное акционерное общество «Транспорт», объединившее транспортно-экспедиционное дело и складское хозяйство, создавшее крупные по тем временам автомобильные и гужевые предприятия. Председателем совета этого общества в начале его деятельности был Ф.Э. Дзержинский.

В связи с этим изменились функции Центрального управления, часть из них была передана созданным обществам.

Таким образом, в период новой экономической политики было сохранено государственное регулирование местного транспорта. Более того, позднее, в 1928 г., государство приняло в свое управление и основную сеть шоссейных и грунтовых дорог страны.

Однако имеющийся транспорт не мог удовлетворить потребности возрождающегося народного хозяйства. Конское поголовье в стране за время империалистической и гражданской войн сократилось почти втрое. Автомобильный парк был сильно изношен. Страна не располагала необходимыми средствами для покупки автомобилей. Водительские кадры не могли найти применения своему труду; началась безработица.

Центральный комитет вынужден был включить в повестку дня состоявшегося с 8 по 23 мая 1923 г. IV Всероссийского съезда профсоюза отдельный вопрос «О перспективах развития автотранспорта в России». В своем докладе А.Д. Садовский, проанализировав положение дел, сделал вывод: «...Волею возрастающих экономических потребностей страны у нас должно будет развиваться то, что мы называем механическим транспортом, и в первую голову, автотранспорт».

Было решено принять «ряд срочных и энергичных мер» для развития автомобильного транспорта. Съезд пришел к выводу о необходимости создания в стране собственного автомобилестроения.

Это решение было принято в 1923 г., еще до начала индустриализации страны.

Вскоре после IV Всероссийского съезда во исполнение его решения во многих крупных городах и промышленных центрах усилиями ЦК профсоюза и его губернских отделов были созданы автомобильные клубы, которые, объединив в своем составе наиболее активных автомобилистов, развернули широкую и разностороннюю деятельность по пропаганде автомобильного транспорта.

Организацией автомобильных пробегов, мотоциклетных спортивных

состязаний, другими массовыми выступлениями автоклубы привлекали многочисленных участников и зрителей.

На протяжении всех лет существования автомобильных клубов профсоюза транспортных рабочих в их деятельности принимали активное участие крупные ученые, энтузиасты автотранспорта Н.Р. Бриллинг и Е.А. Чудаков.

ЦК профсоюза одновременно с созданием сети автоклубов в целях популяризации их научно-технической деятельности, а также идей автомобилизации начал в том же 1923 г. издание ежемесячного научно-технического журнала «Автомобильный вестник», вскоре переименованного в журнал «Мотор» (сейчас «Автомобильный транспорт»).

ЦК ВПСТР имел свое издательство «Мотор», которое выпускало 2 раза в месяц журнал «Транспортный рабочий» (позже переименованный в «Красный транспортник»), ежемесячный бюллетень ЦК и другую профсоюзную, техническую, спортивную литературу по вопросам местного транспорта.

Положительную роль в деле создания отечественного автомобилестроения сыграли автомобилисты, инженерно-технические работники, организованные в инженерно-технические секции. На областных, республиканских и всероссийских съездах они подробно сформулировали задачи автотранспорта, обосновали необходимость создания отечественной автомобильной промышленности в качестве единственно возможной базы развития советского автотранспорта.

Особенно широкий размах приняла пропаганда идей автомобилизации страны после опубликования в 1927 г. в газете «Правда» статьи под названием «Российская телега и американский автомобиль» и создания в стране добровольного общества «Автодор».

Деятельность ЦК профсоюза транспортных рабочих, Центрального правления общества «Автодор» накануне взятого курса на индустриализацию оказали огромное общественное воздействие на ускорение автомобилизации страны.

Пленум ЦК ВПСТР уже в 1927 г., заслушав доклад начальника Автостроя, одобрил решение о строительстве автомобильного завода в г. Нижнем Новгороде и рекомендовал широко привлечь автотранспортную общественность к разработке всех вопросов, связанных с постройкой нового завода.

Началось строительство Московского и Горьковского автозаводов, заложивших фундамент отечественной автомобильной промышленности.

Строительство Московского автозавода было развернуто под руководством директора завода АМО, бывшего рабочего, шофера Ивана Алексеевича Лихачёва. Он долгое время заведовал гаражом Московского городского Совета профсоюзов и считался одним из лучших руководителей в составе профсоюза транспортных рабочих. Поэтому выдвижение И.А.Лихачева на пост директора завода АМО - первого автомобильного завода в стране - было встречено в профсоюзе с большой гордостью. В те годы он сумел убедить соответствующие органы в необходимости строительства крупного завода, внес большой личный вклад в налаживание выпуска автомобилей.

С вступлением в 1929 - 1930 гг. в строй Московского автомобильного завода, которому в дальнейшем было присвоено имя И.А.Лихачева, а вслед за ним

Горьковского автозавода начался период бурного роста автомобильного парка страны. К 1937 году было выпущено 200 тыс. автомобилей отечественного производства. Значительно возросло и количество автотранспортников.

Двадцатые годы для профсоюза транспортных рабочих стали годами становления, поиска и выработки форм и методов работы. Профсоюз вплотную занимался проблемами оплаты труда, тарифов. Возникли такие формы участия рабочих в управлении производством, как производственные совещания и комиссии. Профсоюз занимался вопросами заключения коллективных договоров, охраны труда, культурного обслуживания членов профсоюза.

Одним из основных направлений работы в тот период была борьба с неграмотностью. IV съезд профсоюза, обсудив этот вопрос, призвал все организации «придать работе по ликвидации неграмотности ударный характер», считать эту задачу самой неотложной, боевой задачей дня.

Работа по ликвидации неграмотности приняла поистине массовый характер. Для этого использовались средства культфонда. Но их не хватало. Была поставлена задача, чтобы каждый грамотный член профсоюза обучил одного неграмотного. В 1926 г. действовало около тысячи пунктов и групп по ликвидации неграмотности, в которых транспортники учились читать, писать и считать, изучали географию. С целью усиления работы среди малограмотных ЦК профсоюза выпускал раз в две недели «Листок для малограмотных».

И эта работа дала свои плоды. Если в 1921 г. среди общей массы транспортных рабочих было 43 процента неграмотных, то в 1922 г. их стало 37 процентов, в 1923 г. – 13. Уже к пятому съезду профсоюза (1924 г.) среди рабочих в возрасте до 35 лет осталось всего 5 процентов неграмотных.

Сразу после создания профсоюза Центральному комитету пришлось вплотную заняться условиями труда рабочих. Эта работа охватывала широкий круг вопросов, начиная от разработки правовых норм законодательства о труде до выполнения функций получения и распределения по предприятиям производственной и специальной одежды, средств защиты, мыла и т. д. Обстановка в стране требовала от профсоюза выполнения и таких несвойственных ему функций.

Много труда было вложено в разработку норм снабжения рабочих защитной спецодеждой, дополнительных отпусков, списков профессий рабочих с сокращенным рабочим днем.

В 1923 - 1924 гг. специальной комиссией ЦК профсоюза было проведено обследование условий труда грузчиков и их влияние на состояние здоровья. Собранный материал послужил основой для издания ряда законодательных актов; были введены нормы предельного веса грузов при их перемещении.

В 1926 г. ЦК профсоюза обратился в Наркомтруд СССР с предложением провести обследование труда автоработников.

По данным Центрального управления местного транспорта НКПС в период 1927 - 1929 гг. в стране насчитывалось 5323 автохозяйства по линии гражданских ведомств. 65 процентов из них имели по 1 автомобилю, и лишь 7-6 процентов автохозяйств - свыше 20 автомобилей. В основном автомобили хранились и ремонтировались в непригодных помещениях, а то и под открытым небом.

В обследовании, законченном в 1929 году и охватывавшем большой круг

проблем охраны труда (санитарно-техническое состояние гаражей, условия труда водителей, утомляемость, профессиональная заболеваемость и т. д.), приняли участие ряд институтов.

На основании обследований были утверждены «Правила устройства и содержания гаражных помещений, вновь устраиваемых или капитально переоборудованных» (1930 г.), а также ряд других нормативных документов.

Новые возможности для расширения своей деятельности профсоюз получил в связи с передачей ему функций Наркомтруда в области охраны труда и социального страхования.

Другими не менее важными мероприятиями профсоюза были меры по организации оплаты труда.

В двадцатых годах регулирование заработной платы осуществлялось через генеральные договоры, которые Центральный комитет профсоюза заключал с ведущими хозяйственными центрами - акционерными обществами «Транспорт», Автопромторг, Автоуправление Наркомтруда и другими. В развитие генеральных договоров и соглашений на местах заключались коллективные договоры между губотделами профсоюза и хозяйственными организациями.

Заработная плата, ее уровень в рамках профессий составляли основное содержание коллективных договоров.

Оплата труда шоферов производилась в разных ведомствах по-разному. В июне 1932 г. Совнарком СССР принял предложенный ЦК профсоюза проект «Постановления об оплате труда шоферов». Этим документом устанавливалась единая, независимо от ведомственной принадлежности, система и ставки оплаты труда водителей, а также обязанность администрации согласовывать оплату труда с профсоюзом рабочих местного транспорта. Практически это давало профсоюзу право контролировать состояние оплаты труда шоферов всеми ведомствами, сократить текучесть кадров.

В период восстановления народного хозяйства профсоюз укрепил связь с массами, вырос численно и организационно. К 1929 г. он объединял свыше 2200 первичных организаций, в которых насчитывалось более 180 тысяч членов профсоюза. В ведении профсоюза находилось около 90 клубов, 750 красных уголков, 16 автоклубов, около 800 библиотек.

С первых лет своего существования профсоюз проводил активную международную работу, поддерживал связи с транспортниками других стран.

Однако Международная федерация профсоюзов, занимая консервативные позиции, отказалась принять в свой состав российские профсоюзы.

Профсоюзам, в том числе транспортных рабочих, пришлось приступить к консолидации своих сил. Летом 1921 г. в Москве состоялась первая международная конференция транспортных рабочих, на которой были представлены транспортники России, Англии, Аргентины, Австралии, Болгарии, Голландии, Германии, Италии, Соединенных Штатов Америки, Франции и Чехословакии. На второй (г. Гамбург, август 1922 г.) и третьей (Москва, декабрь 1922 г.) международных конференциях были представлены транспортники уже значительно большего количества стран. Был создан и начал работу Международный комитет пропаганды и действий транспортников.

В условиях сложной международной обстановки, безработицы, поднимающего голову фашизма в мае 1923 г. в Берлине состоялась совместная конференция руководителей Международной федерации транспортников и профсоюзов железнодорожников, водников и транспортных рабочих России. ВПСТР представлял председатель ЦК профсоюза А.Д. Садовский.

Конференция обсудила и приняла решения по вопросам борьбы за мир, против фашизма, создания единого фронта всех транспортных рабочих.

Берлинская конференция, ее решения стали знаменательным событием в международном движении транспортных рабочих.

Международный комитет пропаганды транспортных рабочих, поставленный перед фактом раскола международного движения транспортников, усилил свою деятельность по сплочению профсоюзов транспортников.

Созываемые международным комитетом конференции с каждым годом становились все более и более представительными, в 1928 г. в Москве на конференции присутствовали уже делегаты из 37 стран.

Проводимая работа способствовала установлению тесных связей между Центральным комитетом профсоюза транспортных рабочих и родственными профсоюзами Франции, Германии, Чехословакии, Австрии, Норвегии и другими. Представители этих профсоюзов приезжали в Советский Союз, присутствовали в качестве гостей на съездах ВПСТР, пленумах ЦК профсоюза.

Профсоюз транспортников создал специальный фонд из которого помогал бастующим транспортникам Англии и Франции, Швеции и Сирии и другим.

В 1927 г. ЦК профсоюза удалось, несмотря на большие трудности с получением виз, направить делегацию рабочих-транспортников в составе 12 человек на мотоциклах в Западную Европу. В течение трех месяцев представители этой одной из первых спортивных делегаций СССР за рубежом общались с рабочими-транспортниками Польши, Германии, Франции, Латвии, Эстонии. Профсоюзы этих стран, вопреки желанию официальных властей, организовывали дружеские встречи с советской делегацией.

## **ТРИДЦАТЫЕ И ВОЕННЫЕ ГОДЫ**

Тридцатые годы для страны, в том числе и для профсоюзов были непростыми. О них сложно говорить. И не только потому, что сохранилось очень мало документов тех лет. Сложно и потому, что слишком неоднозначные, даже противоречивые процессы происходили в то время. Это были годы успехов в индустриализации, больших достижений и отступлений от принципов социализма, грубейших ошибок. Это годы трудового энтузиазма, подвигов первых пятилеток и формирования административно-командной системы. Утвердившись в экономике, она сказала на общественно-политической жизни всей страны.

Сдерживание процесса социалистической демократии, нарушения законности и массовые репрессии нанесли большой вред профсоюзному движению. В 1933 году была прекращена практика заключения коллективных договоров, которые являлись одной из важных форм осуществления профсоюзами своих многообразных функций. Избранные руководящие органы нерегулярно

отчитывались перед своими членами. В течение семнадцати лет (с апреля 1932 по апрель 1949 г.) не проводились съезды профсоюзов СССР. Без участия профсоюзов стали решаться многие вопросы производства, труда, заработной платы. По отношению к профсоюзам допускались командование, администрирование. Последствий административно-командных методов руководства, необоснованных преобразований не удалось избежать ни отрасли автомобильного транспорта, ни профсоюзу автотранспортников.

Созданное вместо ЦУМТа в 1928 г. Центральное управление шоссейных и грунтовых дорог и автотранспорта при НКПС и затем преобразованное в 1931 г. в самостоятельный наркомат было уже в 1935 г. реорганизовано. Автотранспорт оказался распыленным по ведомствам. Только в 1939 году в союзных республиках были созданы народные комиссариаты автомобильного транспорта.

Прекратили свое существование крупные акционерные общества, а также добровольная общественная организация «Автодор».

Были репрессированы начальник ЦУМТа Якимов С.Я., председатель правления акционерного общества «Транспорт» Халатов А.Б., его соратники Рубинштейн, Измайлов и многие другие. Впоследствии они были реабилитированы.

К началу тридцатых годов в профсоюзе остались в основном автотранспортники. Рабочих гужевого транспорта было мало, а грузчики перешли в соответствующие отраслевые профсоюзы: моряков, речников и железнодорожников. Профсоюз транспортных рабочих стал именоваться профсоюзом шоферов и авиаработников. Авиаработники составляли около 1 - 2 процентов от общего количества членов профсоюза.

**В сентябре 1934 года в целях приближения руководства профсоюза к местам производственного управления он был разукрупнен на три самостоятельных: профсоюз шоферов Москвы и Ленинграда, профсоюз шоферов Юга, профсоюз шоферов Востока. Авиаработники выделились в самостоятельный профсоюз.**

В 1940 г. профсоюзы шоферов были переименованы в профсоюзы рабочих автомобильного транспорта Центра, Юга и Востока. Центральные комитеты профсоюзов размещались соответственно в Москве, Харькове и Новосибирске.

Однако допущенные ошибки и отступления не могут принизить значения трудовых подвигов людей, внесших величайший вклад в развитие страны.

В тридцатые годы одним из главных направлений в деятельности профсоюза являлась мобилизация трудящихся на осуществление социалистических преобразований. Зарождались инициативы новаторов и передовиков производства. Так, с 1935 г. развернулось патриотическое движение шоферов за увеличение норм межремонтных пробегов автомобилей. Его инициаторами выступили шофер автоколонны №24 Ростовской области И.И. Мальцев с двумя сменщиками. Их автобус ЗИС-8 без серьезного ремонта прошел более 300 тыс. км, в то время как по существовавшим нормам пробег этого автобуса составлял до среднего ремонта 30 тыс. и до капитального - 60 тыс. км. Таким образом, только на ремонтах было сэкономлено более 6,5 тыс. рублей.

Движение, начатое И.И. Мальцевым и его последователями, получило

название движения «стотысячников». В те годы автопарк составляли автомобили таких марок, как полутонные грузовики Горьковского автозавода ГАЗ-АА, трехтонки Московского автозавода ЗИС-5 и пятитонные грузовики Ярославского автозавода ЯГ-5. Для этих автомобилей нормы пробега до капитального ремонта зависели от дорожных условий и составляли от 45 до 70 тыс. км. Вступая в соревнование, шоферы брали обязательство пройти за счет качественного содержания автомобиля без капитального ремонта 100 тыс. км и больше. Отсюда и название - движение стотысячников. В дальнейшем появились «двухсоттысячники», а затем «трехсоттысячники» и «пятисоттысячники».

Движение за увеличение норм межремонтных пробегов быстро распространилось по всем автохозяйствам страны.

Пионерами стахановского движения в тридцатых годах были передовики: знатный орденосец гранитчик П.И. Пацевич из Московского треста строительства набережных, кузнец К.С. Крушельницкий со Смоленского завода дорожных машин, Краснознаменная бригада дорожников Ф.А. Майорова с автомагистрали Москва - Минск, перевыполнявшая установленные нормы выработки в 2 - 3 раза.

Картина деятельности профсоюза в довоенные годы была бы неполной без рассказа о двух автопробегах, организованных Центральным комитетом профсоюза и Московским автомобильным клубом.

Первый пробег состоялся с 6 июля по 30 сентября 1933 г. В нем приняли участие шесть легковых автомобилей ГАЗ-А, семь грузовых ГАЗ-АА, четыре АМО-3, экспериментальные трехосные грузовики, два ГАЗ-ААА и один НАТИ-ГАЗ и три трехосных автомобиля Форд-Тимкен, взятые в пробег для сравнения их эксплуатационных качеств с отечественными автомобилями.

Маршрут пробега был выбран с таким расчетом, чтобы проверить автомобили на прочность и выносливость в самых тяжелых дорожных условиях, включая бездорожье Казахстана, пески Каракумов, горные дороги Кавказа. По своей протяженности (около 10 тыс. км), сложности маршрута пробег не имел себе равных в мире.

Автомобилисты - участники пробега с честью выдержали испытание. Пробег показал высокое качество отечественных автомобилей, которые оказались даже более надежными, чем «Форд». Из заключительного акта технической комиссии: «Стандартные машины производства Горьковского автозавода марок ГАЗ-А и ГАЗ-АА и Московского автозавода АМО-3 могут работать повсеместно на территории СССР в любых условиях... Советские экспериментальные трехоски конструктивно и эксплуатационно оказались выше импортных. Они могут быть пущены в серийное производство. Итоги пробега показывают, что наши заводы освоили сложную технику автомобилестроения».

Летом 1936 г. по инициативе ЦК профсоюза, шоферов Москвы и Ленинграда был осуществлен еще один автомобильный пробег. На этот раз его участниками стали исключительно женщины - шоферы, слесари, инженеры, журналисты, всего 45 человек. На этот раз в пробег пошли уже не новые, а бывшие в эксплуатации серийные советские автомобили Горьковского автозавода.

30 июля 15 автомобилей стартовали из Москвы и через два месяца

финишировали в столице, преодолев 10 тыс. км сложного маршрута.

Женщинам-водителям пришлось преодолевать солончаки Казахстана, топкие болота, на руках вытаскивать автомобили из песков пустыни Малые Каракумы.

Правительство высоко оценило труд участников пробегов. Многие из них были удостоены правительственных наград.

Начавшаяся 22 июня 1941 г. Великая Отечественная война круто изменила жизнь страны. Проведена перестройка народного хозяйства на военный лад. Работа всех государственных и общественных организаций была подчинена одной цели - мобилизации всех сил на борьбу с врагом.

В первые же дни войны автомобилисты прифронтовых районов включились в эвакуацию в тыл населения, материальных ценностей и промышленного оборудования. Профсоюз рабочих автомобильного транспорта развернул работу по мобилизации трудящихся на строительство оборонительных рубежей под Минском, Ленинградом, Киевом, Ростовом, Харьковом, Москвой... В автохозяйствах создавались отряды народного ополчения.

Квалифицированные кадры водителей, ремонтников, механиков ушли на фронт, заняв боевые места у рычагов танков, за рулем бронетранспортеров, тягачей, военных автомобилей, в походных мастерских по ремонту техники. Перед хозяйственными и профсоюзными органами встала задача в кратчайший срок подготовить новые кадры для работы в тылу, организовать ремонт боевой автотранспортной техники.

Для полного и быстрого удовлетворения нужд армии были организованы фронтовые бригады, в которых осуществлялся ремонт поврежденной техники.

Только отраслевыми предприятиями за годы войны отремонтировано для нужд Советской Армии 90 тыс. автомобилей, 30 тыс. двигателей, 600 тыс. автопокрышек, столько же аккумуляторов, изготовлено на 54 млн. руб. инструмента и оборудования. В автошколах и учебных комбинатах подготовлено свыше 400 тыс. водителей и ремонтных рабочих. После отправки на фронт лучшей части подвижного состава в автопредприятиях осталось не более 37% автомобильного парка. При резком ухудшении обеспечения бензином значительная часть автомобилей была оборудована газогенераторными установками, работающими на древесных чурках и торфе. В таких условиях автотранспортники обеспечивали перевозки грузов на фронт и в тыл.

Многообразной была деятельность профсоюзных организаций в военные годы. Как и во время мирного строительства, испытанным средством мобилизации людей на героический труд стало социалистическое соревнование, которое развернулось на предприятиях с 1942 г. Профсоюз занимался подготовкой лыжников и медсестер, собирал посылки для бойцов, деньги для нужд фронта. Профсоюзные организации заботились о семьях фронтовиков, развитии коллективного и индивидуального огородничества и многом другом.

Из коллективов рабочих и служащих автохозяйств, входивших в Управление грузового автотранспорта Мосгорисполкома, была создана мощная военизированная автотранспортная единица ПВО страны. Наряду с обслуживанием нужд города, она занималась перевозкой войск на Калининском и Донском фронтах, доставкой боевой техники, вооружения и продовольствия партизанским



соединениям.

Славную страницу в историю Отечественной войны вписали автотранспортники Ленинграда и пришедшие к ним на помощь москвичи.

Зима 1941-го. Вокруг города сомкнулось кольцо блокады. Подвоз прекратился. И тогда автомобилисты прокладывают дорогу на «большую землю» по Ладожскому озеру.

Ни днем, ни ночью не прекращалось движение по ледяной трассе. В лютую стужу сутками не покидали своих машин водители. Дорогу заметала пурга, обстреливали вражеские орудия, бомбили самолеты, но ничто не сломило мужества водителей. В своем дневнике, удостоенном Государственной премии, свидетельница Ленинградской блокады Вера Инбер так описывает их подвиг: «Труд ладожских шоферов - святой труд. Достаточно взглянуть на дорогу. На эту избитую, истерзанную, ни днем, ни ночью не ведающую покоя дорогу. Ее снег превращен в песок. Всюду - в ухабах, выбоинах, ямах, канавах, колдобинах, воронках - лежат мертвые машины и части машин.

А ведь эту дорогу под снарядами и бомбами ладожские шоферы ежедневно пересекают четыре раза. Ведь это для них всюду алые надписи на щитках: «Водитель, сделал ли ты сегодня два рейса?» И водитель делает эти два рейса».

«Большая земля» направляла в заблокированный город продовольствие, топливо, боеприпасы. А оттуда автотранспортники вывезли более 300 тысяч жителей, 100 тысяч детей.

Дорога по Ладожскому озеру стала для ленинградцев поистине дорогой жизни. Ольга Берггольц в своей «Ленинградской поэме» написала:

Дорогой жизни шел к нам хлеб,  
Дорогой дружбы многих к многим.  
Еще не знают на земле  
Страшней и радостней дороги.

С подвигом ленинградских автомобилистов перекликается ратный труд военных водителей других фронтов. Многие из них были удостоены высоких правительственных наград.

В честь подвига водителей брянскими автомобилистами при въезде в этот город воздвигнут памятник. Чувство благодарности остается в памяти каждого, кто был там и слышал постоянные автомобильные сигналы - так проезжающие водители отдают дань памяти погибшим.

После изгнания в 1944 г. врага за пределы Родины мобилизующая деятельность профсоюзных организаций была направлена на восстановление разрушенного народного хозяйства, постепенный перевод автомобильного транспорта на мирные рельсы.

На повестку дня встала важная организационная задача объединения профсоюзов рабочих автомобильного транспорта - Центра, Юга, Востока в единый.

Долгие десять лет автотранспортники страны были разделены на три профессиональных союза, что, конечно, мешало проводить единую политику, создавало трудности в решении многих вопросов.

**В 1944 г. совместный пленум центральных комитетов трех профсоюзов принял решение об объединении.** К этому времени имелось 11 республиканских,

5 краевых и 29 областных комитетов. На 1 октября 1944 г. в профсоюзе было более 90 тыс. членов. Президиум ЦК занялся подготовкой Всесоюзного съезда профсоюза рабочих автомобильного транспорта. **Созыв I съезда объединенного профсоюза стал возможен только в октябре 1947 г.**

Этот съезд определил основные направления деятельности профсоюзных организаций, в том числе и в дальнейшем развертывании социалистического соревнования. К концу 1947 г. в него включилось уже около 90 процентов рабочих. Получило дальнейшее развитие соревнование водителей за увеличение межремонтного пробега, к концу 1948 г. в нем участвовало более 20 тыс. водителей. Выдающихся успехов в этом соревновании достигли водители бригады Я.И. Титова из 1-го автобусного парка г.Москвы. Он же выступил инициатором соревнования за экономию, которое получило большое распространение среди автотранспортников во всех регионах страны. Бригада Якова Ивановича Титова, применив целый ряд усовершенствований, добилась значительных успехов в экономии бензина. Сам инициатор в 1950 г. был удостоен Государственной премии СССР. В 1982 г. Центральным комитетом профсоюза учреждена премия советских профсоюзов имени Титова, которая ежегодно присваивалась десяти автотранспортникам, добившимся наиболее высоких результатов в социалистическом соревновании, за проявленную инициативу и новаторство.

В 1947 г. на предприятиях автомобильного транспорта, как и в других отраслях народного хозяйства, возобновляется заключение коллективных договоров. Они становятся важными хозяйственными документами, повышающими ответственность хозяйственных руководителей и комитетов профсоюза за улучшение производственных, социально-бытовых условий и культурного обслуживания работающих.

Повышение эффективности использования автомобилей, рост автопарка общего пользования позволили увеличить перевозки грузов в 1950 г. по сравнению с 1940 г. в 3 раза. Почти удвоились пассажирские перевозки автобусами и таксомоторами.

**В 1953 г. строительство и эксплуатация автодорог были переданы в ведение республиканских министерств, которые стали называться министерствами автомобильного транспорта и шоссейных дорог.** В этом же году после упразднения профсоюза рабочих и служащих шоссейного и гидротехнического строительства почти все дорожные организации вошли в профсоюз рабочих автомобильного транспорта, который стал после этого называться профсоюзом рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог.

В период Великой Отечественной войны, а затем при восстановлении народного хозяйства дорожники в сложнейших условиях самоотверженно трудились над выполнением заданий правительства по восстановлению и строительству автомобильных дорог.

В послевоенные годы широко развернулось соревнование за комплексную экономию сырья и материалов, движение бригад отличного качества.

В то же время уровень механизации трудоемких процессов оставался на низком уровне. Достижением в 1948 году считалось доведение механизации земляных работ до 63%, дробления камня - до 82%.

Начавшая поступать в начале пятидесятых годов новая дорожная техника позволила шире внедрять поточно-скоростные и индустриальные методы строительства дорог, мостов и других сооружений. А объединение в одном профсоюзе автомобилистов и дорожников взаимно обогатило и тех и других. С 1953 года эти отрасли совместно решают все проблемы.

Значительное влияние на развитие профсоюза оказал четвертый съезд, проходивший в марте 1954 г. Было уделено большое внимание улучшению организационной работы комитетов профсоюза, развитию профсоюзной демократии.

В последующие годы регулярнее стали проводиться профсоюзные собрания на предприятиях, отчеты о деятельности профсоюзных органов.

Изменялась общая обстановка в стране, были потеснены командно-бюрократические методы управления. Это позволило развернуть инициативу профсоюзных организаций по использованию предоставленных им прав, повысить роль профсоюза в целом.

Оживились производственно-массовая работа, борьба за укрепление производственной дисциплины. В 1954 г. Центральным комитетом профсоюза совместно с министерствами разработаны новые условия Всесоюзного социалистического соревнования, направленные на решение задач, стоявших перед отраслью.

В эти годы бурно развивается автомобильный транспорт общего пользования. Объем перевозок и грузооборот выросли за послевоенные годы более чем в 5 раз.

**В 1957 г. профсоюз объединяется с профсоюзом работников связи. Первый съезд объединенного профсоюза состоялся в мае 1958 г.**

XII съездом профсоюзов СССР (март 1959 г.) по-новому сформулированы функции центральных комитетов, которые были закреплены в Уставе профсоюзов. На передний план вышли вопросы отраслей. Начиная с 1959 г. Центральным, республиканскими, краевыми и областными комитетами профсоюза, первичными организациями проводится большая работа по переводу рабочих и служащих на семичасовой рабочий день и упорядочению заработной платы. Были разработаны новые системы и условия оплаты для всех категорий работающих, нормы выработки, пересмотрены тарифно-квалификационные справочники. В связи с необходимостью изыскания дополнительных средств и в связи с тем, что переход на сокращенный рабочий день мог повлечь за собой снижение дневной выработки, была проведена работа, направленная на повышение производительности труда. Осуществлены мероприятия по сокращению потерь рабочего времени, совершенствованию структуры управления, механизации производственных процессов, экономии средств и материалов, улучшению условий труда и бытового обслуживания работающих. Это позволило до конца 1961 года - срока, установленного правительством, - выполнить поставленную задачу.

Производственные планы были выполнены. В 1960 - 1961 гг. перевозки грузов и пассажиров возросли соответственно более чем на 35 и 20%. На 15 - 25% возросла у автомобилистов и дорожников заработная плата.

Надо сказать, что проводимые с середины 50-х, а затем в 60-х годах реформы

не были доведены до конца. Экономические рычаги и стимулы не стали определяющими в производственных отношениях, хозяйственный расчет не охватил всю систему производства снизу доверху.

## **НА ОСНОВЕ ДЕМОКРАТИИ И ИНИЦИАТИВЫ**

В 1963 г. профсоюз работников связи, рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог объединял 3 млн. 204,8 тыс. членов, что составляло 93,5 процента работающих в отраслях.

В решении многочисленных задач профсоюзные органы всех уровней стали больше опираться на выборный профсоюзный актив, который составил более 620 тыс. человек. В 94 процентах первичных профсоюзных организаций работа велась только силами общественности, получили развитие общественные начала в работе республиканских, краевых, областных комитетов профсоюза.

В области производственно-массовой работы с середины шестидесятых годов заботой профсоюза стало распространение новой системы планирования и экономического стимулирования. Обучение, подготовка методических рекомендаций, оказание практической помощи, пересмотр практики организации социалистического соревнования с целью достижения высоких экономических показателей - эти и другие принимаемые профсоюзом меры способствовали распространению новой системы. К концу 1967 г. около 600 автопредприятий успешно работали по ней. Опыт работы профсоюзных организаций автокомбината №1 Главмосавтотранса и Ленинградского автохозяйства №1108 получил одобрение Секретариата ВЦСПС и Президиума ЦК профсоюза и был рекомендован для широкого распространения.

Инициаторами многих интересных дел и начинаний выступили автотранспортники столицы. Широкая пропаганда Центральным комитетом профсоюза опыта их работы оказала большое влияние на деятельность многих автопредприятий страны.

По инициативе и под руководством профкомов развернулось соревнование за звание предприятий высокой культуры, среди рабочих - за звание «Лучший по профессии».

На всех этапах в деятельности профсоюза важное место занимали вопросы охраны труда, социального страхования и организации культурно-массовой работы.

Из года в год возрастали ассигнования, выделяемые на проведение мероприятий по охране труда и технике безопасности. Если в 1958г. на эти цели было израсходовано 7,4 млн. руб., то в 1963 г. - более 24 млн. руб. За это же время с 88,2 тыс. до 165,8 тыс. возросло количество отдыхающих в домах отдыха, санаториях и туристских базах, с 89,2 тыс. до 179,4 тыс. - количество детей, отдыхающих в пионерских лагерях.

Развивалась художественная самодеятельность, в том числе детская. Получили заслуженное признание эстрадный оркестр «Зеленый огонек» Черкасского таксомоторного парка, коллективы художественной самодеятельности Алма-Атинского ремонтного завода №2, Сочинского таксомоторного парка и

многие другие. Детская самодеятельность Московского Дома культуры автомобилистов по праву стала одной из лучших в стране. Хореографическому ансамблю в 1962 г. присвоено звание «Народный хореографический ансамбль «Школьные годы». Он выступал перед делегатами V Всемирного конгресса профсоюзов и XIII съезда профсоюзов СССР.

В январе 1968 г. на очередном съезде профсоюза было принято решение о разукрупнении профсоюза на два самостоятельных - профсоюз работников связи и профсоюз рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог. Это позволило в дальнейшем конкретнее и целенаправленнее решать отраслевые вопросы, активизировать деятельность комитетов профсоюза по улучшению условий труда и быта автомобилистов и дорожников.

После разукрупнения профсоюз объединял в своих рядах 2465 тыс. членов, или 95,5 процента от общего числа работающих.

С этого времени количественный рост профессионального союза осуществлялся только за счет развития отраслей автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, более полного охвата трудящихся профсоюзным членством.

Значительными вехами на пути развития профессионального союза стали его очередные съезды, определившие текущие и перспективные задачи на соответствующий период.

**Январь 1972 г. XII съезд профсоюза** призвал профсоюзные организации к дальнейшему развитию социалистического соревнования, осуществлению научно-технического прогресса, повышению эффективности производства и ускорению роста производительности труда, а также к выполнению задач, изложенных в постановлениях ЦК КПСС и Совета Министров СССР «Об улучшении использования грузового автомобильного транспорта» и «О дальнейшем развитии дорожного строительства в СССР».

**Февраль 1977 г. XIII съезд профсоюза** счел важнейшей задачей профсоюзных организаций и их комитетов мобилизацию трудящихся на выполнение заданий пятилетки путем повышения эффективности производства и качества работы.

**Февраль 1982 г. XIV съезд профсоюза** определил конкретные задачи по повышению уровня производственно-массовой и экономической работы, решению вопросов охраны труда, медицинского обслуживания, трудового и нравственного воспитания трудящихся.

Несомненны успехи автотранспортников и дорожников в решении стоящих перед страной задач. Значительна и роль профсоюза, который за эти годы окреп и количественно, и организационно, стал способен решать и решал самые сложные задачи.

Вместе с тем к началу восьмидесятых годов в отраслях накопились серьезные проблемы, проявились негативные тенденции как в решении экономических, производственных, так и социальных вопросов. Созданный крупный производственный потенциал использовался недостаточно эффективно. В целом по стране автотранспорт не справился с перевозкой запланированного на XI пятилетку объема грузов, низка была договорная дисциплина, многие коллективы не вышли на планируемый уровень производительности труда, страдало качество

строительства автодорог.

Ответственность за это в немалой степени несет и профессиональный союз. Многие комитеты, профсоюзные организации мирились с формализмом в организации социалистического соревнования, упущениями в создании надлежащих условий труда и быта, защите интересов трудящихся. Проявились приверженность к шаблону, уход от острых вопросов, недостаточная активность в борьбе с недостатками.

**9-10 января 1987 г. в Колонном зале Дома союзов проходил очередной XV съезд профессионального союза рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог.** 750 делегатов со всех республик, краев и областей страны выработали основные направления перестройки деятельности профсоюза, всех его организаций.

Таковыми направлениями стали:

перестройка производственной и экономической работы с учетом перехода трудовых коллективов на хозяйственный расчет и самофинансирование;

усиление влияния профсоюзных органов на скорейшее решение социальных вопросов, повышение требовательности к хозяйственным руководителям при защите прав и интересов трудящихся;

постановка в центр своей деятельности человека, проявление подлинной заботы о нем;

перестройка организаторской работы комитетов профсоюза по повышению их роли и влияния на положение дел в трудовых коллективах в условиях демократизации и гласности, поиск неординарных подходов в стиле и методах работы, повсеместное утверждение атмосферы взаимной выскательности, требовательности и ответственности.

Вся дальнейшая практическая деятельность комитетов профсоюза направлялась на решение этих приоритетных задач.

В этот период профсоюз объединял 14 тысяч первичных организаций, около 4 миллионов автомобилистов и дорожников.

Первостепенное значение Центральный комитет профсоюза придавал комплексу задач, связанных с работой отраслей в условиях полного хозрасчета и самофинансирования. Обучение широких масс трудящихся основам конкретной экономики, распространение новых экономических методов, новых форм самоуправления - вот основные производственно-экономические задачи профсоюза. С этой целью осуществляются конкретные меры по организации непрерывного производственно-экономического обучения трудящихся.

Большое значение придавалось перестройке управления, его всесторонней демократизации. Главное состояло в объединении усилий профкомов и советов трудовых коллективов, созданных практически на всех предприятиях, для решения важнейших производственных и социальных вопросов.

В условиях радикальной экономической реформы новый импульс получили бригадный подряд, внутренний хозрасчет. Все большее распространение находят арендные отношения.

ЦК профсоюза видел свою задачу в том, чтобы опыт лучших бригад, коллективов стал достоянием многих предприятий. Для этого определены в каждой

области базовые предприятия по внедрению прогрессивных форм организации труда, подготовлены методические материалы, проводятся школы передового опыта, семинары.

Совершенствовалась практика социалистического соревнования, оно постепенно избавлялось от формализма, заорганизованности, ориентировалось на достижение конечных результатов, решение насущных производственных и социальных вопросов.

Составной частью работы по совершенствованию хозяйственного механизма стало введение новых условий оплаты труда. В отличие от проводившихся ранее, введение новых тарифных ставок и должностных окладов осуществлялось исключительно за счет повышения эффективности работы предприятий, улучшения организации труда, сокращения численности персонала, то есть за счет средств, заработанных самими коллективами.

Новые подходы стали определяющими при заключении коллективных договоров между профсоюзами и администрацией предприятий. Прекратилась регламентация их содержания. Договоры стали более конкретными, направленными на решение социальных проблем.

Поле профсоюзных работ - это сама жизнь человека со всеми его радостями и заботами. Поэтому проведение активной социальной политики, защита интересов трудящихся для профессионального союза - дело первостепенной важности.

Профессиональный союз, его органы на местах, выполняя решения своего съезда, усилили требовательность в области улучшения охраны труда, здоровья тружеников, соблюдения трудового законодательства, решения жилищных вопросов.

Значительно улучшились условия труда автомобилистов и дорожников. Технической инспекцией ЦК профсоюза ежегодно проверяется около 8 тыс. автопредприятий и дорожных хозяйств. Принимаемые меры позволили добиться снижения производственного травматизма и аварийности.

В семидесятые-восемидесятые годы создается материальная база социальной сферы, члены профсоюза имели в своем распоряжении более 600 пансионатов и домов отдыха, 58 санаториев-профилакториев, 250 пионерских лагерей, более 3,5 тыс. здравпунктов, многие предприятия могли гордиться отличными центрами здоровья.

Разработка и реализация программы «Здоровье» под контролем доверенных врачей ЦК профсоюза способствовали снижению общей и профессиональной заболеваемости в отрасли. Профкомы предприятий стали предметнее анализировать причины заболеваемости, принимать меры по ее сокращению.

Во всех республиках, краях и областях разрабатываются жилищные программы. Профсоюзные организации контролируют реализацию программ, часто становятся инициаторами строительства жилья.

Заботой профсоюза становится обеспечение трудящихся полноценным горячим питанием. Более высокого уровня достигает развитие подсобных сельских хозяйств. Многие территориальные объединения на базе отстающих совхозов и колхозов создают целые сельскохозяйственные комплексы по производству мяса, молока, овощей. Большое внимание профсоюз уделяет дальнейшему развитию и

совершенствованию воспитательной и культурно-массовой работы. В отраслях работает в общей сложности около 400 домов культуры и клубов, в которых насчитывается свыше 7 тыс. различных кружков, 36 коллективов художественной самодеятельности удостоиваются звания «Народный».

Расширяется сеть спортивных сооружений и площадок. В отраслях рождаются спортивные коллективы, получившие широкую известность в большом спорте. Это команды хоккеистов «Спартак» автокомбината №1 г. Москвы, «Автомобилист» г. Свердловска, волейболисты ленинградского «Автомобилиста», женская команда по ручному мячу «Автомобилист» из Киева, футболисты команды «Красная Пресня» 7-го таксопарка г. Москвы и другие.

Повышению профессионального мастерства способствуют проводимые с 1971 г. Всесоюзные конкурсы профессионального мастерства водителей автомобилей. Они завоевывают все большую популярность. В X Всесоюзном конкурсе в 1987 – 1988 гг. приняли участие 1,2 млн. автомобилистов. На заключительном этапе в соревнованиях участвовали автомобилисты из 8 социалистических стран и Финляндии.

В отраслях издается 19 многотиражных газет и 6 научно-производственных журналов общим тиражом более 300 тыс. экземпляров. Растут и крепнут международные связи профсоюза. Центральный комитет поддерживает контакты с более чем 180 родственными профсоюзами 78 стран мира и с 5 международными объединениями. Профсоюз - член Международного объединения профсоюзов (МОП) трудящихся транспорта, постоянный сопредседатель общеевропейских семинаров, участник азиатских и других международных отраслевых профсоюзных семинаров, совещаний и конференций. Обмен официальными делегациями, лекторами по профсоюзной тематике, рабочими группами, взаимное направление информационных материалов профсоюзного содержания и общеполитических печатных изданий осуществляются с родственными профсоюзами социалистических, капиталистических и освободившихся стран. В рамках актов солидарности ЦК профсоюза оказывает интернациональную помощь ряду транспортных профсоюзов. Задачи, которые поставила перед профсоюзами перестройка, предъявляют новые высокие требования к уровню организаторской работы комитетов профсоюза всех уровней. Меняются формы и методы их работы. Основной упор делается на оказание практической помощи профсоюзным организациям, трудовым коллективам. Значительно расширены права комитетов профсоюза. Проведены структурные изменения в профсоюзе, упразднена часть областных комитетов, ранее выходивших на республиканские. Сокращен на 25 процентов профсоюзный аппарат, в том числе и аппарат ЦК профсоюза.

Резко меняющаяся политическая и экономическая ситуация в стране требовала от профсоюза постоянной корректировки действий.

**16 февраля 1990 года состоялась Российская конференция профсоюза рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог**, в работе, которой приняли участие 392 делегата из 407 избранных. Принято постановление о создании Российского совета председателей краевых и областных комитетов профсоюза рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог. Избраны делегаты на Учредительный Российский съезд профессиональных союзов.



Рассмотрен вопрос «О перспективах социально-экономического развития отраслей и задачах республиканской профсоюзной организации». **Председателем Российского совета председателей краевых, областных комитетов профсоюза был избран Мохначев Виктор Иванович.**

**28 сентября 1990 г. состоялся I съезд Профессионального союза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства РСФСР, который принял решение о преобразовании Российской республиканской профсоюзной организации профсоюза рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог в Профессиональный союз работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства РСФСР. Был утвержден Устав профсоюза. Избраны Органы профсоюза. Принято решение о вступлении профсоюза во Всесоюзную Федерацию отраслевого профсоюза. Председателем Центрального комитета профсоюза избран Мохначев Виктор Иванович.**

**В октябре 1990 г. на XVI съезде профессионального союза рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР принимается Декларация об образовании Всесоюзной федерации профсоюзов работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, которая впоследствии была реформирована в Международное объединение профсоюзов, и утверждается Устав ВФП. С 1992г. по 2004 г. - председателем Межгосударственного (затем Международного) Объединения профсоюзов работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства избирался Л.А.Яковлев.**

Всесоюзная федерация профсоюзов работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, ее президиум, аппарат направляли свои усилия на решение проблем автомобилистов и дорожников в Верховном Совете, его комитетах и комиссиях, правительстве страны. При этом главное внимание уделялось вопросам защиты прав и интересов трудящихся отраслей в сфере труда, социальной защищенности, охраны труда и здоровья, сохранения и упрочения единства профсоюзного движения.

Менялись стиль и методы работы. Особый упор делался на оказание методической, консультативной помощи членским организациям, обобщение и обмен опытом профсоюзной работы, обучение профсоюзных кадров. Осуществлялись меры по выполнению утвержденной XVI съездом платформы, высказанных делегатами критических замечаний и предложений. Был утвержден перечень проблем социального характера, по которым необходимо было заключение договоров на проведение научных исследований.

Благодаря настойчивости комитетов профсоюзов были приняты решения об установлении пенсий на льготных условиях водителям городского пассажирского транспорта в большинстве союзных республик.

Всесоюзной федерации профсоюзов удалось добиться включения в перечень, дающий право на льготное пенсионное обеспечение, водителей автомобилей, занятых на транспортировке горной массы, машинистов, укладчиков асфальтобетона, ремонтников резиновых изделий, занятых на вулканизации,

электросварщиков на автоматических и полуавтоматических машинах. Приобрели право на льготное пенсионное обеспечение независимо от ведомственной подчиненности вулканизаторщики, маляры, аккумуляторщики. Распространено также право на льготное пенсионное обеспечение на асфальтобетонщиков, варильщиков битума, битумщиков, машинистов автогудронатора, занятых на ремонте автомобильных дорог.

Была достигнута договоренность с Госкомтрудом о расширении норм бесплатной выдачи спецодежды для водителей автобусов, занятых в районах Крайнего Севера.

Федерация принимала непосредственное участие в подготовке постановления союзного правительства «О мерах по стабилизации работы автотранспорта общего пользования дорожного хозяйства», а также Комитета по транспорту - «О предложениях по разработке законов, связанных с безопасностью движения и развитием дорожного хозяйства».

На стадии разработки и рассмотрения законодательных актов были внесены предложения в проекты законов СССР «Об общих началах предпринимательства», «О коллективных договорах и соглашениях», в проекты Основ законодательства о труде, в проекты программ по занятости, по выводу экономики из кризиса, по дальнейшему осуществлению реформы оплаты труда и о поэтапном увеличении минимальной заработной платы, пенсий, пособий и других социальных выплат.

Федерацией была разработана отраслевая концепция в области зарплаты, социальных льгот, гарантий и компенсаций, в которой излагались основные принципы и подходы к вопросам установления минимальной тарифной ставки, базовой тарифной сетки для рабочих массовых профессий на автотранспорте, компенсационных выплат, мер дополнительной социальной защиты работников.

Предложено также заключить соглашение об основных принципах регулирования трудовых отношений, оплаты труда, установления социально-экономических льгот, гарантий и компенсаций работникам автотранспорта и дорожного хозяйства между ВФП, ЦК и РК, с одной стороны, и министерствами, концернами и другими ведомствами - с другой, которое определило бы взаимосогласованные подходы к этим вопросам.

По инициативе Федерации было проведено Всесоюзное совещание по обсуждению социально-экономических проблем работников пассажирского транспорта. В нем принимали участие руководители министерств, концернов, объединений автомобильного транспорта, работники органов государственной власти.

На совещании рассматривались вопросы взаимодействия отрасли и правительственных органов в определении политики, приоритетных направлений развития транспорта, а также реализации мер по улучшению транспортного обслуживания предприятий и населения.

В целях создания механизма защиты прав и интересов трудящихся отраслей, изменения характера борьбы профсоюзных организаций, форм и методов и средств ее ведения был утвержден регламент проведения массовых действий, единых акций ВФП.

Совет ВФП принимал непосредственное участие в разработке проекта Закона

об охране труда; были также разработаны предложения о внесении изменений и дополнений в уголовные кодексы республик, в части изменения уголовной ответственности за автотранспортные преступления, а также в разработке общегосударственной программы по обеспечению работающих качественной спецодеждой.

В целях активизации организационной работы была утверждена новая структура ВФП, образованы отраслевые профессиональные комитеты и комиссии.

Совместно с членскими организациями Федерация проводила подготовку необходимых материалов для регистрации Устава ВФП, который и был зарегистрирован Минюстом СССР 23 августа 1991 г.

В этот период особое внимание уделялось вопросам развития социальной сферы и социальной защиты работников транспортно-дорожного комплекса.

Было разработано и утверждено Положение о Фонде солидарности ВФП. По решению президиума Совета ВФП из этого фонда оказывалась финансовая помощь в связи со стихийными бедствиями отраслевым профсоюзным организациям Узбекистана, Южной Осетии, Молдовы и других.

С целью повышения социальной защищенности автомобилистов и дорожников, членов их семей в январе 1991 г. создали общественный страховой фонд.

В соответствии с Положением о Фонде социального страхования СССР, при Федерации был создан резервный фонд в размере 1,5 процента от страховых взносов, начисленных членскими организациями. Эти средства использовались на осуществление профилактических и оздоровительных мероприятий, финансирование строительства и реконструкцию ведомственных лечебно-профилактических учреждений.

Созданная на протяжении многих лет на средства передовых коллективов сеть социальных объектов (свыше 40 МСЧ и поликлиник, 65 санаториев-профилакториев, 23 пансионата, около 200 детских оздоровительных лагерей) постоянно находилась под угрозой закрытия, продажи, передачи в аренду коммерческим структурам.

В целях сохранения имеющейся лечебно-оздоровительной базы предприятий, стабилизации их финансового положения Федерацией разрабатывались меры по социально-экономической поддержке санаториев-профилакториев, оздоровительных детских лагерей, пансионатов, баз отдыха.

Президиумом был одобрен опыт работы хозяйственных и профсоюзных организаций Казахстана, Кабардино-Балкарии, Смоленской и других областей РФ по внедрению новых договорных форм обслуживания, предоставлению платных услуг, созданию хозрасчетных медицинских кабинетов.

Учитывая, что острой оставалась проблема профессиональной заболеваемости работников автотранспорта и дорожного хозяйства, был заключен договор с Нижегородским НИИ гигиены и профпатологии на разработку научного обоснования для расширения списка профессиональных заболеваний.

Президиумом был подготовлен и утвержден перечень проблемных вопросов, предлагаемых для изучения и разработки по заказам и в интересах членских организаций.

Подводя итоги деятельности профсоюзов в советское время, нужно отметить, что они последовательно осуществляли свои основные функции: способствовали умножению народного богатства, улучшению условий труда, быта и отдыха людей, защищали права и интересы трудящихся, вовлекая их в управление производством.

На этапе деятельности в условиях распада СССР, изменения общественно-политического строя и форм собственности, профсоюз вынужден был в корне изменить функции, направления и методы работы.

Становление российского профсоюза проходило в условиях бурных перемен в общественной и политической жизни страны. За прошедший период автомобилисты и дорожники, как и все население России, испытали на себе все тяжести социально-экономического спада.

В этих сложных условиях профсоюз не распался, выжил и нашел свое место в защите социально-экономических интересов автомобилистов и дорожников.

**24 января 1996 года состоялся II съезд профсоюза**, на который было избрано 147 делегатов от всех территориальных организаций профсоюза.

Съезд заслушал доклад председателя ЦК профсоюза В.И. Мохначева «Отчет о работе ЦК профсоюза и задачах профсоюзных организаций по защите трудовых, профессиональных и социально-экономических прав и интересов работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства», принял соответствующее постановление, внес изменения и дополнения в Устав профсоюза, сформировал Центральный комитет профсоюза, избрал ревизионную комиссию профсоюза. **Председателем ЦК профсоюза был избран Мохначев В.И.**

В своей деятельности после съезда Центральный комитет профсоюза, прежде всего, прилагал усилия на укрепление сплоченности рядов профсоюза и единства действий его структурных подразделений, последовательное и настойчивое отстаивание законных прав и интересов человека труда, его охраны и безопасности, защиты здоровья работников и их социального обеспечения.

В связи с проведением рыночных реформ, приватизацией и разгосударствлением автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, появлением новых видов собственности стали изменяться и функции профсоюза. На первый план выходят задачи защитительного характера. Время требовало изменения взаимоотношений с государственными органами и работодателями.

**24 января 2001 года состоялся III съезд профсоюза**, который определил первоочередные задачи, стоящие перед профсоюзом, одобрил Программу действий профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства на 2001 – 2005 годы.

**25 января 2006 года на IV съезде профсоюза** утверждена Программа действий профсоюза на очередной период, утверждена новая редакция Устава профсоюза, избраны руководящие органы профсоюза. **Съезд избрал Председателем профсоюза Мохначева Виктора Ивановича, Заместителем председателя профсоюза Ломакина Владимира Владимировича.**

Свой стратегический курс ЦК профсоюза связывает с развитием **социального партнерства**. В условиях становления рыночных отношений в отраслях автомобильного транспорта и дорожного хозяйства социальное

партнерство между работниками, работодателями и государством как на уровнях федеральном, субъектов Российской Федерации, муниципальном, так и на уровне предприятий получило качественное развитие.

Развивается взаимодействие профсоюза с органами власти по вопросам разработки и принятия нормативных правовых актов, связанных с социально-трудовыми вопросами.

ЦК профсоюза согласовывает тарифно-квалификационные характеристики работ и различных профессий, принимает активное участие в определении особенностей режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, трамвая и троллейбуса, утверждаемых Министерством транспорта Российской Федерации.

Отстаивая право работников отраслей на забастовку, ЦК профсоюза принял активное участие в определении Минимума необходимых работ при проведении забастовки в транспортных и дорожных предприятиях.

Значительное внимание ЦК профсоюза уделял вопросам обеспечения своевременной выплаты заработной платы работающим.

Вопросы сокращения долгов по заработной плате, другие важнейшие вопросы рассматриваются совместно работодателями и их объединениями и профсоюзными организациями.

Неоднократно принималось участие в парламентских слушаниях, организованных различными комитетами Госдумы.

Новым шагом в развитии социального партнерства явилось заключение Соглашения между Минтрансом России и ЦК профсоюза в октябре 1998 года.

Аналогичные соглашения о социальном партнерстве и о сотрудничестве заключены профсоюзом с Федеральным дорожным агентством (Росавтодор) и Российским автотранспортным союзом.

**Основными документами социального партнерства стали Отраслевые соглашения и коллективные договоры.**

Если первые соглашения заключались между ЦК профсоюза и представителями работодателей - концернами "Росавтотранс" и "Росавтодор", то с 1992 года их участником стало Правительство России, а с выходом Закона РФ "О коллективных договорах и соглашениях" - федеральный орган: Министерство труда России. Главный упор в соглашениях делался на улучшении организации хозяйственной деятельности в отраслях и на предприятиях.

Позднее Отраслевыми соглашениями определялись конкретные трудовые нормы, минимальные гарантии для работников отраслевых предприятий.

Благодаря твердой и настойчивой позиции ЦК профсоюза размер отраслевых минимальных тарифных ставок значительно превышал законодательно устанавливаемый уровень минимальной оплаты труда в стране.

К 2008 году ЦК профсоюза заключил 3 отраслевых соглашения на федеральном уровне:

для работников автомобильного и городского наземного пассажирского транспорта;

для работников дорожного хозяйства;

для работников транспортного строительства (совместно с Российским

профсоюзом железнодорожников и транспортных строителей).

Получили распространение региональные и территориальные отраслевые соглашения, которые заключены примерно в 40 % регионов.

Более чем 90 % предприятий имеют коллективные договоры.

Массовые акции протеста утратили характер исключительного явления и прочно вошли в практику действий профсоюзных организаций при отстаивании прав и интересов членов профсоюза.

Первой ощутимой демонстрацией единства и силы профсоюза стали коллективные действия членских организаций профсоюза в мае 1992 года против проводимой правительством политики, ведущей к развалу отраслей. Своими решительными действиями профсоюз заставил правительство сесть за стол переговоров и принять соответствующее постановление о государственной поддержке автомобилистов и дорожников. Этим было положено начало социальному партнерству профсоюза с правительством.

К организации Общероссийских акций протеста профсоюз прибегал неоднократно. В 2000 году по всей стране организациями профсоюза были проведены митинги и пикетирования зданий органов власти в связи с неудовлетворительным положением предприятий городского пассажирского транспорта.

В 2002 году по призыву профсоюза поднялась вся общественность дорожной отрасли России, протестовавшая против планов Правительства, приводящих к изменению источников и сокращению размеров финансирования дорожной отрасли.

В 2005 году профсоюзом совместно с объединениями работодателей, общественными организациями на транспорте была организована Общероссийская акция протеста против роста цен на топливо.

Участниками акции было принято Заявление в адрес Правительства РФ с требованиями: ввести государственный контроль над стоимостью топлива, реализуемого на внутреннем рынке; обеспечить снижение цен на топливо до уровня, соответствующего развитию экономики России и уровню доходов населения; разработать и ввести механизм компенсации автопредприятиям их дополнительных расходов, вызванных ростом цен на автомобильное топливо.

Общероссийскую акцию протеста профсоюза «Нет - росту цен на топливо!» поддержали Федерация Независимых Профсоюзов России, практически все общероссийские профсоюзы, региональные объединения организаций профсоюзов.

Получена поддержка ряда зарубежных и международных организаций профсоюзов.

В 2007 году профсоюз совместно с Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков провел публичные мероприятия в знак протеста против ущемления прав автопредприятий, международных автомобильных перевозчиков, ограничения эксплуатации транспортных средств, приобретенных в соответствии с льготами Особой экономической зоны в Калининградской области.

В 2008 году профсоюз стал инициатором Общероссийской акции протеста против резкого скачка цен на топливо, которая была проведена по решению Ассоциации профсоюзов транспорта и связи Российской Федерации. К акции

протеста присоединилось большинство организаций общероссийских профсоюзов, региональных объединений организаций профсоюзов в субъектах Российской Федерации. Акция была поддержана Координационным комитетом солидарных действий Федерации Независимых Профсоюзов России, объединяющей 43 российских профсоюза, Международной Федерацией транспортников, всеми отраслевыми объединениями, действующими на автотранспорте и в дорожном хозяйстве.

По состоянию на 01.01.2009 года профсоюз объединял 75 территориальных организаций профсоюза, 2657 первичных профсоюзных организаций предприятий автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, средних специальных учебных заведений и профессионально-технических училищ с общей численностью членов профсоюза свыше 411 тысяч человек. Среди членов профсоюза 28% женщин, 19% молодых работников до 35 лет, 4,7% учащихся учебных заведений.

В 2008 году в профсоюз было принято 23130 человек, в том числе 9431 человек молодежи.

**В сентябре 2009 года Общероссийский профсоюз работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства отметил 90-летие со дня образования.**

**26 января 2011 года состоялся V съезд Профсоюза**, который отметил, что комитеты профсоюза провели определенную работу по представительству и защите индивидуальных и коллективных социально-трудовых прав и интересов членов Профсоюза в соответствии с Уставом и Программой действий Профсоюза на 2006-2010 годы.

На 1 января 2010 года в профсоюзе состояло более 320 тыс. человек, объединённых в 2200 первичных профсоюзных организаций предприятий автотранспорта, дорожного хозяйства и городского электрического транспорта, средних специальных учебных заведений и профессионально-технических училищ.

За пять лет в профсоюз принято 42 тыс. человек, из них 22,4 процента молодежь.

**Настоящей проверкой на прочность как отраслевых предприятий, так и отраслевого профсоюза стал финансово-экономический кризис.**

Зародившийся в конце 2008 года на Западе, он негативно повлиял на положение организаций автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, их работников, коллективы.

В автотранспортных предприятиях в результате вызванной кризисом стагнации производства, снижения покупательной способности населения, объемы перевозок грузов только в течение 1 квартала 2009 года снизились в среднем по России на 25%. Образовавшееся избыточное предложение со стороны транспортных операторов вызвало обвал цен на транспортные услуги. При этом более всего пострадали законопослушные предприятия, исправно платящие налоги и сборы, выполняющие комплекс мер по безопасности перевозок, охране труда и другие. Многие из них не выдержали несправедливой конкуренции, приостановили или прекратили свою деятельность на рынке грузовых автомобильных перевозок.

Количество перевезенных пассажиров уменьшилось на автомобильном транспорте – на 6%, на городском электрическом транспорте – на 9% к уровню предшествующего года.

Кризис вызвал сокращение финансирования дорожной отрасли.

В 2009 году снижение средств составило 28% к уровню предшествующего года. Вновь появилось забытое с 90-х годов понятие «секвестр». Во многих субъектах Российской Федерации, например, в Республике Чувашия, Красноярском крае, Курганской, Новосибирской, Смоленской областях, других регионах расходы бюджетов на дорожное хозяйство были урезаны по сравнению с ранее запланированными на 15 и более процентов.

Отдельные регионы снизили объёмы денежных средств, направляемых на дорожное хозяйство до 45% к уровню 2008 года. Одним из самых тяжелых было положение в Московской области, где финансирование дорожных работ было снижено по сравнению с докризисным периодом в 8 – 10 раз.

В целом, напряженность, порожденная кризисом, наблюдалась и в 2010 году. Фактическая обеспеченность средствами содержания автомобильных дорог составляла 14,7% от норматива. На ремонт автодорог выделено только 11,1% от нормативной потребности.

Более 20% составило снижение объема работ, выполняемых за счет средств субъектов Российской Федерации на автодорогах регионального значения.

Кризис больно ударил по работникам отраслевых предприятий, их семьям, иждивенцам.

Нередко вместо требований об увеличении гарантий, повышения размеров оплаты труда работников профсоюзные органы были вынуждены рассматривать вопросы сохранения ее номинального уровня или даже временного снижения ее размера.

Реальная заработная плата работников автомобильного и городского электротранспорта из-за роста цен снизилась от 5 до 10%. В ряде предприятий Приморского края, Татарстана снижение уровня жизни составило до 40%. В пик кризиса задолженность по заработной плате работников отраслевых предприятий, где действовали первичные профсоюзные организации достигала 450 млн. рублей. Задержки выплаты зарплаты достигали шести и более месяцев.

Из-за отсутствия работ в среднем 8,5 процента дорожников работали в режиме неполного рабочего времени, 11,3 процента работников автотранспорта и дорожного хозяйства по инициативе администрации были направлены в вынужденные отпуска,

Не везде удалось избежать сокращения численности и потери рабочих мест. Только в Московской области работу потеряли около 3 тысяч дорожников.

В это непростое время главное место в работе профорганизаций заняло социальное партнерство, умение договариваться, терпеливо, но целенаправленно продвигаться к намеченной цели.

Центральным комитетом, многими профсоюзными органами были разработаны предложения к антикризисным программам Правительства РФ, органов власти субъектов Российской Федерации и местного самоуправления, работодателей.



ЦК профсоюза утвердил План мероприятий, который обусловил применение комитетами профсоюза единых подходов к работе, направленной на минимизацию негативных последствий кризиса для работников, стабилизацию ситуации в отраслевых организациях. В помощь профсоюзам были подготовлены рекомендации о действиях в условиях финансово-экономического кризиса.

В качестве основной задачи в период кризиса профсоюз определил для себя реализацию минимальных гарантий для работников, предусмотренных соглашениями и коллективными договорами.

Эта задача остается актуальной и на очередной период.

Профсоюз добился признания Федеральных отраслевых соглашений транспортным сообществом, распространения норм соглашений на подавляющее большинство отраслевых организаций независимо от форм собственности.

Благодаря постоянному контролю за выполнением Федеральных отраслевых соглашений, профсоюзным органам удалось добиться соблюдения основных норм федеральных соглашений в 45% предприятий автомобильного транспорта и порядка 40% дорожных организаций. По сравнению с показателями 5 летней давности число предприятий, основывающихся на соглашениях возросло в разы.

С целью привлечения внимания федеральных и региональных органов власти к проблемам автомобильного транспорта и дорожного хозяйства ЦК профсоюза были организованы массовые акции протеста Общероссийского уровня.

В 2007 году профсоюз провел пикеты у Дома Правительства РФ, здания Федеральной таможенной службы России и митинг на Горбатом Мосту в знак солидарности и поддержки справедливых требований коллективов предприятий автомобильного транспорта Калининградской области, осуществляющих международные перевозки, в связи задержанием таможенными органами транспортных средств.

Проведенная осенью 2008 года Общероссийская акция протеста профсоюза была направлена против роста цен на топливо, который привел многие российские автотранспортные и дорожные предприятия к кризисному состоянию.

В рамках акции 10 сентября 2008 года проведены 26 митингов, 33 пикета в республиканских, краевых и областных центрах, а также в крупных городах. На почти 4 тысячах предприятий автомобильного транспорта, дорожного хозяйства и других отраслей состоялись собрания трудовых коллективов, в 22 регионах прошли профсоюзные активы, расширенные заседания президиумов (исполкомов) территориальных комитетов профсоюза, проведены переговоры профорганов с главами администраций, законодательных собраний, депутатами Государственной Думы.

Всего в акции протеста, во всех ее формах, приняли участие более миллиона человек.

В результате акции Федеральной антимонопольной службой и Генеральной прокуратурой России приняты решения, обязывающие крупные нефтяные компании принять незамедлительные меры по снижению цен на топливо, реализуемое внутри страны.

По результатам Общероссийской акции протеста профсоюза проведенной в 2010 году было направлено обращение к Президенту Российской Федерации Медведеву Д.А., под которым поставили свои подписи более 120 тысяч человек.

Большинство требований профсоюза поддержаны отраслевыми общественными организациями, заинтересованными органами власти, как на федеральном, так и на уровне субъектов Российской Федерации и муниципальных образований.

В период 2006 –2010 гг. тысячи членов профсоюза – работников отраслевых предприятий награждены наградами Центрального комитета профсоюза, ФНПР, Международного объединения профсоюзов транспорта и дорожного хозяйства, представлены к награждению ведомственными наградами Минтранса России и других организаций. Высшей награды профсоюза – Медали Л.А. Яковлева за активную работу в профсоюзе, многолетнюю добросовестную работу удостоены свыше 650 человек.

По инициативе ЦК профсоюза и Российского автотранспортного союза в 2007 году Министерством транспорта РФ восстановлено награждение водителей автомобильного и городского электрического транспорта нагрудным знаком отличия «За безаварийную работу». За неполных три года 175 водителей автобусов, троллейбусов и трамваев, при непосредственном участии профсоюзных организаций, получили заслуженные награды, что даёт им право на присвоение звания «Ветеран труда» и социальные льготы.

**12 декабря 2013 года состоялся VI (внеочередной) съезд Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства который рассмотрел вопрос «О работе комитетов территориальных и первичных организаций профсоюза по выполнению решений V съезда профсоюза и задачах на 2014 - 2015 годы». Рассмотрен организационный вопрос. **Председателем профсоюза избран В.В.Ломакин.****

Съезд отметил, что в период после V съезда профсоюза действия Центрального, территориальных комитетов профсоюза, профкомов первичных профсоюзных организаций были направлены на защиту прав и социально-экономических интересов членов профсоюза, укрепление организационного единства и сплоченности профсоюзных организаций, совершенствование социального партнерства, соблюдение трудового законодательства, обеспечение безопасных условий и охраны труда, решение других социальных проблем.

Отраслевые соглашения, заключенные ЦК профсоюза, комитетами ряда территориальных организаций профсоюза с социальными партнерами, коллективные договоры в отраслевых организациях способствовали улучшению социальных условий и росту заработной платы работников отраслевых организаций.

Профсоюзные органы, правовая и техническая инспекции труда профсоюза осуществляли контроль соблюдения норм законодательства о труде, охране труда, участвовали в подготовке и экспертизе проектов новых нормативных правовых актов разного уровня, влияющих на работу отраслевых предприятий.

Деятельность комитетов профсоюза оказывала влияние на принятие органами власти и местного самоуправления решений по улучшению финансирования и стабилизации деятельности организаций автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

В случаях, когда властные структуры, работодатели игнорировали требования трудовых коллективов, профсоюзные организации вынуждены были прибегать к организации акций протеста. В последние годы массовые коллективные акции состоялись в Архангельской, Башкирской, Красноярской, Пензенской, Свердловской, Хабаровской и некоторых других территориальных организациях профсоюза.

Активное участие традиционно принимали организации профсоюза в первомайских мероприятиях, во Всемирном дне действий «За достойный труд» 7 октября и других, организованных Федерацией независимых профсоюзов России, Международной Федерацией транспортников (ITF).

ЦК профсоюза, многие территориальные комитеты профсоюза активно работали над организационным укреплением профсоюза, оказанием практической помощи первичным профсоюзным организациям, повышением исполнительской дисциплины, обучением профсоюзных кадров и актива.

Совершенствовалась организационная структура профсоюза, расширилась практика назначения уполномоченных представителей профсоюза, изыскивались и использовались новые формы работы с профсоюзными организациями. Активизировалась работа по созданию в профорганизациях молодежных советов.

Комитеты профсоюза организовывали для работников предприятий и членов их семей спортивные соревнования, оздоровление детей и подростков во время летних каникул.

Велась работа по созданию единой информационной системы профсоюза.

Дальнейшему укреплению и развитию профсоюзного движения, усилению роли профсоюзов в государстве, обществе, повышению организационного единства и управляемости профсоюзных структур способствовали решения VIII (внеочередного) съезда ФНПР состоявшегося 29 октября 2013 года.

На съезде профсоюза также говорилось, что не везде профсоюзные органы обеспечивают полноценную защиту прав и интересов членов профсоюза.

В транспортных предприятиях и дорожных организациях не в полном объеме соблюдаются нормы федеральных и региональных отраслевых соглашений, выполняются колдоговорные договоры. Заработная плата работников не обеспечивает достойный уровень жизни. Уровень оплаты труда, как правило, ниже средней зарплаты в целом по соответствующему субъекту Российской Федерации.

В ряде профсоюзных организаций ослаблен контроль за обеспечением работающих здоровыми и безопасными условиями труда, не обеспечивается полноценная правовая защита интересов работников и профсоюзных организаций.

Снижается мотивация профсоюзного членства. Падает охват профсоюзным членством в отраслевых организациях.

Ежегодно уменьшается в среднем на 6 процентов численность членов профсоюза. Инертность руководящих органов профсоюза в принятии решений по совершенствованию структуры профсоюза, приведению ее в соответствие со

структурой отраслей способствует тому, что работники многих отраслевых организаций, занимающиеся таксомоторными, международными перевозками, индивидуальные предприниматели, оказались вне профсоюза.

Комитеты организаций профсоюза мало используют институт представителей территориальных организаций в первичных организациях профсоюза, особенно малочисленных.

Отмечается сохранение тенденций для дальнейшего сокращения численности членов профсоюза. Недостаточно активно проводится в профсоюзе кадровая политика. Не везде проводится обучение, формирование резерва профсоюзных кадров и актива, работа с молодежью. Наблюдается старение кадров руководителей профсоюзных организаций.

Финансовое положение ЦК профсоюза, многих территориальных и первичных организаций не позволяет в полной мере организовать работу профсоюзных органов в соответствии с предъявляемыми требованиями, привлечь к работе квалифицированных специалистов.

В ряде организаций имеется задолженность работодателей по перечислению профсоюзных взносов.

Отдельные территориальные организации ещё не используют современные средства связи и компьютерную технику, что отрицательно сказывается на своевременном принятии решений и приводит к дополнительным финансовым затратам.

**В преддверии 95-летия со дня образования Профсоюз заметно изменился, стал более самостоятельным, независимым, наглядно обозначил свою твердую позицию по многим направлениям экономического, социального развития отраслей, усиления защитных функций членов профсоюза и работников отраслей.**

## НАШИ СЪЕЗДЫ

### **I Всероссийский съезд производственного союза транспортных рабочих**

12-18 сентября 1919 г. - 43 517 членов союза.

Первый председатель ЦК союза - *Андрей Дмитриевич Садовский*.

Секретарь ЦК союза — *З.Д. Гимельфарб*.

### **II Всероссийский съезд производственного союза транспортных рабочих**

Октябрь 1920 г. - 129 578 членов союза.

Председатель ЦК союза - *А.Д. Садовский*.

Секретарь ЦК союза - *З.Д. Гимельфарб*.

### **III Всероссийский съезд производственного союза транспортных рабочих (местного транспорта)**

Октябрь 1921 г. — 213 107 членов союза.

Председатель ЦК союза — *А.Д. Садовский*.

Секретарь ЦК союза - *З.Д. Гимельфарб*.

### **IV Всероссийский съезд союза транспортных рабочих (местного транспорта)**

Май 1923 г. — численность союза снизилась до 100 000 членов (как писали в тезисах для докладчиков, утвержденных Президиумом ЦК ВПСТР 25 июня 1929г.: «Союз очистился от непролетарских и чуждых элементов»).

Председатель ЦК союза — *А.Д. Садовский*.

Заместитель председателя ЦК союза — *Б. Шендерович*.

Секретарь ЦК союза - *З.Д. Гимельфарб*.

### **V Всесоюзный съезд союза транспортных рабочих (местного транспорта).**

Декабрь 1924 г. - 158 006 членов союза.

Председатель ЦК союза – *А.Д. Садовский*.

Секретарь ЦК союза - *З.Д. Гимельфарб*.

### **VI Всесоюзный съезд союза транспортных рабочих (местного транспорта).**

Январь 1927 г. - 179 348 членов союза.

Председатель ЦК союза- *М.М. Владимиров*.

### **VII Всесоюзный съезд профессионального союза транспортных рабочих.**

Январь 1929 г. - около 180 000 членов союза.

Председатель ЦК союза – *М.М. Владимиров*.

В 1931 году профсоюз транспортных рабочих объединился с профсоюзом авиационных работников,

**VIII** съезде ВПСТР председателем Союза был избран *Черемухин Н.Г.* В сентябре 1934 года этот профсоюз был разукрупнен на четыре профсоюза: профсоюз шоферов Москвы и Ленинграда (с центром в Москве), профсоюз шоферов Юга (с

центром в Харькове), профсоюз шоферов Востока (с центром в Новосибирске) и профсоюз авиационных работников.

**I съезд профессионального союза шоферов Москвы и Ленинграда.**

1937 г. - 992 низовые профорганизации, 9 областных комитетов, 2 групповых комитета.

**II съезд профессионального союза шоферов Москвы и Ленинграда –1939 г.**

В 1940 году профсоюзы шоферов Москвы и Ленинграда и другие были переименованы в профсоюзы рабочих автомобильного транспорта Центра, Юга и Востока. В апреле 1944 года в Москве собирается объединенный Пленум центральных комитетов трех профсоюзов, на котором принято решение об их объединении в единый профсоюз рабочих автомобильного транспорта, его возглавил *Трухалев Степан Михайлович*. Параллельно создавался профсоюз рабочих, занятых на дорожном строительстве.

**I съезд профессионального союза рабочих шоссейного строительства.**

Ноябрь 1937 г. - 132 829 членов союза.

**II съезд профессионального союза рабочих и служащих шоссейного и гидротехнического строительства.**

1939 г. – 231 486 членов союза.

**I съезд профессионального союза рабочих автомобильного транспорта.**

Октябрь 1947г.

Председатель ЦК союза - *С.М. Трухалев*.

Секретарь ЦК союза – *М.И. Скобелев*.

**III съезд профессионального союза рабочих и служащих шоссейного и гидротехнического строительства.**

Декабрь 1947 г.

Председатель ЦК профсоюза - *В.Д. Буряков*.

**II съезд профессионального союза рабочих автомобильного транспорта.**

Январь 1949 г.

Председатель ЦК профсоюза – *С.М. Трухалев*.

Секретарь ЦК профсоюза- *М.И. Скобелев*.

**IV съезд профессионального союза рабочих и служащих шоссейного и гидротехнического строительства.**

Февраль 1949 г.

Председатель ЦК профсоюза - *А.К. Петрушин*.

**III съезд профессионального союза рабочих автомобильного транспорта.**

Март 1951 г. - 291 153 члена профсоюза.

Председатель ЦК профсоюза - *Л.И. Егоров.*

Секретарь ЦК профсоюза - *М.И. Скобелев.*

**V съезд профессионального союза рабочих и служащих шоссейного и гидротехнического строительства.**

Март 1951 г.

Председатель ЦК профсоюза- *Е.В. Важенин.*

**IV съезд профсоюза рабочих автомобильного транспорта.**

Март 1954 г. - 475 879 членов профсоюза.

Председатель ЦК профсоюза - *Л.И. Егоров.*

Секретарь ЦК профсоюза – *М.И. Скобелев.*

**V съезд профсоюза рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог.**

Апрель 1956 г. - 710 235 членов профсоюза.

Председатель ЦК профсоюза - *Л.И. Егоров.*

Секретарь ЦК профсоюза - *Е.А. Горелова.*

**I съезд профсоюза работников связи, рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог.**

Май 1958 г. - 1 616 300 членов профсоюза.

Председатель ЦК профсоюза - *Б.Г. Романов.*

Секретарь ЦК профсоюза - *В.А. Жиганов.*

**II съезд профсоюза работников связи, рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог.**

Апрель 1960 г. - 2 313 100 членов профсоюза.

Председатель ЦК профсоюза - *Б.Г. Романов.*

Секретарь ЦК профсоюза—*А.М. Канаева.*

**III съезд профсоюза работников связи, рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог.**

Апрель 1962 г. - 2 909 200 членов профсоюза.

Председатель ЦК профсоюза - *Б.Г. Романов.*

Секретарь ЦК профсоюза -*А.М. Канаева.*

**IV съезд профсоюза работников связи, рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог.**

Октябрь 1963 г. - 3 204 800 членов профсоюза.

Председатель ЦК профсоюза - *В.К. Коннов.*

Секретарь ЦК профсоюза -*А.М. Канаева.*

**V съезд профсоюза работников связи, рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог.**

Декабрь 1965 г. - 3 490 050 членов профсоюза.

Председатель ЦК профсоюза - *В.К. Коннов*.

Секретарь ЦК профсоюза - *А.М. Канаева*.

**VI съезд профсоюза работников связи, рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог.**

Январь 1968 г. - 3 672 200 членов профсоюза. Председатель ЦК профсоюза – *В.К. Коннов*. Секретарь ЦК профсоюза - *С.А. Грачев*.

**XI съезд профсоюза рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог. ,**  
Январь 1970 г.

Председатель ЦК профсоюза – *В.К. Коннов*.

Секретарь ЦК профсоюза - *С.А. Грачев*.

**XII съезд профсоюза рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог.**

Январь 1972 г. - 2 730 700 членов профсоюза.

Председатель ЦК профсоюза - *В.К. Коннов*.

Секретарь ЦК профсоюза - *Н.У. Азаров*.

Секретарь ЦК профсоюза - *С.А. Грачев*.

**XIII съезд профсоюза рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог.**

Февраль 1977 г. - 3 260 000 членов профсоюза.

Председатель ЦК профсоюза - *В.К. Коннов*.

Секретарь ЦК профсоюза - *Н.У. Азаров*.

Секретарь ЦК профсоюза - *С.А. Грачев*.

**XIV съезд профессионального союза рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог.**

Февраль 1982 г. - 3 678 000 членов профсоюза.

Председатель ЦК профсоюза - *Л.А. Яковлев*.

Секретарь ЦК профсоюза – *Н.У. Азаров*.

Секретарь ЦК профсоюза - *А.А. Пузин*.

**XV съезд профессионального союза рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог.**

январь 1987 г. - около 4 млн. членов профсоюза.

Председатель ЦК профсоюза - *Л.А. Яковлев*.

Секретарь ЦК профсоюза - *А.А. Пузин*.

Секретарь ЦК профсоюза - *В.И. Сулименко*.

**Российская конференция профсоюза рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог.**

16 Февраля 1990 г. - свыше 2 млн. членов профсоюза. На конференции были созданы Российская республиканская профсоюзная организация и Российский республиканский совет председателей краевых и областных комитетов профсоюза рабочих автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.



Председатель Российского республиканского совета председателей- *В.И. Мохначев.*  
Заместитель председателя - *Н.Д. Силкин.*

**I съезд Российского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства РСФСР.**

28 сентября 1990 г. - свыше 2 млн. членов профсоюза. Избран Центральный комитет профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

Председатель ЦК профсоюза - *В.И. Мохначев.*

Заместитель председателя ЦК профсоюза - *Н.Д. Силкин.*

Заместитель председателя ЦК профсоюза - *Ф.Г. Громыко* (с декабря 1991 года).

**XVI съезд профессионального союза рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог.**

Октябрь 1990 года. XVI съездом профсоюза приняты Декларация об образовании Всесоюзной федерации профсоюзов работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства и Устав ВФП.

Председатель Совета ВФП - *Л.А. Яковлев.*

Заместитель председателя Совета ВФП - *В.И. Сулименко.*

Секретари Совета ВФП - *А.А. Пузин, Ф.Г. Громыко* (с декабря 1991г. избран заместителем председателя ЦК профсоюза Российской Федерации).

**II съезд Профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Российской Федерации.**

Январь 1996 г. - свыше 1 млн. членов профсоюза. Сформирован Центральный комитет профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. Внесены изменения и дополнения в Устав профсоюза.

Председатель ЦК профсоюза - *В.И. Мохначев.*

Заместитель председателя ЦК профсоюза – *В.В. Ломакин.*

Заместитель председателя ЦК профсоюза - *Ф.Г. Громыко.*

**III съезд Профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Российской Федерации.**

Январь 2001 г. - около 800 тыс. членов профсоюза. Принята Программа действий профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства на 2001- 2005 годы.

Председатель ЦК профсоюза - *В.И. Мохначев.*

Заместитель председателя ЦК профсоюза – *В.В. Ломакин.*

Заместитель председателя ЦК профсоюза - *Ф.Г. Громыко.*

**IV съезд Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.**

Январь 2006 г. - около 600 тыс. членов профсоюза. Утверждена новая редакция Устава профсоюза. Избраны руководящие органы профсоюза.

Председатель профсоюза - *В.И. Мохначев.*

Заместитель председателя профсоюза – *В.В. Ломакин*.

**V съезд Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.**

26 января 2011 г. - около 320 тыс. членов профсоюза, 2200 первичных профсоюзных организаций. На съезд избрано и входят по должности 128 делегатов, присутствовали на съезде 106. Принята Программа Утверждена новая редакция Устава профсоюза. Избраны руководящие органы профсоюза.

Председатель профсоюза - *В.И. Мохначев*.

Заместитель председателя профсоюза – *В.В. Ломакин*.

**VI (внеочередной) съезд Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.**

12 декабря 2013 г. - более 300 тыс. членов профсоюза, 1900 первичных профсоюзных организаций. На съезд было избрано и входили по должности 150 делегатов, присутствовали -128. Рассмотрены вопросы: О работе комитетов территориальных и первичных организаций профсоюза по выполнению решений V съезда профсоюза и задачах на 2014-2015 годы; Об избрании Председателя Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. **Председателем профсоюза избран - *В.В. Ломакин*.**