

**Выступление**  
**Председателя Профсоюза РОСПРОФТРАНСДОР Ломакина В.В. на**  
**заседании Общественного Совета при Федеральном дорожном агентстве**

**Москва**  
**19 мая 2022**

**Уважаемые члены Общественного Совета, коллеги!**

Во-первых, хочу поблагодарить вас за внимание к вопросу реализации Федерального отраслевого соглашения в дорожном хозяйстве.

Соглашение заключено между Федеральным дорожным агентством, Союзом работодателей в дорожном хозяйстве АСПОР, Российской ассоциацией территориальных органов управления РАДОР и Общероссийским профсоюзом работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства на 2020-2022 годы.

В последнее время социальному партнерству уделяется повышенное внимание в государстве. Появилась новая статья 75.1 Конституции Российской Федерации, которая гарантирует социальное партнерство, ему посвящен отдельный Раздел Второй Трудового кодекса Российской Федерации.

В настоящее время в Российской Федерации действуют 64 отраслевых соглашения по различным видам деятельности на федеральном уровне, более тысячи (1039) - на региональном и порядка 3,5 тысяч (3483) отраслевых соглашений на территориальном уровне социального партнерства.

Наше Отраслевое соглашение является самым объемным и конкретным документом социального характера в дорожной отрасли, которое распространяется на подавляющее большинство отраслевых организаций.

Из всей многочисленной армии дорожных организаций только 11 хозяйствующих субъектов, их перечень имеется в распоряжении Профсоюза, отказались от присоединения к соглашению. ВСЕ другие предприятия дорожной отрасли должны выполнять содержащиеся в нем условия.

А что это за условия?

**Главными являются гарантии по оплате труда работников.**

Минимальная тарифная ставка рабочих 1 разряда в организациях дорожного хозяйства определена в размере не ниже величины прожиточного минимума в регионе расположения организации, умноженной на коэффициент 1,15.

Много это или мало? Это меньше, например, чем в отраслевом соглашении по строительству. Там коэффициент к ПМ- 1,20. Немного, но все-таки у нас поменьше.

Соглашением предусмотрено ежегодное увеличение размера тарифных ставок.

Установлены также минимальные размеры доплат и надбавок за работу в условиях, отличающихся от нормальных – в сверхурочное, ночное время, при простое и ряд других условий, касающихся трудовых отношений.

**Профсоюз осуществляет постоянный контроль за выполнением**

Отраслевого соглашения в дорожных организациях, состоящих на профсоюзном учёте в соответствующих территориальных организациях Профсоюза и каждые полгода рассматривает итоги на заседании Исполнительного комитета Профсоюза.

Анализ показывает, что в 2021 году число предприятий, соблюдавших условия Соглашения, увеличилось по сравнению с 2020 годом более, чем на 20%.

В республиках Татарстан, Чувашия, Красноярском крае, Волгоградской, Кемеровской, Оренбургской областях заработная плата возросла от 6 до 10% по сравнению с прошлым годом. В Республике Марий Эл, Архангельской, Курганской, Омской, Тульской, Ярославской областях превысила 10% рубеж.

По данным Росстата заработная плата работников на эксплуатации автодорог возросла за прошедший год почти на 10% и достигла 50,8 тыс. рублей в месяц.

По данным же профсоюзного мониторинга размер среднемесячной заработной платы в дорожной отрасли в 2021 году **ниже** и составил 39,2 тыс. рублей.

Даже по официальной статистике зарплата дорожников на 25% ниже, чем в целом на транспорте Российской Федерации.

Во многих регионах заработная плата дорожников все еще ниже средней, сложившейся по экономике соответствующего субъекта Российской Федерации.

Например, в дорожном хозяйстве Воронежской области, где по информации территориальной организации Профсоюза предприятия имеют достаточные объёмы работ и стабильное финансирование, средняя заработная плата хотя и выросла в 2021 году на 4,5%, но составила всего 37 тыс. рублей, а это - порядка 90% от уровня средней заработной платы по экономике Воронежской области.

Далеко не во всех дорожных организациях соблюдаются минимальные гарантии по размеру тарифной ставки 1 разряда.

Только 33,5% дорожных организаций проиндексировали в 2021 году ставку в соответствии с условиями соглашения.

В каждом четвертом предприятии тарифные ставки ниже прожиточного минимума трудоспособного населения в соответствующем регионе.

Так, в Ростовской области, при размере минимальной тарифной ставки рабочих 1-го разряда согласно Отраслевому соглашению 13516 рублей в месяц, в некоторых предприятиях («АО «Октябрьское ДРСУ», АО «Цимлянское ДРСУ») она составляет от 8 до 9 тысяч рублей. То есть на 30-35% меньше.

При среднемесячной заработной плате по экономике Ростовской области в 2021 году 38 тыс. рублей, в АО «Региональные дороги» - она составила 33,5 тыс. руб., в ГУП РО «Октябрьское ДРСУ» - 32,5 тыс. руб.

**По сообщению профорганизаций, в настоящее время** зарплата в Миллеровском ДРСУ составляет 27,8 тыс. рублей, в Цимлянском ДРСУ – 29,7 тыс. рублей.

В Омской области в ДРСУ-5 заработная плата работников составила 27,1 тыс. рублей, в ДРСУ-3 – 33 тыс. рублей.

В АО «Башкиравтодор» по итогам 1 квартала 2022 года зарплата составила

32,1 тыс. руб. в месяц.

**Мы понимаем, что реализация Отраслевого соглашения, установление достойной заработной платы работникам невозможно без обеспечения стабильного финансирования, экономической устойчивости дорожных организаций.**

Ровно год назад VIII съезд Профсоюза, рассматривая положение дел в отраслях, принял Резолюцию о ситуации в дорожном хозяйстве. Вместе с Резолюцией по автомобильному и городскому пассажирскому транспорту мы направили ее всем Главам субъектов Российской Федерации. От подавляющего большинства регионов мы получили ответы с поддержкой позиции Профсоюза.

А что мы там предлагаем?

Самое главное требование чтобы необходимые расходы предприятий были в полном объеме учтены в цене контрактов на дорожные работы.

До сих пор финансирование предприятий, особенно тех, которые работают на региональной дорожной сети, не обеспечивает покрытие реальных расходов предприятий, все еще не искоренены случаи неоправданного занижения начальной цены контракта на работы по содержанию и ремонту автодорог.

О вопиющих фактах, когда стоимость контрактов в Магаданской области понижалась на 70 и более процентов, Профсоюз вместе с Союзом работодателей в дорожном хозяйстве «АСПОР» сообщали в Минтранс РФ и Губернатору Магаданской области.

В 2021 году имелись и другие случаи подобного рода.

Так, в Омской области отмечены факты снижения стоимости контрактов на ремонт автодорог на 24-26%. В Башкортостане снижение по ряду контрактов на ремонт и содержание дорог составило от 20 до 31%.

О нехватке средств у предприятий для ведения нормальной производственной деятельности сообщают нам и в настоящее время.

Проблемы предприятий еще более обостряются **в условиях действия санкций** в отношении Российской Федерации со стороны недружественных государств.

Полный перечень предложений профсоюзных организаций по обеспечению финансовой стабильности предприятий мы направили еще в середине марта в Министерство транспорта РФ и Союз транспортников России, который координирует действия дорожно-транспортного сообщества в условиях санкционного давления.

Несмотря на ряд принятых органами власти управленческих решений, мониторинг, проведенный Профсоюзом при подготовке к настоящему заседанию Общественного совета при Росавтодоре, показал, что первоочередные проблемы предприятий сохраняются.

Так, Башкирский Реском Профсоюза, Омский Обком профсоюза ставят вопросы увеличения финансирования из-за значительного роста цен на материалы, а также в связи с повышением обязательств предприятий в том числе на индексирование оплаты труда работников.

Ростовские коллеги призывают упростить систему получения кредитов для пополнения оборотных средств и оказать помощь небольшим организациям в приобретении новой техники на условиях лизинга или в собственность на доступных условиях.

На наш взгляд, именно в условиях санкционного давления **необходимо усилить контроль за соблюдением трудовых гарантий для работников**, многие из которых предусмотрены отраслевым соглашением.

Это напрямую следует из выступления Президента РФ Путина В.В. 16 марта 2022 года на совещании по социально-экономической поддержке регионов. Он сказал, что должны быть задействованы эффективные механизмы поддержки доходов граждан, минимизированы риски безработицы. В полной мере слова президента должны быть отнесены к работникам дорожной отрасли, где трудятся более 650 тысяч человек – граждан Российской Федерации, у большинства из которых заработная плата является единственным источником доходов.

Как этого добиться?

Президент РФ Путин В.В. в своих поручениях от 31 декабря 2021 года после трагической аварии на шахте «Листвяжная» поручил рассмотреть вопрос об осуществлении контроля за выполнением отраслевых соглашений силами государственной инспекции по труду. Такое решение пока не оформлено.

Однако, если бы Федеральным дорожным агентством, как участником отраслевого соглашения, была возобновлена любая форма контроля за выполнением ОС это сыграло бы положительную роль в обеспечении достойных условий труда, сохранения и привлечения кадров дорожной отрасли.

Положительная практика контроля со стороны Росавтодора за введением норм отраслевого соглашения на предприятиях, работающих на федеральной сети автодорог, имеется. Несколько лет назад включение вопросов соблюдения норм соглашения в перечень вопросов для проверки «РОСДОРКОНТРОЛЯ» позволило в течение короткого промежутка времени повысить число предприятий, реализующих отраслевые гарантии по труду.

Было бы правильно, если бы и органы власти регионов содействовали или даже организовали контроль за соблюдением отраслевых трудовых гарантий.

Здесь мне хочется затронуть вопрос об оплате труда в **государственных и муниципальных бюджетных учреждениях в субъектах РФ**, образованных на базе бывших эксплуатационных предприятий. Как правило, трудовые гарантии для работников в таких организациях намного ниже, чем в коммерческих.

Работникам непонятно, почему, выполняя практически одинаковую работу, их труд оценивается ниже и оплачивается в уменьшенном размере.

Например, в ГБУ Московской области «Мосавтодор» тарифная ставка 1 разряда – меньше прожиточного минимума, заработная плата работников на треть меньше среднеобластной.

В Смоленском МБУ «Спецавто», тарифные ставки гораздо ниже отраслевого уровня, здесь также не осуществляется индексация оплаты труда. И это несмотря на то, что по данным Росстата рост потребительских цен в России на начало мая 2022 года к декабрю 2021 года составил 11,8%.

Такое положение, конечно, нельзя назвать удовлетворительным.

Конституция РФ гарантирует гражданам равную оплату за равный труд.

Поэтому всем нам надо подумать и принять меры, чтобы для всех предприятий и работников дорожной отрасли были установлены единые социальные и трудовые нормативы.

Один из вопросов, который в настоящее время также с повышенным вниманием обсуждается в определенных кругах - **поощрение работодателей, осуществляющих принятую в отрасли социальную политику.**

Совершенно очевидно, что поддержка работодателей как института гражданского общества, исходит, прежде всего, из их ответственности за обеспечение достойного уровня жизни работников – граждан Российской Федерации, а не из-за поощрения обогащения **именно** кучки предпринимателей.

Поэтому и правом на преференции должны обладать только социально ориентированные работодатели, те, кто обеспечивает социальное партнерство, входит в отраслевое объединение работодателей, соблюдает условия заключенных соглашений.

Не секрет, что некоторые работодатели стремятся выйти и выходят из состава объединений работодателей, чтобы стать свободными от выполнения договоренностей, достигнутых на отраслевом уровне **между работодателями и работниками.**

По нашему мнению, такие предприятия должны быть лишены права на размещение у них государственного или муниципального заказа.

Мы включили это требование в Резолюцию VIII съезда Профсоюза, о которой я уже говорил.

Кстати, это не только наше мнение.

Этот вопрос открыто и подробно рассматривался совсем недавно в рабочих группах Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений. Думаю, в конечном итоге такое решение будет принято.

Вице-Премьер Правительства России Хуснуллин М.Ш. давал поручения о проработке этого вопроса на городском пассажирском транспорте.

Понимаем, что Росавтодор напрямую не может требовать от работодателей

вступления в союзы. Но хочу обратить внимание на опыт Коллегии Министерства транспорта РФ, когда в феврале 2020 года ею рассматривался вопрос о безопасности автобусных перевозок. Коллегия не постеснялась тогда высказать свое мнение в адрес Российского автотранспортного союза и Профсоюза о расширении социального партнерства и развитии своих организаций в регионах. Думается подобный шаг мог бы сделать и Росавтодор в адрес Объединения работодателей «АСПОР» и Профсоюза.

Тем более, что как я уже говорил, ст.75.1. Конституции РФ обязывает нас развивать это социальное партнерство.

### **Коллеги!**

В 2022 году срок действия Отраслевого соглашения по дорожному хозяйству Российской Федерации на 2020 – 2022 годы истекает.

**Исполком Профсоюза в марте текущего года одобрил Концепцию нового Отраслевого соглашения по дорожному хозяйству Российской Федерации на 2023 – 2025 годы.**

Новый проект Отраслевого соглашения по дорожному хозяйству должен появиться уже к июлю этого года.

Просим всех дорожников с пониманием и участием отнестись к новому соглашению, которое должно стать инструментом привлечения профессиональных кадров в дорожную отрасль обеспечить реализацию тех задач, которые стоят перед дорожным хозяйством и транспортной отраслью страны в целом.

Еще раз благодарю Общественный совет при Росавтодоре за внимание к вопросам соблюдения отраслевых соглашений, влияющих на проведение кадровой политики в отрасли дорожного хозяйства, прошу понимания и содействия в реализации гарантий для работников.

Спасибо.