



ЕДИНСТВО

ЕЖЕМЕСЯЧНАЯ ГАЗЕТА

ПРЕЗИДЕНТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В.В.ПУТИН: ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ И ДОРОЖНОЕ ХОЗЯЙСТВО БУДУТ СТРЕМИТЕЛЬНО РАЗВИВАТЬСЯ

Из Послания Президента Федеральному Собранию РФ 1 марта 2018 года:

Отставание – вот главная угроза и вот наш враг. И если не переломим ситуацию, оно будет неизбежно усиливаться.

Мы должны решить одну из ключевых задач на предстоящее десятилетие – обеспечить уверенный, долгосрочный рост реальных доходов граждан, а за шесть лет как минимум вдвое снизить уровень бедности.

Обновление городской среды должно базироваться на широком внедрении передовых технологий и материалов в строительстве, современных архитектурных решениях, на использовании цифровых технологий в работе социальных объектов, общественного транспорта,



коммунального хозяйства.

В предстоящие шесть лет необходимо практически удвоить расходы на строительство и обустройство автомобильных дорог России, направить на эти цели более 11 триллионов рублей из всех источников.

Для дальнейшего изменения структуры национальной экономики необходимо на принципиально ином уровне задействовать источники роста. Прежде

всего – увеличить производительность труда на новой технологической, управленческой и кадровой основе.

Из выступления Президента на Съезде транспортников России 5 марта 2018 года:

Сбалансированное, уверенное развитие транспорта, улучшение условий труда и обеспечение конкурентоспособности российских перевозчиков – это безусловный приоритет нашей политики, приоритет государства, это задел, основа для роста всей экономики страны.

И конечно, сами транспортные компании должны работать над повышением своей эффективности, производительности труда. В этом залог прочности их позиций на рынке и, что принципиально важно, роста зарплат специалистов, достатка семей.

В ближайшие шесть лет мы практически удвоим расходы на автомобильные дороги страны, направим на эти цели более 11 триллионов рублей, приведём в порядок региональные и местные трассы. Это самая сложная задача, вы это хорошо знаете. Мы в значительной степени привели в порядок, более или менее, федеральные трассы, но по объёму региональных и местных [трасс] на порядок больше.

Для решения этой задачи потребуются привлечь большой объём частных средств. И мы системно поддержим инвесторов, которые вкладывают средства в инфраструктуру, запустим новые инструменты финансирования дорожного строительства, такие как инфраструктурная ипотека, повысим привлекательность проектов развития автодорог за счёт освоения придорожных территорий.

И конечно, нужно задействовать новые технологии и материалы, которые повысят качество дорожного полотна, его долговечность, а значит, и безопасность дорожного движения. Здесь также необходимо шире использовать контракты жизненного цикла, когда подрядчик несёт прямую финансовую ответственность за состояние дороги в течение всего срока службы.

Вместе с обновлением дорожной сети страны нам необходимо делать более современным, экологичным и транспортный парк.

Это абсолютно необходимо, если мы хотим энергично развиваться, повышать нашу конкурентоспособность.

5 МАРТА 2018 ГОДА С УЧАСТИЕМ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В.В. ПУТИНА ПРОШЕЛ СЪЕЗД ТРАНСПОРТНИКОВ РОССИИ

5 марта 2018 года в Москве состоялся Съезд транспортников России с повесткой дня съезда «О взаимодействии власти и бизнеса по выполнению поручений Президента Российской Федерации В.В.Путина по итогам проведенных заседаний Президиума Госсовета Российской Федерации, рабочих встреч и совещаний по развитию транспортного комплекса». Съезд организован по инициативе Союза транспортников России совместно с Министерством транспорта Российской Федерации, при участии представителей министерств и ведомств, руководителей органов власти субъектов Российской Федерации, профессиональных союзов, широкого представительства транспортных союзов, ассоциаций, предприятий и организаций отрасли.

В работе Съезда принял участие Президент Российской Федерации В.В.Путин.

О состоянии дел в отрасли участников Съезда проинформировал Министр транспорта Российской Федерации М.Ю.Соколов. Он отметил положительные итоги прошедшего года и основные задачи, поставленные руководством страны на новый период.

Открыл пленарное заседание Съезда, Президент Союза транспортников России, Первый заместитель Председателя

Комитета Государственной Думы по транспорту и строительству В.Б.Ефимов.

В утреннем заседании съезда было организовано проведение шести круглых столов, рассмотревших ход выполнения более чем 200 поручений Президента Российской Федерации.

Это нарабатанная практика, позволяющая в рабочем режиме более детально, с участием всех заинтересованных представителей и учетом высказанных ими мнений, подготовить

рекомендации по итогам заседаний круглых столов для включения в резолюцию съезда.

Круглые столы прошли по вопросам

- комплексного планирования транспортного обслуживания населения;
- гражданской авиации;

- водного транспорта;
- по проблемам автомобильного транспорта;

- по развитию дорожного строительства и содержания дорожной сети;

- по развитию цифровых технологий в сфере транспорта.

В мероприятиях Съезда приняли участие представители Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, которые высказали свою позицию по обсуждаемым вопросам и дали предложения к итоговой Резолюции съезда.



Выступление Президента РФ В.В. Путина на Съезде транспортников России (извлечение)

Добрый день, уважаемые коллеги, дорогие друзья!

Соединяя города, регионы, территории между собой, он (транспорт) обеспечивает пространственную связанность России, служит основой для развития экономики и социальной сферы, для включения страны в мировые хозяйственные связи.

Российский транспорт сегодня – одна из наиболее динамичных отраслей. По итогам прошлого года объем грузооборота увеличился на 5,4 процента, пассажирских перевозок – на 8,9 процента.

И конечно, сами транспортные компании должны работать над повышением своей эффективности, производительности труда. В этом залог прочности их позиций на рынке и, что принципиально важно, роста зарплат специалистов, достатка семей.

Серьезным ресурсом для развития отечественного транспорта должны стать цифровые технологии и сервисы, которые сегодня активно внедряются во всех сферах жизни, становятся мощным фактором качественного роста.

Уже сейчас через интернет можно узнать расписание рейсов и проложить маршрут, купить билет и отследить перемещение грузов. Цифровые решения позволяют заметно продвинуться в развитии мультимодальных, как говорят специалисты, «бесшовных» перевозок.

Нужно задействовать новые технологические возможности для роста эффективности отрасли, снижения затрат перевозчиков и владельцев грузов, для повышения удобства и комфорта пассажиров. В том числе речь идёт об использовании конкурентоспособного отечественного программного обеспечения.

Всё это должно придать дополнительный импульс транспорту России, усилить позиции нашей страны на глобальном рынке транспортных и логистических услуг.

Серьёзным ресурсом для развития отечественного транспорта должны стать цифровые технологии и сервисы, которые сегодня активно внедряются во всех сферах жизни, становятся мощным фактором качественного роста.

Одним из самых массовых и востребованных видов сообщений является автомобильный транспорт. В пересчёте на тоннаж почти 70 процентов грузов в России перевозятся по автодорогам.

Как отметил в Послании, в ближайшие шесть лет мы практически удвоим расходы на автомобильные дороги страны, направим на эти цели более 11 триллионов рублей, приведём в порядок региональные и местные трассы. Это самая сложная задача, вы это хорошо знаете. Мы в значительной степени привели в порядок, более или менее, федеральные трассы, но по объёму региональных и местных [трасс] на порядок больше.

Для решения этой задачи потребуется привлечь большой объём частных средств. И мы системно поддержим инвесторов, которые вкладывают средства в инфраструктуру, запустим новые инструменты финансирования дорожного строительства, такие как инфраструктурная ипотека, повысим привлекательность проектов развития автодорог за счёт освоения придорожных территорий.

И конечно, нужно задействовать новые технологии и материалы, которые повысят качество дорожного полотна, его долговечность, а значит, и безопасность дорожного движения. Здесь также необходимо шире использовать контракты жизненного цикла, когда подрядчик несёт прямую финансовую ответственность за состояние дороги в течение всего срока службы.

Вместе с обновлением дорожной сети страны нам необходимо делать более современным, экологичным и транспортный парк. При этом хочу особо подчеркнуть: важно не создать чрезмерную, необоснованную нагрузку на наши компании. Предложить такую систему стимулов, которая сделает обновление парка транспортных средств максимально эффективным. Процесс обновления должен быть естественным, гибким и выгодным. Я прошу Правительство совместно с деловыми кругами

проработать эти вопросы. Это абсолютно необходимо, если мы хотим энергично развиваться, повышать нашу конкурентоспособность.

Ещё одна очень важная тема. Отечественные автоперевозчики часто говорят о том, что работают в России в неравных условиях по сравнению с иностранными компаниями.

Прошу Правительство совместно с Союзом транспортников и другими объединениями автоперевозчиков проанализировать эту ситуацию ещё раз. Мы постоянно, кстати говоря, этим занимаемся, но, видимо, до конца все вопросы так и не решены.



Нужно подготовить изменения и в этой части.

Уважаемые друзья! Ускоренное развитие национальной транспортной системы, использование современных, прогрессивных технологий требуют притока новых специалистов, повышения квалификации работников отрасли.

Знаю, что на транспорте уделяется большое внимание кадровому обеспечению и отраслевой науке. Неслучайно мы с вами встречаемся в главном вузе отрасли – Российском университете транспорта.

Нужно регулярно обновлять материально-техническую базу профильного образования и науки, запускать новые программы обучения и повышения квалификации по самым современным и востребованным направлениям подготовки кадров. Сейчас тоже на выставке об этом говорили.

В этой работе Правительство, регионы, вся система профессионального образования должны опираться прежде всего на запросы транспортных предприятий и организаций, учитывать их предложения.

В заключение хочу пожелать всем – и тем, кто только выбирает для себя профессию работника транспорта, и состоявшим специалистам, ветеранам отрасли – успехов и всего самого доброго.

Уважаемые коллеги! Нет никаких сомнений в том, что развитие транспортной системы, развитие инфраструктуры – одна из наших главных задач на ближайшие шесть, десять и пятнадцать лет. Это, без всяких сомнений, то, над чем вся страна напряжённо должна будет работать в ближайшей перспективе. Потому что именно от этого будет зависеть общая конкурентоспособность нашей экономики.

Я желаю вам успехов. Большое спасибо за внимание.

Выступление председателя профсоюза РОСПРОФТРАНСДОР Ломакина В.В.

*на Круглом столе по дорожному хозяйству 5 марта 2018 года на съезде
Союза транспортников России по теме «Социальные аспекты реализации
поручений Президента РФ в области дорожного хозяйства»*

(в сокращении)

Ряд основных мероприятий по социальной политике был определен в майских Указах 2012 года.

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.

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 горьелктротранспорте - 26-27 тыс. руб., на автобусном - порядка 30 тыс. руб.).

Это 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.

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

Зачастую, такая ситуация складывается вследствие дефицита средств у дорожных организаций, вызванного 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 доступным 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.

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.

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.

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.

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.

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

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

Спасибо за внимание.

ИНФОРМАЦИОННОЕ СООБЩЕНИЕ

29 МАРТА 2018 ГОДА СОСТОЯЛОСЬ ОЧЕРЕДНОЕ ЗАСЕДАНИЕ ИСПОЛКОМА ПРОФСОЮЗА

Исполком профсоюза рассмотрел и принял постановления по следующим вопросам:

1. Об итогах проведения в организациях профсоюза «Года профсоюзной информации» в 2017 году.

2. О работе профсоюзных инспекций труда в 2017 году и задачах по контролю за охраной труда, созданием рабочим здоровых и безопасных условий труда в предприятиях и обеспечению правовой защиты членов профсоюза.

3. О выполнении отраслевых соглашений и коллективных договоров в 2017 году и задачах профсоюзных организаций по повышению уровня эффективности социального партнерства.

4. О статистической отчетности профсоюза за 2017 год.

5. Об исполнении профсоюзного бюджета за 2017 год.

6. Об участии в Первомайской акции профсоюзов организаций Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

7. О работе Кабардино-Балкарской республиканской организации профсоюза.

8. Разное.

8.1. О смотре-конкурсе на лучшую территориальную и первичную профсоюзные организации, посвященном 100-летию



образования Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

8.2. О методических рекомендациях по созданию и организации работы молодежных советов профкомов первичных организаций.

8.3. Об участии организаций профсоюза в летней оздоровительной кампании 2018 года.

8.4. О назначении главного технического инспектора труда профсоюза по городу Москве.

8.5. О назначении главного правового инспектора труда профсоюза по городу Москве.

«ЗА ДОСТОЙНЫЙ ТРУД, ЗА СПРАВЕДЛИВУЮ СОЦИАЛЬНУЮ ПОЛИТИКУ!»

ПОД ТАКИМ ЛОЗУНГОМ ПРОЙДЕТ 1 МАЯ 2018 ГОДА ОБЩЕРОССИЙСКАЯ ПРОФСОЮЗНАЯ АКЦИЯ

В ней примут участие члены профсоюза транспортников и дорожников. Такое решение принял Исполком профсоюза на заседании 29 марта 2018 г.

Исполком профсоюза принял постановление «Об участии в Первомайской акции профсоюзов организаций Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства».

Первого Мая, в День международной солидарности трудящихся, профсоюзы во всем мире традиционно проводят коллективные акции, в ходе которых члены профсоюзов выдвигают свои требования по защите прав и интересов людей труда.

Несмотря на относительную стабилизацию ситуации в отдельных видах экономической деятельности, замедление темпов инфляции, реальная заработная плата большинства

трудящихся, покупательная способность большинства граждан страны остаются низкими.

Отмечается снижение уровня жизни работников отраслевых предприятий. В большинстве субъектов Российской Федерации средняя зарплата в транспортной и дорожной отраслях остается ниже, чем в целом по экономике соответствующего региона. На многих предприятиях заработная плата работников не индексировалась в течение нескольких лет.

По-прежнему актуальными остаются основные задачи, стоящие перед профсоюзами: заработная плата, обеспечивающая достойный уровень жизни работников и их семей, надежные социальные гарантии, обеспечение полной занятости, создание безопасных условий труда, восстановление индексации безопасным пенсионерам, обеспечение полной занятости.

Исполком профсоюза поддержал решение ФНПР о проведении 1 Мая 2018 года Всероссийской первомайской акции профсоюзов в форме шествий и митингов и постановил об участии в ней организаций отраслевого профсоюза.

Комитетам первичных и территориальных организаций профсоюза даны поручения, направленные на успешное участие в первомайской акции:

- в тесном взаимодействии с региональными объединениями организаций профсоюзов принять активное участие в организации и проведении первомайской акции профсоюзов, демонстрируя профсоюзную солидарность с региональными органами других отраслевых профсоюзов;

- рассмотреть на заседаниях коллегиальных органов территориальных и первичных организаций профсоюза вопросы подготовки и участия в первомайской акции профсоюзов, предложения по лозунгам первомайской акции. Активно вовлекать в процесс подготовки и участия в первомайской акции молодежные советы организаций профсоюза.

- провести разъяснительную работу среди трудящихся о целях и задачах коллективных действий профсоюзов;

- проинформировать социальных партнеров о первомайской акции профсоюзов в 2018 году и формах проведения акции;

- активно использовать средства массовой информации для освещения подготовки и проведения акции;

- обеспечить соблюдение определенного законодательством порядка проведения массовых мероприятий, предусмотреть необходимые меры по недопущению при их проведении провокационных и экстремистских действий;

- направить выдвинутые в ходе коллективных действий требования и резолюции соответствующим органам государственной власти, местного самоуправления, объединениям работодателей, работодателям, обеспечить



контроль за их рассмотрением;

Комитетам территориальных и первичных организаций профсоюза рекомендовано использовать в первомайской акции профсоюза лозунги профсоюзов, утвержденные ФНПР и Исполкомом профсоюза, а также предложено выдвигать дополнительные лозунги, исходя из ситуации в отрасли и регионе, с учетом требований членов профсоюза.

ЛОЗУНГИ, РЕКОМЕНДУЕМЫЕ ДЛЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ на Первомайской акции профсоюзов в 2018 г.

Безопасные условия труда – каждому работнику!

В единстве наша сила!

В развитии производства – гарантия занятости!

Все для блага человека труда, все во имя человека труда!

Гарантия трудовых прав – гарантия стабильности общества!

Гражданину России – достойный труд и достойную зарплату!

ДА – росту зарплат и пенсий! НЕТ – росту налогов и цен!

Достойная зарплата - здоровое общество!

Достоинному труду – достойный отдых!

Достойный труд – безопасный труд!

За мир и стабильность!

За социальную справедливость в трудовых отношениях!

Зарплата! Занятость! Законность!

Зарплату – на уровень реальной стоимости рабочей силы!

Индексацию зарплат и пенсий - не ниже уровня инфляции!

Индексация пенсии работающим пенсионерам!

Когда мы едины - мы непобедимы!

Коллективный договор – гарантия достойного труда!

Молодежь – будущее профсоюзов!

Молодежь – кадровый потенциал страны!

Молодежь без работы – Россия без будущего!

Профсоюз - ЗАщита, ЗАНятость, ЗАконность!

Профсоюз – законный представитель работников!

Работающий человек не должен быть бедным!

Сильные Профсоюзы – Сильная Россия!

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ЛОЗУНГИ, РЕКОМЕНДУЕМЫЕ ДЛЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ на Первомайской акции профсоюзов в 2018 г.

Требуем обеспечить полную оплату транспортной работы!

Требуем обеспечить стабильную безубыточную работу городского транспорта!

Работникам транспорта – достойную зарплату!

Требуем ежегодной индексации заработной платы и пенсий!

Росту тарифов и цен - рост заработной платы!

Нет - нелегалам на транспорте!

Дорожной отрасли - должное финансирование!

Профсоюзы – основа гражданского общества!

Плечом к плечу! Укрепляем профсоюз!

ПРИНЯТ ДОЛГОЖДАНЫЙ ПОРЯДОК ОПРЕДЕЛЕНИЯ ЦЕНЫ КОНТРАКТА НА ГОРОДСКИЕ МАРШРУТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ

28 декабря 2017 года Министерством юстиции Российской Федерации зарегистрирован приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 8 декабря № 513 (рег. № 49537) «О порядке определения начальной (максимальной) цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом».

Введение в действие Порядка позволит устанавливать цены контрактов на перевозку пассажиров по установленным маршрутам и расписаниям в размерах, обеспечивающих полное покрытие расходов предприятий и установление достойной заработной платы работникам предприятий.

Принятие указанного документа было одним из требований VII съезда Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

Распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 15 декабря 2017 года № НА-229-Р утверждена Методика определения начальной (максимальной) цены контракта, заключаемого с поставщиком (в том числе с единственным), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом¹. Методика разработана во исполнение подпункта «д» пункта 1 перечня поручений Президента Российской Федерации от 25 октября 2017 года № Пр-2165ГС, данных по итогам заседания Президиума Государственного Совета Российской Федерации, прошедшего 22 сентября 2017 года в Ульяновске и посвященного комплексному развитию пассажирских перевозок в субъектах Российской Федерации (полный текст поручений Президента опубликован в предыдущем выпуске газеты «Единство»).

Методика разработана в целях оказания помощи органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органам местного самоуправления и разъясняет Порядок определения начальной (максимальной) цены контракта, заключаемого с поставщиком (в том числе с единственным), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом для обеспечения государственных или муниципальных нужд в соответствии с положениями Федерального закона от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд»¹ (далее соответственно - закупка, Федеральный закон № 44-ФЗ).

Определение начальной (максимальной) цены контракта производится при формировании плана-графика закупки, подготовке извещения об осуществлении закупки, документации о закупке.

Профсоюзные организации РОСПРОФТРАНСДОР принимали участие в формировании Порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, многие предложения профсоюза были учтены.

В частности, в окончательный вариант приказа включены

вариант расчета оплаты труда работников на основе Федеральных отраслевых соглашений, коэффициент оплаты труда ремонтных рабочих в регионах – 0,9 (вместо 0,8), а также затраты на подготовку кадров в соответствии приказом Минтранса России от 28 сентября 2015 года и затраты на проведение специальной оценки условий труда (учтены в косвенных затратах).

Обращаем внимание, что при расчете расходов на заработную плату водителей в качестве ориентира используется уровень зарплат в регионе расположения организации.

ЦК профсоюза РОСПРОФТРАНСДОР выражает благодарность территориальным организациям и членам профсоюза, принявшим активное участие в подготовке предложений по совершенствованию редакции «Порядка определения начальной (максимальной) цены контракта...».

Вместе с тем ЦК профсоюза письмом от 30.11.2017г. № 224 на имя заместителя Министра транспорта РФ Асаула Н.А., учитывая то, что предлагаемые в Порядке поправочные коэффициенты к базовому размеру заработной платы могут привести к занижению расходов предприятий на оплату труда водителей автобусов, троллейбусов, трамваев и, как следствие, к занижению реального размера оплаты труда работников, высказался о недопустимости снижения существующего уровня оплаты труда работников транспортных предприятий.

Указанные документы Минтранса России вступают в силу с 1 июля 2018 года.

Полный текст Порядка определения цены контракта имеется в территориальных организациях профсоюза, а также опубликован на сайте профсоюза.

ЦК профсоюза считает целесообразным комитетам профсоюза установить контроль за изменением размеров заработной платы работников предприятий, работающих по государственным и муниципальным контрактам на перевозке пассажиров по регулярным городским маршрутам и предлагает активнее работать с соответствующими министерствами и ведомствами субъектов Российской Федерации по вопросу реализации указаний Минтранса России.

Для сведения ниже публикуется выдержка из Приложения N 1 к Порядку определения начальной (максимальной) цены контракта, а также цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом «РАСЧЕТ МАКСИМАЛЬНОЙ СЕБЕСТОИМОСТИ 1 КМ ПРОБЕГА АВТОБУСОВ», посвященная расчету расходов на заработную плату водителей автобусов.

2. Расходы на оплату труда водителей транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега (P_{OTi}) определяются по формуле (2).

$$P_{OTi} = 12 \times 1,2 \times 3ПВ_{\max i} \times АЧ_{ti} \times k_{nz} \times I_{mt} / (L_{ti} \times \Phi PB_e)$$

, руб./км (2)

12 - количество месяцев в году;

1,2 - коэффициент, учитывающий расходы на оплату

¹ Собрание законодательства Российской Федерации, 2013, № 14, ст. 1652; 2018, № 1, ст. 90.

основного и дополнительного отпуска водителя, а также расходы на заработную плату подменного водителя на период отпуска основного водителя;

$Z_{\text{ПВ}_{\text{max}i}}$ - максимальное из значений средней месячной оплаты труда водителя транспортного средства i -го класса, определенных в соответствии с пунктом 3 настоящего приложения, в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или в соответствии с Отраслевым тарифным соглашением по организациям городского наземного электрического транспорта Российской Федерации, заключенных в рамках реализации статей 45 и 48 Трудового кодекса Российской Федерации <5>;

<5> Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, N 1, ст. 3; 2017, N 49, ст. 7331.

$A_{\text{Ч}i}$ - планируемое количество часов работы транспортных средств i -го класса в t -ом году срока действия контракта, час;

$K_{\text{пз}}$ - коэффициент, характеризующий продолжительность подготовительно-заключительного времени, времени прохождения предрейсовых инструктажей и медицинских осмотров водителя (при использовании автоматизированной системы контроля за оплатой проезда принимается равным 1,08, при отсутствии такой системы - 1,05);

$I_{\text{инт}}$ - индекс потребительских цен для t -ого года срока действия контракта, принимаемый в соответствии с публикуемыми Минэкономразвития России прогнозами социально-экономического развития Российской Федерации <6>;

<6> Постановление Правительства Российской Федерации от 14 ноября 2015 г. N 1234 "О порядке разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на среднесрочный период и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2015, N 47, ст. 6598; 2017, N 38, ст. 5627).

$L_{\text{ч}i}$ - планируемый пробег транспортных средств i -го класса в t -ом году срока действия контракта, км;

$\text{ФРВ}_в$ - годовой фонд рабочего времени водителя транспортных средств при соблюдении нормальной, 40 часовой, продолжительности рабочего времени неделю (для водителей,

работающих в районах Крайнего Севера, принимается равным 1608 час., для водителей, работающих в местностях, приравненных к районам Крайнего Севера, - 1656 часов, для водителей, работающих в прочих местностях, - 1744 часов).

3. Средняя месячная оплата труда водителя транспортных средств i -го класса определяется по формуле (3).

$$Z_{\text{ПВ}i} = \text{СЗП} \times K_{\text{зп}i} \times K_{\text{м}}, \text{ руб. (3)}$$

где:

СЗП - среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников крупных и средних предприятий и некоммерческих организаций всех отраслей экономики за ближайший истекший отчетный период (для муниципальных маршрутов в границах поселения, городского округа или двух и более поселений одного муниципального района принимается в соответствии с данными Росстата в отношении указанных административно-территориальных единиц субъекта Российской Федерации, для муниципальных маршрутов в границах субъектов Российской Федерации - городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга или Севастополя в соответствии с данными Росстата в отношении указанных субъектов Российской Федерации, для межмуниципальных маршрутов в границах субъекта Российской Федерации - в соответствии с данными Росстата в отношении этого субъекта Российской Федерации, для смежных межрегиональных маршрутов в сообщении с субъектами Российской Федерации - городами федерального значения Москвой, Санкт-Петербургом или Севастополем - в соответствии с данными Росстата в отношении этих субъектов Российской Федерации), руб.;

$K_{\text{зп}i}$ - коэффициент, учитывающий дифференциацию заработной платы водителей в зависимости от класса транспортного средства и вида маршрутов (принимается в соответствии с таблицей 1);

$K_{\text{м}}$ - коэффициент, учитывающий особенности рынка труда в городах с численностью населения свыше миллиона человек (для г. Москвы принимается равным не менее 0,45, для г. Санкт-Петербурга - не менее 0,7, для остальных городов с численностью населения свыше миллиона человек - не менее 0,8);

Таблица 1

Коэффициенты, учитывающие дифференциацию заработной платы работников в зависимости от класса транспортных средств и вида маршрутов ($K_{\text{зп}i}$)

п/п	Категория работника	Муниципальные маршруты в границах городского округа города федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга, Севастополя		Прочие маршруты	
		по 01.01.2022	с 01.01.2022	по 01.01.2022	с 01.01.2022
	Водитель автобуса особо малого класса.	0,7	0,85	0,95	1,08
	Водитель автобуса малого класса	0,75	0,98	1,0	1,15
	Водитель автобуса среднего класса	0,85	1,05	1,1	1,28
	Водитель автобуса большого класса	1,15	1,43	1,6	1,85
	Водитель автобуса особо большого класса	1,22	1,5	1,7	1,95
	Кондуктор	0,6	0,7	0,8	0,95
	Ремонтный рабочий	0,7	0,8	0,9	1,0

ОТРАСЛЕВОЙ ПРОФСОЮЗ РОСПРОФТРАНСДОР – ЕДИНСТВЕННЫЙ ОБЩЕРОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ, СПОСОБНЫЙ ОБЕСПЕЧИТЬ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ КОМПЛЕКСНЫЙ ПОДХОД К ЗАЩИТЕ ИНТЕРЕСОВ РАБОТНИКОВ ГОРЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА

В ЦК профсоюза поступают вопросы от работников предприятий городского электрического транспорта, состоящих на профучёте в организациях профсоюза РОСПРОФТРАНСДОР, касающиеся наличия двух соглашений, заключенных на федеральном уровне социального партнёрства, распространяющихся на работников и предприятия городского наземного электротранспорта.

Основная часть вопросов касается размера гарантий по оплате труда работников в связи с повышением минимального размера оплаты труда (МРОТ) с 1 января 2018 года до уровня 9489 руб. в месяц, а с 1 мая 2018 года – 11163 руб. в месяц. Ниже приводятся сравнительные характеристики отдельных норм и гарантий ФОС АТ и Соглашения по ГЭТ.

На работников предприятий городского электрического транспорта распространяется действие двух отраслевых соглашений, заключенных на федеральном уровне социального партнёрства.

В настоящее время такими соглашениями являются:

- Федеральное отраслевое соглашение по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту на 2017-2019 годы (далее – ФОС АТ), заключенное между Некоммерческой организацией Российский автотранспортный союз и Общероссийским профессиональным союзом работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства РОСПРОФТРАНСДОР;

- Отраслевое соглашение по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации на 2018-2020 гг. (далее – Соглашение по ГЭТ), заключенное Общероссийским отраслевым объединением работодателей «Городской электрический транспорт» и Общероссийским профсоюзом работников жизнеобеспечения.

Работниками чаще других затрагиваются вопросы о **гарантиях по оплате труда**.

В ФОС АТ с 1 января 2017 года была установлена базовая (минимальная) тарифная ставка рабочих 1-го разряда в организациях автомобильного и городского наземного пассажирского транспорта в размере 7500 рублей в месяц, а с 1 января 2018 года – в размере 7800 рублей в месяц.

В Соглашении по ГЭТ до 1 января 2018 года размер минимальной тарифной ставки рабочего 1-го разряда устанавливался на уровне минимального размера оплаты труда (МРОТ), что практически уравнивало минимальные гарантии по ФОС АТ и Соглашению по

ГЭТ.

С 1 января 2018 года в Соглашении по ГЭТ, благодаря внесенным в него сторонами изменениям, при описании гарантии по оплате труда работников термин «минимальная тарифная ставка рабочего 1-го разряда» заменен на «минимальный размер заработной платы рабочего 1-го разряда».

В новой редакции пункт 2.3. Соглашения по ГЭТ гласит:

«Установить с 1 января 2018 года в организациях **минимальный размер заработной платы рабочего** первого разряда по оплате труда тарифной сетки не ниже величины минимального размера оплаты труда (МРОТ), а в случаях, установленных статьей 133.1 Трудового кодекса Российской Федерации – не ниже размера минимальной заработной платы, установленного соответствующим региональным соглашением» далее по тексту.

В статье 129 Трудового кодекса РФ даны четкие определения основным понятиям:

Заработная плата (оплата труда работника) – вознаграждение за труд в зависимости от квалификации работника, сложности, количества, качества и условий выполняемой работы, а также компенсационные выплаты (...) и стимулирующие выплаты (...) далее по тексту части первой ст. 129.

Тарифная ставка – фиксированный размер оплаты труда работника за выполнение нормы труда определенной сложности (квалификации) за единицу времени без учёта компенсационных, стимулирующих и социальных выплат (часть вторая ст. 129 ТК РФ).

В соответствии с законодательством (вне зависимости от условий Соглашения) размер заработной платы работника не может быть ниже МРОТ (ст. 133 ТК РФ), а также ниже установленного соответствующим региональным соглашением размера минимальной

заработной платы в субъекте РФ (ст. 133.1 ТК РФ).

Таким образом, редакция п. 2.3. Соглашения по ГЭТ полностью дублирует нормы ст. 133 и ст. 133.1 Трудового кодекса РФ. Эти нормы обязательны для применения всеми работодателями, в том числе на автомобильном и городском наземном электрическом транспорте. Более того, в соответствии со ст. 130 ТК РФ величина минимального размера оплаты труда в Российской Федерации включена в систему основных государственных гарантий по оплате труда работников.

По оценке профсоюзных экспертов, новой редакцией Отраслевого соглашения по организациям наземного городского электрического транспорта фактически совершён отказ от минимальных гарантий по размеру тарифной ставки 1-го разряда как основы для дифференциации тарифных ставок (окладов) для других, более высоких разрядов.

Необходимо иметь в виду, что Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту на 2017-2019 годы в п.3.1. предусмотрено установление в **региональных отраслевых соглашениях** поправочного коэффициента, учитывающего уровень жизни конкретного региона. То есть, возможно повышение размера минимальной тарифной ставки, по сравнению с установленной в тексте ФОС АТ. Так, например, для Свердловской области с учетом прожиточного минимума трудоспособного населения в 3 квартале 2017 года в размере 10865 рублей в месяц этот коэффициент составил 1,39 по отношению к минимальной тарифной ставке рабочих 1-го разряда.

Также обращаем внимание членов профсоюза на то, что в п. 2.5. Отраслевого соглашения по организациям наземного городского электрического транспорта сказано, что **индексация тарифной**

ставки рабочего первого разряда проводится в соответствии с индексом потребительских цен в Российской Федерации. Однако, в Соглашении по ГЭТ четко не прописаны ни сроки, ни механизм индексации, их установление передано на уровень коллективных договоров, в отличие от ФОС АТ, где даны четкие указания по проведению ежегодной индексации минимальной тарифной ставки рабочих 1-го разряда, а также определены «пороги» роста потребительских цен для

проведения внеочередной индексации минимальной тарифной ставки рабочего 1-го разряда.

Ряд пунктов ФОС АТ, например, касающийся оплаты сверхурочных работ, содержит более высокий уровень гарантий.

В действующей редакции Соглашения по ГЭТ исключены такие (ранее включенные в соглашение) виды выплат, как доплаты за работу в вечернее и ночное время, надбавки за особые условия и

интенсивность труда водителям и кондукторам в размере 24%.

Указанный анализ показывает, что положения ФОС АТ по основным позициям являются более выгодными для работников, чем Соглашения по ГЭТ. Просим учесть это в работе профорганизаций.

**Хохлова Т.М., зав. отделом
экономической защиты аппарата
Профсоюза**

О НЕКОТОРЫХ РЕЗУЛЬТАТАХ 2017 ГОДА, КОТОРЫХ ДОБИВАЛСЯ ОТРАСЛЕВОЙ ПРОФСОЮЗ ТРАНСПОРТНИКОВ И ДОРОЖНИКОВ

1. Заключены акты на федеральном уровне социального партнерства.

1.1. С 1 января 2017 года вступили в действие заключенные с участием профсоюза «Дополнительное соглашение № 1 о продлении на 2017 – 2019 годы действия Федерального отраслевого соглашения по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту на 2014-2016 годы и внесении в него изменений и дополнений» и «Дополнительное соглашение № 1 о продлении на 2017 – 2019 годы действия Федерального отраслевого соглашения по дорожному хозяйству на 2014-2016 годы и внесении в него изменений и дополнений».

Минимальная гарантия по оплате труда в 2017 году в соответствии с ФОС АТ и ФОС ДХ составляла:

- для работников автомобильного и городского пассажирского транспорта – с 1 января 2017г. – 7500 руб./мес.

По согласованию РАС и ЦК профсоюза с 1 января 2018г. проиндексирован минимальный размер тарифной ставки и установлен в размере 7800 руб./мес.

- для работников дорожного хозяйства – не менее 1,15 прожиточного минимума трудоспособного населения соответствующего субъекта РФ.

1.2. Соглашение о взаимодействии и сотрудничестве между Министерством транспорта РФ и Профсоюзом РОСПРОФТРАНСДОР на 2017-2022 годы заключено 6 декабря 2017 года.

1.3. Соглашение между Союзом транспортников России и Ассоциацией профсоюзов работников транспорта и связи РФ заключено 6 декабря 2017 года.

2. По итогам заседания Государственного Совета Российской Федерации в г.Ульяновске 22 сентября 2017 года «О комплексном развитии пассажирских перевозок в субъектах Российской Федерации» даны Поручения Президента Российской Федерации №Пр-2165ГС от 25 октября 2017 года. В подготовке доклада Госсовета принял участие профсоюз РОСПРОФТРАНСДОР.

3. В нормативных правовых актах Минтранса России учтены многие предложения профсоюза РОСПРОФТРАНСДОР, принятые VII съездом профсоюза в 2016 году.

3.1. Минтрансом России издано Распоряжение от 31 января 2017г. № НА-19-р «Об утверждении социального стандарта транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом».

3.2. Издан приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 8 декабря № 513 (рег.№ 49537) «О порядке определения начальной (максимальной) цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом». Введение в действие Порядка позволит устанавливать цены контрактов на перевозку пассажиров по установленным маршрутам и расписаниям в размерах, обеспечивающих полное покрытие расходов предприятий и установление достойной заработной платы работникам предприятий. Принятие указанного документа было одним из требований VII съезда Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

При работе над проектом приказа Профсоюзом высказано предложение, направленное на установление расчетных расходов предприятий на оплату труда, обеспечивающих уровень оплаты труда работников не ниже среднего уровня зарплаты в месте расположения предприятия. С целью неснижения расчетной заработной платы рабочих по ремонту транспортных средств учтено предложение Профсоюза об увеличении расчетных коэффициентов (Кзп до 0,9-1,0). В тексте Порядка учитываются нормы и гарантии, установленные ФОС АТ.

4. Принят в первом чтении Госдумой ФС РФ 10 ноября 2017 года проект федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования лицензирования деятельности по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек».

5. При рассмотрении проекта постановления Правительства России «Об установлении на 2018 год

допустимой доли иностранных работников, используемых хозяйствующими субъектами, осуществляющими деятельность в отдельных видах экономической деятельности на территории Российской Федерации» Профсоюз в переговорах с Минтрансом России, Минтрудом России и Российским автотранспортным союзом, аргументируя свою позицию результатами мониторинга использования иностранцев на отраслевых предприятиях, добился дальнейшего снижения допустимой доли иностранных работников на транспортных предприятиях с 30% в 2017г. до 28 % в 2018 г.

5. Профсоюз высказал отрицательное отношение к разработанному Минтрансом России проекту федерального закона об обязательности проведения независимой оценки квалификации водителей транспортных средств. Работа над данным законопроектом была приостановлена.

6. Профсоюз добился сохранения действия постановления Совета Народных Комиссаров СССР от 24 сентября 1929 г. «О рабочем времени и времени отдыха в предприятиях и учреждениях, переходящих на непрерывную производственную неделю», устанавливающего нормы продолжительности междусменного отдыха водителей при суммированном учете рабочего времени. Этот нормативный

акт в настоящее время не имеет аналога в российском законодательстве и не был признан недействующим.

7. Профсоюз обеспечил социальную защищенность работников при внесении изменений в Положение об особенностях рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, утвержденное Приказом Минтранса России от 20 августа 2004 года №15, добившись установления дополнительного условия при увеличении учетного периода с 1 месяца до 3-х месяцев при суммированном учете рабочего времени и возможности увеличения продолжительности перерыва при разделении смены на части только на условиях, установленных в отраслевом соглашении и с согласия работника.

8. Профсоюз добился утверждения приказом Минтруда России от 30 июня 2017 года № 543-н Особенности проведения специальной оценки условий труда на рабочих местах водителей городского наземного пассажирского транспорта общего пользования, что позволит повысить объективность проведения СОУТ, сохранить для многих работников право на дополнительный отпуск, право на досрочную пенсию.

Отделы аппарата ЦК профсоюза

В помощь председателю первичной профсоюзной организации РОСПРОФТРАНСДОР

МЕТОДИЧЕСКОЕ ПОСОБИЕ

«ОБ УЧЕТЕ МОТИВИРОВАННОГО МНЕНИЯ ВЫБОРНОГО ПРОФСОЮЗНОГО ОРГАНА И СОГЛАСОВАНИИ ПРОФКОМОМ ЛОКАЛЬНЫХ НОРМАТИВНЫХ АКТОВ РАБОТОДАТЕЛЯ»

(Одобрено постановлением Исполкома профсоюза № 9/5-5 от 13 декабря 2017 года)

1. ПОРЯДОК ОФОРМЛЕНИЯ МНЕНИЯ ПРОФСОЮЗНОГО КОМИТЕТА ОРГАНИЗАЦИИ ПРИ ПРИНЯТИИ ЛОКАЛЬНЫХ НОРМАТИВНЫХ АКТОВ

Статьей 8 Трудового кодекса Российской Федерации (ТК РФ) установлено, что работодатель при принятии локальных нормативных актов, содержащих нормы трудового права, учитывает мнение представительного органа работников, а в случаях, определенных коллективным договором и соглашениями, принимает локальный нормативный акт по согласованию с ним. В соответствии с Уставом профсоюза представительным органом работников в организациях отрасли является профсоюзный комитет первичной профсоюзной организации.

Для учета мнения выборного органа первичной профсоюзной организации (профсоюзного комитета) работодателю необходимо соблюсти порядок, предусмотренный ст.372 ТК РФ. При этом председателям профсоюзных комитетов следует иметь в виду, что мнение должно

быть определено не единолично председателем профкома, а профкомом в целом, как выборным органом первичной профсоюзной организации. В соответствии с Уставом профсоюза профсоюзный комитет может делегировать указанные полномочия председателю первичной профсоюзной организации. В этом случае делегирование полномочий должно быть надлежащим образом оформлено протоколом.

Перечень локальных нормативных актов, при принятии которых **учитывается мнение** выборного органа первичной профсоюзной организации, установленный ТК РФ, следующий:

- Часть 5 статьи 74 ТК РФ - ввод режима неполного рабочего времени на срок до шести месяцев в целях сохранения рабочих мест при угрозе массового увольнения работников; часть 7 статьи 74 - отмена режима неполного рабочего времени ранее срока, на который они были установлены;

- Часть 2,3,5 статьи 81 ТК РФ — расторжение трудового договора по инициативе администрации;

- Статья 99 ТК РФ - привлечение к сверхурочным работам;

- Статья 103 ТК РФ - составление

графиков сменности;

- Статья 105 ТК РФ - разделение рабочего дня на части;

- Статья 112 ТК РФ - размер и порядок выплаты вознаграждения за работу в нерабочий праздничный день;

- Статья 113 ТК РФ - привлечение к работе в выходные и нерабочие праздничные дни помимо перечисленных в статье оснований;

- Статья 116 ТК РФ - установление дополнительных отпусков;

- Статья 123 ТК РФ - утверждение графика отпусков;

- Статья 135 ТК РФ - установление системы оплаты труда;

- Статья 136 ТК РФ - утверждение формы расчетного листа;

- Статья 147 ТК РФ - установление конкретных размеров повышенной оплаты труда для работников, занятых на работах с вредными и (или) опасными условиями труда;

- Статья 153 ТК РФ — конкретные размеры оплаты за работу в выходной или нерабочий праздничный день;

- Статья 154 ТК РФ - размеры доплат за работу в ночное время;

- Статья 159 ТК РФ - определение систем нормирования труда;
- Статья 162 ТК РФ - введение, замена и пересмотр норм труда;
- Статья 180 ТК РФ - принятие необходимых мер при угрозе массовых увольнений;
- Статья 190 ТК РФ - утверждение правил внутреннего трудового распорядка;
- Статья 196 ТК РФ - определение форм профессиональной подготовки, переподготовки и повышения квалификации работников, перечня необходимых профессий и специальностей;
- Статья 212 ТК РФ - разработка и утверждение правил и инструкций по охране труда для работников;
- Статья 299 ТК РФ - увеличение продолжительности вахты до трех месяцев;
- Статья 301 ТК РФ - утверждение графика работы при вахтовом методе;
- Статья 302 ТК РФ - установление надбавки за вахтовый метод работы у работодателей, не относящихся к бюджетной сфере;
- Статья 325 ТК РФ - размер, условия и порядок компенсации расходов на оплату стоимости проезда и провоза багажа при использовании отпуска работниками у работодателей Крайнего Севера, не относящихся к бюджетной сфере;
- Статья 326 ТК РФ - размер, условия и порядок компенсации расходов, связанных с переездом работников у работодателей Крайнего Севера, не относящихся к бюджетной сфере.

Статья 5 Трудового кодекса Российской Федерации устанавливает, что трудовые отношения регулируются также нормативными правовыми актами федеральных органов исполнительной власти, нормативными правовыми актами органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, коллективными договорами и соглашениями, содержащими нормы трудового права.

На федеральном уровне на работников отрасли распространяются действие Федерального отраслевого соглашения по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту на 2014-2016 годы (ФОС АТ) и Федерального отраслевого соглашения по дорожному хозяйству на 2014-2016 годы (ФОС ДХ) с Дополнительными соглашениями о продлении их действия на 2017-2019 годы. Действует Положение об особенностях рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, утверждённое приказом Минтранса России от 20.08.2004 г. № 15.

Этими и рядом других нормативных правовых актов предусматривается принятие локальных нормативных актов работодателем по согласованию с выборным органом первичной профсоюзной организации.

В соответствии с ч.3 ст.8 ТК РФ предусматривается принятие работодателем локальных нормативных актов не с учётом мнения, а **по согласованию** с профсоюзным комитетом организации. В этом случае работодатель напрямую зависит от решения

профсоюзного комитета организации, поскольку для принятия распорядительного решения ему необходимо получить на то **согласие** указанного органа и в случае отсутствия такого согласия локальный нормативный акт издан быть не может.

Статьей 8.1 ФОС АТ и статьей 8.2 ФОС ДХ предусмотрено, что работодатели не допускают увольнения работников по инициативе работодателя без **предварительного согласия** профсоюзного комитета организации в следующих случаях:

- сокращения численности или штата работников организации;
- однократного грубого нарушения работником трудовых обязанностей:
- прогула (отсутствия на работе без уважительных причин более четырех часов подряд в течение рабочего дня);
- разглашения государственной, служебной, коммерческой или иной охраняемой законом тайны, ставшей известной работнику в связи с выполнением трудовых обязанностей.

По согласованию с профсоюзным комитетом организации решаются также вопросы:

- установление конкретных размеров тарифных ставок (п.3.5. ФОС АТ, п.3.3. ФОС ДХ);
- привлечение работников к сверхурочным работам (п.3.7. ФОС АТ, п.3.6 ФОС ДХ);
- конкретные размеры и порядок выплаты вознаграждения за нерабочие праздничные дни (п.3.7. ФОС АТ, п.3.6 ФОС ДХ);
- конкретные размеры и порядок выплаты доплаты за работу в ночное время, за фактически отработанные часы сверх нормальной продолжительности рабочего времени на вахте, за работу во вредных и (или) опасных условиях труда, за работу в местностях с особыми климатическими условиями, оплаты при невыполнении норм выработки, выплаты вознаграждения за выслугу лет, надбавок при направлении работников для выполнения монтажных, наладочных, строительных работ, за подвижной и разъездной характер труда, за работу в пути, вахтовым методом, в полевых условиях (п.3.6. ФОС ДХ).

- установление надбавок за особые условия труда и классность водителям городского наземного пассажирского транспорта (п.3.10. ФОС АТ);

- установление режима рабочего времени в организации (п.4.3. ФОС АТ, п.4.3 ФОС ДХ);

- полная или частичная оплата путёвок на санаторно-курортное лечение и в дома отдыха (п.7.3 ФОС ДХ);

- введение режима неполного рабочего времени и условия его введения (п. 8.1 ФОС АТ и п.8.3 ФОС ДХ);

- принятие решений, касающихся установления условий труда и заработной платы - системы оплаты труда, формы материального поощрения, размеры тарифных ставок, нормы труда и т.д. (раздел 12 ФОС АТ и ФОС ДХ).

Положением об особенностях рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, утверждённым приказом Минтранса России от 20.08.2004 г. № 15, установлено, **что учёт мнения** профсоюзного комитета организации необходим при:

- составлении графиков работы (сменности) водителей (п.4 Положения);
- введении суммированного учёта рабочего времени (п.8 Положения);
- разделении рабочего дня на части (п. 13 Положения);
- установлении ненормированного рабочего дня водителям (п.14 Положения);
- установлении продолжительности подготовительно-заключительных работ и времени проведения медицинского осмотра водителя (п.20 Положения);
- установлении времени охраны груза, засчитываемого водителю в рабочее время (п.21 Положения);
- установлении времени присутствия на рабочем месте водителя, когда он не управляет автомобилем, при направлении в рейс 2 и более водителей (п.22 Положения);
- установлении продолжительности времени и продолжительности перерывов для отдыха и питания (п.24 Положения);
- привлечении к работе водителя в выходной день (п.28 Положения);

Согласование (согласие) профсоюзного комитета требуется при:

- увеличении продолжительности учётного периода при введении суммированного учёта рабочего времени (п.8 Положения);
- увеличении продолжительности ежедневной работы (смены) при суммированном учёте рабочего времени (п. 11 Положения);
- сокращении продолжительности ежедневного (междусменного) перерыва на регулярных городских и пригородных перевозках при суммированном учёте рабочего времени (п. 25 Положения).

Законодатель не определил специальный порядок рассматривания вопросов, требующих согласования профсоюзного органа. Поэтому рекомендуем придерживаться порядка, установленного для дачи мотивированного мнения.

При оформлении мотивированного мнения профсоюзного комитета организации следует учитывать, что вводимая в действие норма не должна ухудшать положение работников по сравнению с действующим трудовым законодательством. Иначе, вводимый в действие локальный нормативный акт, равно как и локальный акт, принятый без соблюдения, предусмотренного Трудовым кодексом РФ, порядка учета мнения профсоюзного комитета организации, в соответствии с ч.4 ст.8 Трудового кодекса РФ не подлежит применению. В таком случае к трудовым правоотношениям будут применяться законы и иные нормативные правовые акты.

В предусмотренных трудовым

законодательством случаях работодатель в соответствии со ст. 372 ТК РФ перед тем, как принять локальный нормативный акт, **должен направить проект принимаемого локального нормативного акта в профсоюзный комитет организации.** Вместе с указанным проектом также направляются документы, явившиеся обоснованием принятия проекта локального нормативного акта в представленной редакции. Указанное действие работодателя по направлению проекта локального нормативного акта и обоснования по нему для получения **мотивированного мнения** по проекту локального нормативного акта можно назвать запрос (приложения №№ 1, 2). Запрос должен быть зарегистрирован работодателем с указанием исходящего номера и даты.

Профсоюзный комитет при получении запроса от работодателя присваивает документу номер и указывает дату поступления.

Это важно, так как, пятидневный срок, в течение которого профсоюзный комитет организации должен направить работодателю мотивированное мнение по проекту локального нормативного акта, исчисляется с момента получения им направленных работодателем документов.

После получения обращения от работодателя профсоюзный комитет организации на своём заседании обсуждает вопрос о правомерности проекта локального нормативного акта (ЛНА) в предложенной редакции (приложения №№ 3, 4, 5).

При необходимости уточнения каких-либо обстоятельств профсоюзный комитет организации вправе обсуждать запрос работодателя с участием его представителей или специалистов, которые принимали участие в разработке проекта локального нормативного акта, его отдельных положений. Указанные лица могут давать объяснения высказывать предложения, участвовать в обсуждении проекта локального нормативного акта. В этом случае в протоколе заседания профсоюзного комитета организации целесообразно указать фамилии и должности присутствующих со стороны работодателя лиц. **В голосовании по повестке дня заседания профсоюзного комитета организации представители работодателя и специалисты не участвуют.**

Профсоюзный комитет организации вправе принимать решения только при наличии кворума. Коллегиальные руководящие и исполнительные органы организаций профсоюза могут также принимать постановления методом опроса членов, избранных в их состав, в том числе с использованием средств связи (ст. 18.19. Устава профсоюза).

В соответствии со статьей 372 Трудового кодекса РФ профсоюзный комитет организации не позднее **пяти рабочих дней** со дня получения проекта локального нормативного акта должен направить работодателю **мотивированное мнение по нему в письменной форме.**

При обосновании своего мнения профсоюзному комитету организации

необходимо ссылаться на положения действующего законодательства, коллективный договор, соглашения, положения трудовых договоров, заключенных с работниками, положения действующих у работодателя других локальных нормативных актов.

В соответствии с частью 3 статьи 372 ТК РФ в случае, если мотивированное мнение профсоюзного комитета организации не содержит согласия с проектом локального нормативного акта, либо содержит предложения по его совершенствованию, работодатель может согласиться с ним, либо **обязан в течение трех дней** после получения мотивированного мнения провести дополнительные консультации с профсоюзным комитетом организации в целях достижения взаимоприемлемого решения. Напоминаем, если в ТК РФ не указано, что срок исчисляется в рабочих днях, он исчисляется в календарных днях.

В том случае, если работодатель согласен с предложениями профсоюзного комитета, на этом обсуждение указанного проекта заканчивается, и работодатель утверждает локальный нормативный акт в предложенной профсоюзным комитетом организации редакции. **Это не обязанность, а право работодателя.**

ТК РФ не определяет, каким образом проводятся дополнительные консультации. Стороны должны самостоятельно определить порядок проведения дополнительных консультаций в целях достижения взаимоприемлемого решения.

Как вариант, для проведения консультаций можно сформировать комиссию (группу) на паритетной основе. От работодателя представители назначаются соответствующим приказом работодателя, от выборного органа первичной профсоюзной организации - в соответствии с решением выборного органа первичной профсоюзной организации. Поскольку проведение дополнительных консультаций в силу статьи 372 ТК РФ является обязанностью работодателя, выборный орган первичной профсоюзной организации, предвидя это, в протоколе заседания профсоюзного комитета по обсуждению обращения от работодателя может сразу делегировать для проведения дополнительных консультаций в состав комиссии (группы) своих представителей. Такой вариант будет действовать в том случае, если совместный орган будет сформирован оперативно, **поскольку ТК РФ не отводит на его формирование отдельного времени.** Он должен быть сформирован в рамках срока, который предусмотрен законодательством на проведение дополнительных консультаций. На практике, однако, консультации проводятся без создания специального органа. Количественное соотношение сторон, представителей для участия в консультациях, порядок проведения консультаций стороны определяют самостоятельно без формирования комиссии (группы).

Результатом дополнительных консультаций может быть:

- согласие работодателя с предложением, сформулированным профсоюзным

комитетом организации (как полностью, так и в какой-либо части);

- согласие профсоюзного комитета организации с мнением работодателя (как полностью, так и в какой-либо части);

- нахождение компромисса между сторонами, то есть достижение взаимоприемлемого решения. В ряде случаев это достигается путем формулирования представителями работников и работодателя новой редакции положений локального нормативного акта;

- недостижение согласия.

При недостижении согласия в ходе проведения дополнительных консультаций, возникшие разногласия оформляются протоколом (Приложение № 6). После составления и подписания указанного протокола работодатель имеет право принять локальный нормативный акт в первоначальной редакции. Если профсоюзный комитет организации считает, что введенный в действие локальный нормативный акт нарушает права и законные интересы работников, то он вправе обжаловать решение работодателя в Государственную инспекцию труда или в суд. Профсоюзный комитет организации также имеет право начать процедуру коллективного трудового спора в порядке, установленном ТК РФ.

Нарушение норм действующего законодательства может быть выражено в следующем:

- положения локального акта противоречат трудовому законодательству;
- положения локального акта ухудшают положение работников по сравнению с трудовым законодательством, коллективным договором, соглашениями;
- была нарушена процедура разработки локального нормативного акта или его принятия.

Согласно части 5 статьи 372 ТК РФ Государственная инспекция труда при получении жалобы (заявления) профсоюзного комитета организации обязана в течение одного месяца со дня получения жалобы (заявления) провести проверку и в случае выявления нарушения выдать работодателю предписание об отмене указанного локального нормативного акта, обязательное для исполнения.

На практике встречаются случаи, когда работодатель чуть ли не еженедельно разрабатывает проекты локальных нормативных актов, требующих при своем принятии учета мнения профсоюзного комитета организации. В свою очередь, профсоюзный комитет не имеет реальной возможности собираться с такой периодичностью. Стороны договариваются о введении локального нормативного акта в действие, а вопрос о его согласовании выносится профсоюзным комитетом на очередное заседание уже после введения в действие указанного локального акта. Такой подход к введению в действие локального нормативного акта со стороны профсоюзного комитета организации недопустим!

Поскольку ТК РФ требует обязательного учета мнения выборного

профсоюзного органа организации по проекту локального нормативного акта, то введение его в действие без соблюдения предусмотренной законодательством процедуры, будет означать нарушение действующего законодательства. Более того, теряется смысл самого участия профсоюзного комитета организации при принятии работодателем определенных решений.

II. ОСОБЕННОСТИ СОГЛАСОВАНИЯ С ПРОФСОЮЗНЫМ КОМИТЕТОМ ОРГАНИЗАЦИИ ПРИ РАСТОРЖЕНИИ ТРУДОВОГО ДОГОВОРА ПО ИНИЦИАТИВЕ РАБОТОДАТЕЛЯ

В соответствии с ФОС АТ и ФОС ДХ работодатель обязан согласовать с профсоюзным комитетом организации увольнение работников - членов профсоюза по:

- пункту 2 части 1 статьи 81 Трудового кодекса РФ - сокращение численности или штата работников организации, индивидуального предпринимателя;
- пункту 6 части 1 статьи 81 Трудового кодекса РФ - однократное грубое нарушение работником трудовых обязанностей;
- подпункту а) пункту 6 части 1 статьи 81 Трудового кодекса РФ - прогула;
- подпункту в) пункту 6 части 1 статьи 81 Трудового кодекса РФ - разглашение государственной, служебной, коммерческой или иной охраняемой законом тайны.

При необходимости принятия решений о расторжении трудового договора по одному из указанных выше оснований работодатель обязан направить в профсоюзный комитет организации проект приказа, а также копии документов, являющихся основанием для принятия указанного решения.

Рассмотрим процедуру дачи согласия (выражения несогласия) при увольнении членов профсоюза при сокращении численности или штата работников.

Как показывает сложившаяся практика применения п.2 ч.1 ст.81 Трудового кодекса РФ, работодатели не всегда направляют в профсоюзный комитет организации все необходимые копии документов, являющиеся основанием для принятия решения о сокращении численности или штата работников, а именно, не направляют проект приказа, на основании которого принято решение об увольнении работников по данному основанию. Работодатели ошибочно полагают, что поскольку данный приказ является административным и не имеет прямого отношения к работникам, их трудовым правам, то его и незачем направлять в профсоюзный комитет организации. Но именно в этом приказе указаны конкретные причины, послужившие основанием для принятия решения о сокращении численности (штата) работников.

При увольнении по этому основанию в профсоюзный комитет организации

также необходимо представить:

- штатное расписание, действующее на момент принятия решения о сокращении численности или штата работников;
- приказ работодателя о введении с «___» ___ 201__ г. нового штатного расписания;
- копию письменного уведомления работника о предстоящем сокращении его должности с датой уведомления;
- доказательства того, что работнику предлагался перевод на другие вакантные должности в данной организации в соответствии со ст. 180 Трудового кодекса РФ, от которых работник письменно отказался;
- доказательства отсутствия у работника преимущественного права на оставление на работе в соответствии со ст. 179 Трудового кодекса РФ;
- копию уведомления органов службы занятости (п.2 ст.25 ФЗ "О занятости населения в Российской Федерации" от 19.04.1991 г. № 1032-1 (ред. от 01.05.2017)).

Согласно ч. 2 ст. 373 ТК РФ профсоюзный комитет организации в течение семи рабочих дней со дня получения проекта приказа и копий документов рассматривает вопрос о правомерности (неправомерности), возможности (невозможности) согласования решения работодателя об увольнении и направляет работодателю свое мотивированное решение в письменной форме (приложения №7, 8), в котором указать по каким причинам принято решение о согласии (несогласии) с предложениями работодателя.

Для того, чтобы профсоюзный комитет организации дал согласие (несогласие), ему необходимо владеть всей информацией по конкретному вопросу. В противном случае у него не будет возможности обосновать принятое им решение. В случаях, когда профсоюзный комитет организации не обладает полной информацией по рассматриваемому вопросу, он должен указать это в ответе работодателю.

Напоминаем о соблюдении сроков рассмотрения запроса, т.к. согласно ч.2 ст.373 ТК РФ **работодатель может не учесть ответ, представленный по истечении семидневного срока.**

При получении сообщения о несогласии профсоюзного комитета организации на увольнение работника по основаниям, указанным в ФОС АТ и ФОС ДХ, работодатель уволить работника не вправе.

Работодатель может согласиться с ним либо обязан будет проводить дополнительные консультации с профсоюзным комитетом в целях достижения взаимоприемлемого решения.

При даче согласия (несогласия) рекомендуем профсоюзным комитетам мотивировать принятое им решение для минимизации риска обжалования принятого решения работодателем или работником в надзорных органах или в суде.

В случае обнаружения признаков неправомерного увольнения Государственная инспекция труда имеет полномочия по восстановлению работника на работе. Согласно части 3 статьи 373 Трудового кодекса РФ Государственная инспекция труда в течение 10 дней со дня получения жалобы (заявления) рассматривает вопрос об увольнении и в случае признания его незаконным выдает работодателю обязательное для исполнения предписание о восстановлении работника на работе с оплатой вынужденного прогула. В случае несогласия работодателя с предписанием Государственной инспекции труда, он имеет возможность обжаловать его в суд.

Работодатель в соответствии с частью 5 статьи 373 Трудового кодекса РФ имеет право расторгнуть трудовой договор с работником не позднее одного месяца со дня получения согласия профсоюзного комитета организации на его увольнение. В указанный период не засчитываются периоды временной нетрудоспособности работника, пребывания его в отпуске и другие периоды отсутствия работника, когда за ним сохраняется место работы (должность). Таким образом, законодательно предусмотрена возможность продления этого срока на соответствующее количество дней отсутствия работника на работе. Это позволяет избежать повторного обращения работодателя в профсоюзный комитет организации за дачей согласия на увольнение работника.

В случае увольнения работника, являющегося председателем профсоюзной организации, его заместителем, в том числе структурных подразделений профсоюзной организации (не ниже цеховых) работодателю в соответствии со ст. 374 ТК РФ и разделом 12 ФОС АТ и ФОС ДХ, необходимо получить согласие вышестоящего выборного профсоюзного органа (Президиума комитета республиканской, краевой, областной организации профсоюза – для руководителей первичной профсоюзной организации, профсоюзного комитета организации – для руководителей структурных подразделений профсоюзной организации). При получении согласия от вышестоящего выборного профсоюзного органа увольнение такого работника также может быть произведено не позднее одного месяца со дня получения такого согласия. В течение указанного срока не засчитываются периоды, указанные в ч. 5 ст. 373 Трудового кодекса РФ.

В случае получения отрицательного ответа вышестоящего профсоюзного органа увольнение таких работников будет незаконным.

В соответствии с частью 2 пункта 24 постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации «О применении судами норм Трудового кодекса Российской Федерации» № 2 от 17.03.2004, решая вопрос о законности увольнения в тех случаях, когда оно произведено с согласия вышестоящего выборного профсоюзного органа (статья 374 Трудового кодекса РФ),

необходимо иметь в виду, что работодатель должен представить доказательства того, что профсоюзный орган дал согласие по тем основаниям, которые были указаны работодателем при обращении в профсоюзный орган, а затем в приказе об увольнении. При этом если вышестоящий выборный профсоюзный орган не дал своего согласия на увольнение руководителя (его заместителей) выборного профсоюзного коллегиального органа организации, ее структурных подразделений (не ниже цеховых и приравненных к ним), то работодатель не имеет права произвести увольнение указанных выше работников. В противном случае, как поясняет пункт 26 указанного постановления, увольнение работника является незаконным и он подлежит восстановлению на работе.

В этом заключается, предусмотренная

статьей 374 Трудового кодекса РФ гарантия не освобожденным от основной работы председателям первичных профсоюзных организаций и их заместителям.

Приложение №1 Запрос на дачу мотивированного мнения

Приложение №2 Пример запроса мнения профсоюзного комитета организации при расторжении трудового договора с членом Профсоюза в связи с несоответствием занимаемой должности вследствие недостаточной квалификации, подтвержденной результатами аттестации

Приложение №3 Вариант заполнения сопроводительного письма мотивированного мнения первичной профсоюзной организации

Приложение №4 Вариант

мотивированного мнения профсоюзного комитета организации

Приложение №5 Пример мотивированного мнения на проект Положения об аттестации работников

Приложение №6 Пример протокола разногласий по результатам консультаций

Приложение №7 Пример дачи согласия (отказа в даче согласия) профсоюзного комитета организации на увольнение члена профсоюза

Приложение №8 Вариант решения профсоюзного комитета о невозможности дачи согласия на увольнение работников

Тексты приложений к Методическим рекомендациям можно скачать на сайте профсоюза по ссылке www.profavtodor.ru. Полный текст Методических рекомендаций имеется также в комитетах территориальных организаций профсоюза.

ИЗМЕНЕНИЯ ТРУДОВОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА НА 2018 ГОД

Федеральным законом от 27.11.2017 № 359-ФЗ «О внесении изменений в статьи 242 и 243 Трудового кодекса Российской Федерации» положения ТК РФ приведены в соответствие с КоАП РФ в части замены термина "административный проступок" термином «административное правонарушение», поскольку в ТК РФ полная материальная ответственность работника наступает, например, за ущерб, причиненный не в результате административного проступка, а в результате административного правонарушения. В КоАП РФ понятие «административное правонарушение» отсутствовало.

Постановление Правительства РФ от 22.11.2017 № 1409 «О внесении изменений в Положение о федеральном государственном надзоре за соблюдением трудового законодательства и иных нормативных правовых актов, содержащих нормы трудового права» инспекторы Роструда будут осуществлять надзор за соблюдением требований законодательства РФ по обеспечению доступности для работников, являющихся инвалидами, специальных рабочих мест и условий труда в установленной сфере деятельности.

Федеральным законом от 01.01.2018 № 502-ФЗ «О внесении изменений в статью 360 Трудового кодекса Российской Федерации» часть 7 ст. 360 ТК РФ дополнена новым абзацем, устанавливающим новое основание для проведения внеплановых проверок государственными инспекторами труда – уклонение, ненадлежащее оформление трудового договора или подмена его гражданско-правовым по обращениям граждан, органов власти, профессиональных союзов.

Федеральным законом от 18.06.2017 № 125-ФЗ «О внесении изменений в Трудовой кодекс Российской Федерации» установлены новшества, затронувшие трудовое законодательство и вступившие в силу в 2017 году:

- в ч. 1 ст. 93 ТК РФ: при работе на условиях неполного рабочего времени работнику могут устанавливаться одновременно и неполный рабочий день, и неполная рабочая неделя. Новая редакция ст. 93 ТК РФ предусматривает обязанность работодателя в определенных случаях установить для работника неполное рабочее время на удобный для него срок (но не более чем на период наличия соответствующих обстоятельств). При этом режим рабочего времени и времени

отдыха устанавливается в соответствии с пожеланиями работника с учетом условий производства (работы) у данного работодателя;

- ст. 101 ТК РФ дополнена ч. 2: для сотрудников, работающих на условиях неполного рабочего времени, ненормированный рабочий день может устанавливаться, только если соглашением сторон трудового договора установлена неполная рабочая неделя, но с полным рабочим днем (сменой);

- в ст. 108 ТК РФ: для работников, которым установлена продолжительность ежедневной работы (смены) не выше четырех часов, можно не устанавливать время для обеденного перерыва. Соответствующее положение должно быть закреплено в трудовых договорах или правилах внутреннего трудового распорядка;

- в ст. 152 ТК РФ: если работнику была оплачена работа, проведенная им сверх нормы рабочего времени в выходные и нерабочие праздничные дни, в повышенном размере по правилам ст. 153 ТК РФ, эта работа не учитывается при определении продолжительности сверхурочной работы, подлежащей оплате в повышенном размере в соответствии с ч. 1 ст. 152 ТК РФ;

- в ст. 152 ТК РФ дополнена ч. 3: при привлечении к работе в выходные и праздники оплата в повышенном размере производится всем работникам за часы, фактически отработанные в выходной или нерабочий праздничный день. Если на такой день приходится часть рабочей смены, в повышенном размере оплачиваются часы, фактически отработанные в выходной или праздник (от 0 до 24 часов).

Для сведения: Минтрудом России в 2017 году были даны разъяснения, которые содержатся в письме Минтруда России от 17.11.2017 г. «О некоторых вопросах, связанных с установлением неполного рабочего времени, заключением срочного трудового договора, режимом работы по совместительству и выездом на работу в обособленное подразделение» и в письме Министерства труда и социальной защиты РФ от 26 апреля 2017 г. № 14-2/в-357 «О разъяснении вопросов, связанных с работой по совместительству, письмо Министерства труда и социальной защиты РФ от 18.10.2017 № 14-2/в-935». Рекомендуем использовать указанные разъяснения в практической работе.

Отдел правовой защиты и охраны труда аппарата профсоюза

ДЕНЬ ВОИНСКОЙ СЛАВЫ РОССИИ ОТМЕТИЛИ В ТАМБОВСКОЙ ОБЛАСТНОЙ ПРОФОРГАНИЗАЦИИ



25 января 2018 года первичной профсоюзной организацией ТОГАПОУ «Колледж техники и технологии им. М.С. Солнцева», входящей в состав Тамбовской региональной общественной организации Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, организовано литературно-историческое мероприятие «День воинской славы России - праздник единения поколений», посвященный памятной дате – 27 января, Дню снятия блокады с Ленинграда в 1944 году. В проведении данного мероприятия приняла участие **Васильева Клавдия Дмитриевна**, которая в годы войны принимала участие в освобождении города Ленинграда.

Информацию подготовил
председатель Тамбовской областной организации профсоюза
Н.П. Кораблев

На фото: Васильева Клавдия Дмитриевна

НАВСТРЕЧУ 100-летию ЮБИЛЕЮ ПРОФСОЮЗА

В 2019 году Общероссийский профсоюз работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства будет отмечать свой 100-летний Юбилей. Продолжаем публикацию материалов о замечательных людях наших отраслей, нашего профсоюза.

Остапенко Сергей Иванович

Заместитель директора по общим вопросам в Государственном унитарном предприятии Ставропольского края «Дорожно-эксплуатационно-строительное управление №2» им. В.И. Демидова.

Родился 29 сентября 1960 года.

Имеет награды: почетные грамоты, Губернатора Ставропольского края, Министерства дорожного хозяйства Ставропольского края, знак «Почетный дорожник Ставрополя» Союза дорожников Ставрополя, грамоты: ЦК профсоюза, ТОП СК РОСПРОФТРАНСДОР.

ГУП СК ДЭСУ-2 им. В.И. Демидова выполняет работы по всему региону и за его пределами, является одним из крупных налогоплательщиков. В состав предприятия входит асфальтобетонный завод, заготавливающий битум и выпускающий асфальтобетонные смеси. В лаборатории завода специалистами проводятся различные испытания на современном оборудовании, позволяющие оценить прочность и надёжность изготавливаемой продукции.

Остапенко Сергей Иванович является председателем первичной профсоюзной организации ДЭСУ №2 им. В.И. Демидова с 2009 года. За время работы зарекомендовал себя как умелый организатор и руководитель, умеющий вести диалог с работодателем в части постоянного улучшения положения работников предприятия. Постоянно работает над повышением своего профессионального уровня, сочетая производственное мастерство с работой в профсоюзе РОСПРОФТРАНСДОР. Сергей Иванович совместно с директором ГУП СК ДЭСУ-2 им. В.И. Демидова Николаем Владимировичем Буримовым уделяют большое внимание охране труда и организации быта работников предприятия.

На производстве организовано общественное питание, нормы по обеспечению работников спецодеждой выполняются в полной мере, рабочие, занятые на вредных работах, обеспечиваются спецпитанием, за счет предприятия выделяются путевки в санатории. Технический парк почти полностью обновлен, а условия труда для специалистов весьма привлекательны: все помещения, включая те, что на месте проведения работ, оснащены сплит-системами, душевыми кабинами и даже спутниковыми антеннами, организовано бесплатное трехразовое питание, медицинские работники, входящие в штат, следят за состоянием здоровья специалистов и при необходимости оказывают им помощь.



УЧРЕДИТЕЛЬ ГАЗЕТЫ: ЦК ПРОФСОЮЗА РАБОТНИКОВ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА

РФ. АДРЕС: 119119, МОСКВА, ЛЕНИНСКИЙ ПРОСПЕКТ, д. 42, оф. 32-11, т. (495) 938-88-17;

ГАЗЕТА ЗАРЕГИСТРИРОВАНА В МИНИФОРМПЕЧАТИ РФ. РЕГ №0110325. РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ БЕСПЛАТНО.

СВЕРСТАНО И ПОДПИСАНО В ПЕЧАТЬ 02.04.2018 г. В 12.00 час. ОТПЕЧАТАНО В ФИЛИАЛЕ ГУП МО «КТ»

«МЫТИЩИНСКАЯ ТИПОГРАФИЯ» - 141009, г. МЫТИЩИ, ул. КОЛОНЦОВА, д. 17/2, т. (495) 586-34-00.

ОБЪЕМ 2 П.Л. ТИРАЖ 1500 ЭКЗЕМПЛЯРОВ. ЗАКАЗ № 797 ВЫПУСК ПОДГОТОВИЛА ГРОМОВА А.В.