

ВЫСТУПЛЕНИЕ

на Круглом столе по дорожному хозяйству на съезде Союза транспортников России по теме «Социальные аспекты реализации поручений Президента РФ в области дорожного хозяйства»

председателя профсоюза РОСПРОФТРАНСДОР Ломакина В.В.

5 марта 2018 года

Уважаемые участники Круглого стола!

Реализация поручений Президента Российской Федерации в области дорожного хозяйства не может рассматриваться без учета ее влияния на положение работников отраслевых предприятий, в отрыве от провозглашенной Главой государства социальной политики, изложенной в Указах, посланиях Президента Федеральному Собранию Российской Федерации, других решениях Президента.

Напомню, что ряд основных мероприятий по социальной политике был определен в майских Указах 2012 года. Эти Указы, принятые еще в начале президентского срока, носят, безусловно, программный характер.

Главной задачей 6 лет назад президент определил увеличение к 2018 году реальной заработной платы в 1,4-1,5 раза.

Можно ли сказать, что в отрасли дорожного хозяйства это поручение президента выполнено?

Средняя заработная плата в предприятиях, занимающихся содержанием автомобильных дорог, выросла за 5 лет на 70%, с 20,6 тыс. руб. в 2011 году до 35,1 тыс. руб. в 2016-м.

Вроде, приличная прибавка в заработке.

Однако, с учетом того, что рост потребительских цен в Российской Федерации за этот период составил почти 60 %, рост реальной заработной платы составил 7%. Это, конечно, намного ниже размера, определенного президентским Указом.

Да и сам **уровень оплаты труда дорожников** оставляет желать лучшего.

Я назвал цифру 35 тыс. рублей в 2016 году. Это ниже, чем средняя заработная плата в России (в 2016 году она равнялась 36709 руб. в месяц, в 2017-м - 39144 руб.). Это одна из самых низких зарплат среди транспортных отраслей (в 2016 году зарплата в целом на транспорте была – 45,7 тыс. рублей. Ниже зарплата только на городском пассажирском транспорте (на горэлектротранспорте – 26-27 тыс. руб., на автобусном порядка 30 тыс. руб.).

Замечу, что я называю официальные цифры Росстата.

По данным же профсоюзного мониторинга, а мы проводим его дважды в год, заработная плата в дорожных организациях, где действуют профсоюзные организации, намного ниже – в 2017 году порядка 26 тысяч рублей.

Есть регионы, где зарплата дорожников составляет 12 тыс. руб. – Кабардино-Балкарская Республика, 9,6 тыс. рублей Северная Осетия – Алания, 13,7 в Саратовской области, 13,5 – в Архангельской области, 8 тыс. руб. в Калининграде.

Во многих субъектах РФ зарплата дорожников ниже среднего уровня зарплаты в целом по региону.

Зачастую, такая ситуация складывается вследствие дефицита средств у

дорожных организаций, вызванных занижением стоимости дорожных работ в ходе проведения конкурсов и аукционов, несвоевременной оплатой выполненных работ, с чем столкнулась не одна дорожная организация.

При этом, именно фонд оплаты труда становится для работодателя наиболее простым и безопасным источником экономии средств.

В результате трудовые гарантии, установленные для работников, часто остаются невыполненными.

Я имею в виду, в первую очередь, Федеральное отраслевое соглашение по дорожному хозяйству, которое заключено между Федеральным дорожным агентством, Общероссийским отраслевым объединением работодателей в дорожном хозяйстве АСПОР, Российской ассоциацией территориальных органов управления автомобильными дорогами РАДОР на 2017-2019 годы и является основным отраслевым документом в области трудовых отношений и оплаты труда работников дорожной отрасли.

Некоторые работодатели, видимо, кто поверхностно знаком с трудовым законодательством, относятся к выполнению этого соглашения недостаточно серьезно. А между тем оно является частью государственной системы социального партнерства, которому в Трудовом кодексе посвящена специальная Глава.

Отраслевые соглашения заключаются в дорожном хозяйстве с 1991 года и не являются «ноу-хау» дорожников. В России в настоящее время действуют 58 подобных соглашений в разных отраслях экономики.

На базе федерального соглашения в субъектах РФ в 2017 году были заключены или пролонгированы на очередной период отраслевые региональные соглашения по дорожному хозяйству в Республиках Кабардино-Балкарской, Карачаево-Черкесской, Марий Эл, в Татарстане, Алтайском крае, Астраханской, Белгородской, Воронежской, Курганской, Московской, Омской, Тюменской областях.

Почти 90% предприятий имеют коллективные договоры.

Нормы Федерального соглашения являются обязательными для предприятий, на которые распространяется.

А распространяется это соглашение на 99 % отраслевых организаций. Согласно установленному Трудовым кодексом РФ порядку распространения действия отраслевых соглашений работодатели лишь 27 предприятий дорожного хозяйства могут считать себя относительно свободными от соблюдения норм соглашения. Для всех остальных Федеральное отраслевое соглашение – документ прямого действия. Еще раз подчеркну – обязательный для применения.

Некоторые руководители предприятий считают нормы соглашения высокими, трудными для выполнения. Напомню, что минимальная тарифная ставка рабочих 1-ого разряда в соответствии с соглашением не должна быть ниже прожиточного минимума в регионе расположения, умноженного на коэффициент 1,15.

Однако, сегодня, Вы знаете, что уровень минимальной оплаты труда МРОТ с 1 января повышен до 85% от уровня прожиточного минимума по стране, а с 1 мая 2018 года – он будет равен 100% прожиточного минимума – 11163 рубля. И этот законодательный уровень должен быть соблюден работодателями в обязательном

порядке в соответствии со ст. 133 ТК РФ.

Так что гарантии по оплате труда, установленные в отраслевом соглашении, вполне согласуются с политикой государства в этой области и должны выполняться безусловно.

Это логично еще и потому, что, учитывая всеобщий характер соглашения, минимальные гарантии по оплате труда работников включаются в расчетную цену на дорожные работы. Это зафиксировано в Методических рекомендациях Минтранса России от 28.03.2014 г. № МС-25-р, в которых определенно указывается на учет ставок оплаты труда на основе Федерального отраслевого соглашения по дорожному хозяйству.

Важно, чтобы заложенный в расчетах уровень зарплаты не был понижен в результате торгов и аукционов или чтобы за счет средств, предназначенных на оплату труда, покрывались другие расходы предприятий.

Что же касается содержания автомобильных дорог, то, учитывая нормативный характер затрат на этих работах, отклонение от нормативов – не достижение, а преступление, грозящее снижением безопасности дорожного движения. В данном случае можно, перефразируя классика, сказать: «Экономия – смерти подобна».

Завершая тему заработной платы, хочу подчеркнуть, что соблюдение норм Федерального отраслевого соглашения по дорожному хозяйству – верный путь к выполнению главного социального поручения президента России по увеличению реальной заработной платы работников.

Кратко хотелось бы коснуться другого вопроса, затронутого Президентом в своих Указах и прямо влияющего на реализацию новых ориентиров в развитии дорожной отрасли, озвученной президентом в ходе своего Послания Федеральному Собранию РФ 1 марта 2018 года. Это вопрос о подготовке квалифицированных кадров, повышении профессионального уровня работников.

Большое внимание при этом уделяется утверждению профессиональных стандартов взамен многие годы применявшимся тарифно-квалификационным характеристикам работников.

В настоящее время Минтрудом России утверждены более 1100 профессиональных стандартов по различным видам производственной деятельности. В том числе более 20-ти - по дорожным специальностям.

Надо сказать, что профессиональные стандарты для дорожников были разработаны с участием специалистов нашего отраслевого профсоюза, что позволило обеспечить этим профстандартам «зеленый свет» при их утверждении Национальным советом по профессиональным квалификациям при Президенте РФ и Минтрудом России.

Но профстандарты – лишь часть работы по подготовке нового поколения квалифицированных дорожников. Нужна понятная комплексная система подготовки и аттестации профессиональных кадров, предусматривающая решение задач не только по разработке программ обучения и определению перечня научных и образовательных учебных заведений, которые будут заниматься подготовкой кадров для отрасли. Нужно обеспечить тесную связь с производством, удовлетворить реальную потребность бизнеса в кадрах, определить перспективные направления

кадровой работы для поступательного развития отрасли в будущем.

Важно, чтобы при этом определяющим было мнение именно дорожного сообщества. С этой целью было бы правильно уже в ближайшее время создать отраслевой Совет по профессиональным квалификациям в рамках Национального совета по квалификациям при Президенте РФ.

В декабре месяце 2017 года организационное совещание по созданию такого совета было проведено на площадке Федерального дорожного агентства с участием объединения работодателей АСПОР, Ассоциаций РАДОР и РОДОС, других общественных организаций в дорожном хозяйстве.

Эту работу надо продолжать.

Развитие технологий, цифровизация экономики, а вы знаете, что первая программа по цифровой экономике уже принята правительством России, заставляет нас более вдумчиво относиться к проведению кадровой политики, определению потребности в кадрах и направлениям и уровням подготовленности кадров для отрасли. Считаю, что отрасли необходима ведомственная программа подготовки кадров. Руководство этой работой могло бы взять на себя Министерство транспорта РФ во взаимодействии с другими заинтересованными ведомствами.

И последнее.

Президент РФ В.В.Путин на 9 съезде Федерации Независимых профсоюзов России в Сочи сказал буквально следующее:

«Именно кропотливая совместная работа государства, бизнеса, профсоюзов нужна, для того чтобы одолеть сегодняшние непростые времена, реально изменить экономику, сохранить и создать новые рабочие места, обеспечить устойчивость предприятий и благополучие наших людей, а значит, предотвратить возникновение социальных и трудовых конфликтов».

Убежден, что наше дорожное сообщество сумеет консолидироваться и найти решения по самым сложным вопросам, обеспечивая социальную стабильность в нашей России.

Предлагаю в течение одного года подготовить и провести Всероссийское отраслевое совещание по развитию социального партнерства и решению социальных вопросов в дорожном хозяйстве.

Спасибо за внимание.

Выделенный заливкой текст не зачитывался.