

**Выступление
Председателя Общероссийского профсоюза работников автомобильного
транспорта и дорожного хозяйства В.В.Ломакина**

О 105-летию Отраслевого транспортного Профсоюза

**18 сентября 2024 г.
Санкт-Петербург**

СЛАЙД 1

**Дорогие товарищи, друзья!
Уважаемые гости!**

Сегодня мы отмечаем 105 лет со дня образования Профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

Отправной точкой в истории профсоюза мы считаем **18 сентября 1919 года**, когда **I-ый Всероссийский съезд союзов транспортных рабочих** провозгласил образование единого Профсоюза транспортных рабочих, избрал Центральный комитет Профсоюза и принял программу действий.

СЛАЙД 2

Профессиональное движение рабочих транспорта в России получило свое стремительное развитие только в начале XX века, когда страна вступила на путь капиталистических отношений. В этом сыграла свою роль и политика государства - царской России, препятствующая созданию легальных массовых организаций рабочего класса.

Высокая степень эксплуатации, недовольство людей уровнем жизни, условиями труда стали главной причиной объединения их в союзы для выражения общего мнения, консолидации своих действий для его защиты.

Но только этим задачи профсоюзов не ограничивались.

По мнению Владимира Ильича Ленина – в то время Председателя Совета Народных комиссаров, в первое время после Октябрьской революции профессиональные союзы должны были играть и важную политическую роль в обеспечении сохранения промышленности и восстановления нормального функционирования всего хозяйственного аппарата страны.

СЛАЙД 3

Показательно участие Ленина в I съезде сельскохозяйственных рабочих Петроградской губернии, который проходил 13 марта 1919 года в этом зале, в котором мы с вами сейчас находимся.

Завершая свое выступление на этом съезде, В.И. Ленин, обращаясь к делегатам, сказал:

«Позволю себе закончить, ещё раз выразив приветствие от Совета Народных Комиссаров, выразив твёрдую уверенность, что ваш союз, которому вы здесь кладёте основание, превратится в недалёком будущем в единый Всероссийский профессиональный союз сельскохозяйственных рабочих. Он

будет настоящей опорой Советской власти в деревне, он будет опорой, передовой армией переделки всей сельской, деревенской жизни так, чтобы никакая эксплуатация, никакое господство богатых над бедными не могли бы возродиться на почве общего, объединённого, товарищеского труда. Вот мои пожелания, товарищи!»

СЛАЙД 4

В 1919 году в целях усиления профсоюзного движения была поставлена задача объединить разрозненные союзы. Эту миссию как раз и взял на себя I Всероссийский съезд союзов транспортных рабочих России.

В нем участвовали 124 делегата от 19 губернских союзов и 8 уездных отделений, объединявших 43,5 тысячи транспортников.

Первым председателем Центрального комитета Всероссийского производственного союза транспортных рабочих, стал Андрей Дмитриевич Садовский, уроженец города Симферополя, революционер.

СЛАЙД 5

А становление личности, профсоюзного взгляда Андрея Дмитриевича проходило здесь - в Петрограде.

В 1899 году он поступил в Петроградский институт инженеров путей сообщения.

После Февральской революции 1917 года был избран членом Президиума и Исполкома Петроградского совета, заместителем председателя солдатской секции, председателем военного отдела Совета. С июня 1917-го года - член бюро большевистской фракции Петросовета. Во время Октябрьского вооружённого восстания, Садовский - член бюро Петроградского Военно-революционного комитета, в котором заведовал вооружением, связью и транспортом^[2].

Под руководством А.Д. Садовского была создана Первая автомобильная база Советского правительства. Она располагалась на Конюшенной площади Петрограда. После переезда в 1918 году правительства страны в Москву автобаза была перебазирована туда же и размещена в Манеже около Кремля. Вскоре она превратилась в одно из крупнейших автохозяйств того времени в нашей стране.

Сегодня – это «Транспортный комбинат «Россия» в Москве.

А.Д. Садовский, возглавлявший это хозяйство, а затем транспортный отдел ВЦИК, с первых дней переезда в Москву активно включился в деятельность московских профсоюзов транспортных рабочих. Их объединение в единый профсоюз стало в 1918-1919 гг. одним из основных направлений деятельности А.Д. Садовского.

СЛАЙД 6

Первый съезд Транспортного профсоюза принял постановление «О задачах профсоюза в текущий момент», первоочередными из которых были - налаживание работы транспорта, борьба с саботажем, укрепление производственной и трудовой дисциплины.

Когда мы анализируем задачи и деятельность профсоюзов того времени невольно наталкиваешься на мысль, как все в нашем мире циклично.

Сегодня мы также как более века назад стремимся собрать воедино тех, кто работает в мелких хозяйствах, организует свой труд самостоятельно - индивидуальных предпринимателей, самозанятых.

Также остро стоят сегодня вопросы объединения разрозненных профсоюзных ячеек. Правда сегодняшняя профсоюзная мысль пошла еще дальше на объединение целых профсоюзов, сформировавшихся со временем глобальных общественных структур. О целесообразности такого подхода мы сможем судить только спустя некоторое время. А сегодня диалог, споры на эту тему продолжаются.

По мнению наших предшественников, без решения производственных задач нельзя было ставить вопросы улучшения материального положения членов профсоюза.

Этими принципами руководствовались и все последующие поколения профсоюзных активистов. Ими руководствуемся мы и сегодня.

Удивительно, но спустя только один год после образования союза – в октябре 1920 года II Всероссийский съезд транспортников ставит вопросы хозяйственного строительства, создания самостоятельной отрасли автомобильного транспорта.

С этого времени на всех съездах и конференциях, заседаниях профсоюзных органов, наряду с вопросами зарплаты, охраны труда и культпросветработы неизменно рассматривались вопросы развития транспорта, давалась оценка деятельности хозяйственных органов, определялись перспективы их дальнейшей работы.

Через призму финансовой обеспеченности хозяйствующих субъектов мы рассматриваем и определяем задачи, которые ставит Профсоюз и в настоящее время.

Напомню, что среди требований совсем недавнего времени были: принять законодательную базу деятельности автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, определить источники финансирования дорожного хозяйства - дорожные фонды, компенсировать потери от проезда льготных категорий пассажиров, определить реальную стоимость транспортной работы и дорожных работ, позволяющую обеспечить первоочередные потребности предприятий и их работников. И это далеко не полный перечень вопросов хозяйственного плана, которые входят в сферу интересов Профсоюза и на решении которых настаивает Профсоюз.

СЛАЙД 7

В мае 1923 года на IV Всероссийском съезде профсоюз провозгласил позицию о необходимости создания в стране собственного автомобилестроения. Замечу, что это решение было принято профсоюзом еще до начала индустриализации страны.

В 1929 – 1930 годах начался период бурного роста автомобильного парка страны. К 1937 году было выпущено 200 тыс. автомобилей.

Оценивая двадцатые годы, можно сказать, что для профсоюза транспортных рабочих они стали годами поиска и становления форм и методов профсоюзной работы.

СЛАЙД 8

Одним из направлений деятельности профсоюза была **борьба с неграмотностью**. IV съезд профсоюза призвал все организации «придать работе по ликвидации неграмотности ударный характер», считать эту задачу самой неотложной, боевой задачей дня.

И это дало свои плоды. Если в 1921 году среди общей массы транспортных рабочих было 43 процента неграмотных, то в 1922 году их стало 37 процентов, а в 1924 году – уже 8 процентов.

Одновременно профсоюз вплотную занимается проблемами участия рабочих в управлении производством. Возникают такие формы, как производственные совещания и комиссии.

СЛАЙД 9

Непростыми для профсоюзов и всего общества стали тридцатые годы прошлого века.

Это были годы индустриализации, больших достижений, трудового энтузиазма, успехов первых пятилеток. И в то же время, этот период характеризуется формированием административно-командной системы, которая, утвердившись в экономике на долгие годы, стала сдерживающим фактором в экономической, да и общественно-политической жизни всей страны.

СЛАЙД 10

Большой вред был нанесен профсоюзному движению. В 1933 году были прекращены заключение коллективных договоров, регулярные отчеты избранных руководящих органов перед своими членами. В течение семнадцати лет, с апреля 1932-го по апрель 1949 года не проводились съезды профсоюзов СССР. Без участия профсоюзов стали решаться многие вопросы производств и труда.

И сегодня мы сталкиваемся с возрастающим противлением ряда работодателей учитывать мнение профкомов при принятии локальных нормативных актов, заключать коллективный договор с трудовым коллективом. На автомобильном транспорте объединение работодателей (Российский автотранспортный союз) заняло беспрецедентную позицию, отказавшись от заключения федерального отраслевого соглашения. Впервые за более чем 30 лет практика заключения отраслевых соглашений прервалась, люди, работники отрасли остались без документа, который подчеркивает особый режим их труда, принижая престиж профессии водителей и других работников отрасли, делая труд в отрасли непривлекательным и неконкурентоспособным.

В 1949 году кризис профсоюзов был преодолен. Убежден, что и сегодняшние противоречия нам удастся разрешить.

СЛАЙД 11

Возвращаясь к 30-м годам прошлого столетия, нужно сказать, что допущенные ошибки и отступления не могут перечеркнуть значение трудовых подвигов людей, внесших свой вклад в развитие страны.

Одним из главных направлений в деятельности профсоюза в **тридцатые годы** стала мобилизация трудящихся на осуществление социалистических преобразований. Именно в это время **зарождаются инициативы новаторов и передовиков производства**.

Так, с 1935 года развернулось патриотическое движение шоферов за увеличение норм межремонтных пробегов автомобилей. С обязательством пройти 100 тыс. км без капитального ремонта выступили шофер автоколонны №24 Ростовской области И.И. Мальцев. Это движение быстро распространилось по всем автохозяйствам страны. В дальнейшем движение получило развитие, появились «двухсот-», «трехсот-», а затем и «пятисоттысячники».

Кстати, в последствии И.И.Мальцев был избран председателем Ростовского обкома нашего профсоюза.

Начавшаяся Великая Отечественная война круто изменила жизнь страны. Осуществлялась решительная перестройка народного хозяйства на военный лад. Работа всех государственных и общественных организаций была подчинена одной цели – **мобилизации всех сил на борьбу с врагом**.

СЛАЙД 12

Профсоюз автомобилистов развернул работу по вовлечению трудящихся на строительство оборонительных рубежей под Минском, Ленинградом, Киевом, Ростовом, Харьковом, Москвой. В автохозяйствах создавались отряды народного ополчения.

Большую работу по обеспечению автомобильных перевозок в ходе войны выполнили **дорожные войска**. Их силами и средствами построено, отремонтировано и восстановлено более 100 тыс. км. дорог и 1300 км. мостов, обезврежено более 117 тыс. мин. Люди работали, забывая про отдых, нелегкие погодные условия, часто, под обстрелом вражеских орудий. Задача была одна – обеспечить передвижение войск и поставок для фронта и тыла.

И эта задача была выполнена. Общий объем воинских перевозок автомобильным транспортом в ходе Великой Отечественной войны превысил 800 млн. тонн грузов.

Даже во время войны деятельность профсоюзных организаций не отличалась однообразием.

Профсоюз занимался подготовкой лыжников и медсестер, собирал посылки для бойцов, деньги для нужд фронта. Заботой профсоюзных организаций стали семьи ушедших на фронт, развитие коллективного и индивидуального огородничества и многое другое.

Ратный труд автомобилистов, военных водителей получил высокую оценку государства и общества, многие из них были удостоены заслуженных правительственных наград.

Подвиг наших собратьев не забыт!

СЛАЙД 13

Автомобилистами Брянщины при въезде в город Брянск воздвигнут памятник Воинам-водителям.

Святым местом для дорожников стал Памятник Воинам-дорожникам на 71-м км. Минского шоссе в Подмосковье.

СЛАЙД 14

По инициативе Московской городской организации Профсоюза в 2015 году сооружен Монумент Героям автомобилистам в городе Москве. На мемориальной стене начертаны имена автотранспортников – 20-ти Героев Советского Союза и 53 Героев Социалистического Труда. В сборе средств на создание Монумента приняли участие многие транспортники Москвы.

И в настоящее время профсоюзные организации всех уровней в условиях проведения Специальной военной операции (СВО), экономических санкций недружественных государств в отношении России, экстремистских действий в приграничных с Украиной районах России выполняют главное свое предназначение - объединяют людей, обеспечивают защиту трудовых прав работников - участников СВО, оказывают необходимую организационную и материальную помощь членам Профсоюза.

СЛАЙД 15– ПЛАКАТ Акции

Общероссийский профсоюз работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства поддержал **Патриотическую акцию «Профсоюзы России - За СВОИХ»**, объявленную Федерацией Независимых Профсоюзов России в январе 2024 года. В отраслевых организациях проводится сбор добровольных пожертвований для приобретения средств защиты населения от массовых террористических обстрелов ракетами, артиллерией и дронами гражданских объектов.

Информацию о своих действиях мы довели до всех органов управления, всех общественных организаций, действующих на автомобильном транспорте и в дорожном хозяйстве. Эти меры встретили понимание у наших партнеров.

Профсоюзные организации оказали материальную помощь пострадавшим в Белгородской, Курской и ряде других областей. Под постоянным вниманием профсоюзных организаций положение семей с детьми, их первоочередные потребности и нужды.

Эта работа Профсоюзом будет продолжена.

Убеждены, что эта тревожная часть истории нашей страны, нашего Профсоюза завершится справедливым возвратом к мирной размеренной жизни.

СЛАЙД 16 (1)

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

Значительные усилия были направлены на дальнейшее развертывание социалистического соревнования. К концу 1947 года в него включилось около 90 процентов рабочих.

Получило развитие соревнование водителей за увеличение межремонтного пробега. К концу 1948 года в нем участвовало более 20 тыс. водителей во всех регионах страны.

Инициатор этого соревнования бригадир водителей 1-го автобусного парка г. Москвы Яков Иванович Титов в 1950 году был удостоен Государственной премии СССР. В 1982 году Центральным комитетом профсоюза учреждена премия советских профсоюзов имени Титова, которая ежегодно присваивалась десяти автотранспортникам, добившимся наиболее высоких результатов в труде, проявленную инициативу и новаторство.

В дорожном хозяйстве премия советских профсоюзов носила имя Марии Николаевны Третьяковой – дорожного мастера Дорожного Участка №492 Ставропольского края, Героя социалистического труда. Она стала автором почина бригадно-звеньевой системы организации труда на ремонте и содержании автомобильных дорог.

В 1947 г. на предприятиях автомобильного транспорта, как и в других отраслях народного хозяйства, возобновляется заключение коллективных договоров.

Профсоюзное движение вновь стало набирать силу.

В семидесятые – восьмидесятые годы прошлого столетия профсоюз объединял 14 тысяч первичных организаций, в которых состояло около 4 миллионов членов профсоюза.

Деятельность профсоюза, его органов на местах была направлена на улучшение охраны труда и здоровья, соблюдения трудового законодательства, улучшение жилищно-бытовых условий работников. Решения о введении новых условий труда принимались с обязательным участием профсоюзных органов.

Говоря о восьмидесятых годах прошлого столетия, нельзя не упомянуть о том, что именно в это время была создана материальная база социальной сферы. В своем распоряжении члены профсоюза имели более 600 пансионатов и домов отдыха, 58 санаториев-профилакториев, 250 пионерских лагерей, более 3,5 тыс. здравпунктов. Разработка и реализация программы «Здоровье» проходила под контролем доверенных врачей ЦК профсоюза и способствовала снижению общей и профессиональной заболеваемости в отраслях.

СЛАЙД 17 (хоккей)

Расширялась сеть спортивных сооружений и площадок. В отраслях рождались спортивные коллективы, получившие широкую известность в большом спорте. Это команды хоккеистов «Спартак» Автокомбината № 1 г. Москвы, «Автомобилист» г. Свердловска, волейболисты ленинградского «Автомобилиста», футбольная команда «Красная Пресня» 7-го таксопарка г. Москвы и другие.

С 1971 года стали проводиться Всесоюзные конкурсы профессионального мастерства водителей автомобилей.

Отрадно, что эти конкурсы после достаточно длительного перерыва, вызванного перестройкой экономики с начала 90-х годов, снова стали проводиться регулярно.

Систематически проходят конкурсы профмастерства водителей трамвая и троллейбусов, грузовых автомобилей и автобусов. Представители Профсоюза неизменно входят в Оргкомитет конкурсов. Стало традицией вручать от имени Профсоюза специальный приз самому молодому участнику соревнований.

В нынешнем году Всероссийский конкурс Лучший водитель троллейбуса прошел в Чувашской Республике.

СЛАЙД 18 (Данилов)

С организационным участием профсоюза проводятся конкурсы мастерства среди водителей такси, по профессиям дорожного хозяйства.

В конце 80-х благодаря настойчивости комитетов профсоюза при поддержке Министерства автомобильного транспорта РСФСР Правительством России **было принято решение об установлении пенсий на льготных условиях** водителям городского пассажирского транспорта. Право на льготное пенсионное обеспечение было распространено также на асфальтобетонщиков, варильщиков битума, битумщиков, машинистов автогудронатора, занятых на ремонте автомобильных дорог.

Удалось добиться включения в списки, дающие право на льготное пенсионное обеспечение, и многих других профессий работников отраслей автотранспорта и дорожного хозяйства. Была достигнута договоренность с Госкомтрудом о расширении норм бесплатной выдачи спецодежды для водителей автобусов, занятых в районах Крайнего Севера.

СЛАЙД 19 приказ Минтруда об особенностях

В 2017 году Профсоюзу пришлось отстаивать это завоевание 80-х. С заменой аттестации рабочих мест новым механизмом специальной оценки условий труда на рабочих местах многие водители городского пассажирского транспорта утратили право на досрочную пенсию, в связи с тем, что их работа перестала считаться вредной. Только работа, проведенная Профсоюзом по внесению изменений в постановление Правительства РФ, принятие Минтрудом России Особенности проведения СОУТ на рабочих местах водителей автобусов, троллейбусов, трамваев позволила вернуть водителям право на досрочную пенсию.

Сегодня в арсенале Профсоюза широкий спектр действий.

Утратили характер исключительного явления при отстаивании прав и интересов членов Профсоюза **массовые акции протеста**.

И все же главный **стратегический курс Профсоюза направлен на укрепление и развитие социального партнерства** между работниками, работодателями и государственными органами разных уровней.

Первые соглашения были заключены между ЦК Профсоюза и представителями работодателей - концернами "Росавтотранс" и "Росавтодор" еще в 1991 году. С 1992 года их участником стало Правительство России, а с выходом Закона РФ "О коллективных договорах и соглашениях" - федеральный орган: Министерство труда Российской Федерации.

СЛАЙД 20

В настоящее время прочно вошло в практику заключение отраслевых соглашений:

– для работников автомобильного и городского наземного пассажирского транспорта;

– для работников дорожного хозяйства.

В субъектах Российской Федерации заключаются региональные и территориальные отраслевые соглашения. Почти в 80 % предприятиях имеются коллективные договоры.

СЛАЙД 21

На основе Соглашения о взаимодействии и сотрудничестве строятся отношения ЦК Профсоюза и Министерства транспорта РФ. В настоящее время действует соглашение, которое заключено в 2024 году.

СЛАЙД 22 (1)

С участием отраслевого Профсоюза в 2017 году заключено Соглашение о сотрудничестве между Ассоциацией профсоюзов работников транспорта и связи Российской Федерации и Союзом транспортников России.

ЦК Профсоюза является участником подготовки и заключения Генерального соглашения между Правительством Российской Федерации, общероссийскими объединениями работодателей и профсоюзов. Соответствующая работа проводится территориальными организациями Профсоюза в регионах.

Профсоюзом установлено взаимодействие с органами власти по вопросам разработки и принятия нормативных правовых актов, связанных с социально - трудовыми отношениями.

В поле зрения профсоюза находятся не только условия труда работников, но, как и 100 лет назад - вопросы обеспечения стабильной деятельности отраслевых предприятий, подготовки квалифицированных кадров для отрасли.

СЛАЙД 23

Профсоюз высказывает свою позицию по важнейшим государственным проектам, принял участие в подготовке Докладов к заседаниям Президиума Государственного Совета РФ по вопросам комплексного развития пассажирского транспорта в субъектах Российской Федерации в сентябре 2017 года, а также развитию общественного транспорта в августе 2023 года.

Профсоюз поддержал инициативу по расширению национального проекта «Безопасные качественные дороги» (БКД), с помощью которого существенно возросла доля автомобильных дорог, находящихся в нормативном состоянии, сделан прорыв в обновлении общественного транспорта.

В настоящее время в сфере интересов профсоюза находятся сохранение деятельности крупных и средних транспортных предприятий, в связи с объявленной ликвидацией государственных и муниципальных, обеспечение полноценного финансирования городского пассажирского транспорта и

дорожного хозяйства, снижение негативных последствий от объявленной правительством «регуляторной гильотины» и многие другие.

Сегодня Общероссийский профсоюз работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства - крупнейшая системная профессиональная организация, объединяющая работников автомобильного и городского пассажирского транспорта, дорожного хозяйства в 70 субъектах Российской Федерации.

Отраслевой Профсоюз является частью российского профсоюзного движения, входит в состав Федерации Независимых профсоюзов России (ФНПР).

Деятельность Профсоюза на протяжении более 100 лет своего существования неизменно нацелена на повышение жизненного уровня членов Профсоюза.

Нельзя не сказать и о людях, которые руководили Профсоюзом еще при нашем поколении профсоюзных работников. Некоторые из сидящих в зале могут это подтвердить.

СЛАЙД 24

Это Владимир Кузьмич Коннов

СЛАЙД 25

Лев Афанасьевич Яковлев

СЛАЙД 26

Виктор Иванович Мохначев.

Хочу выразить благодарность тем, кто все эти годы был вместе с Профсоюзом, оказывал содействие его работе.

В первую очередь – самим членам Профсоюза, которые своим участием, сплоченностью, обеспечивали его деятельность, своей решительностью и упорством составляли неуступчивый дух союза, противостояли попыткам разрушить нашу организацию, несмотря на внешнее давление, сохранили членство в Профсоюзе.

Слайд 27 (1)

Нашим коллегам из общероссийских профсоюзов, и, в первую очередь профсоюзов транспорта и связи. С многими из них мы начинали наш путь в 1919 году, а со связистами 10 лет находились в рядах единого профсоюза.

Нашим товарищам из Федерации Независимых профсоюзов России, всем территориальным объединениям организаций профсоюзов в субъектах Российской Федерации.

Коллективам учебных заведений - и отраслевых, и профсоюзных: АТИСО, Санкт-Петербургского университета Профсоюзов, которые готовят высококвалифицированные кадры и для профсоюзов, и для народного хозяйства России.

Хотелось бы поприветствовать представителей родственных профсоюзов из стран бывшего СССР, с которыми мы более 70 лет находились в рядах единого

отраслевого Профсоюза. Некоторые из них приехали в Санкт-Петербург, чтобы вместе отметить общий праздник. Это наши братья и сестры - представители родственных профсоюзов Армении, Беларуси, Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана, Узбекистана.

Важная миссия поддержания деловых и товарищеских контактов между профессионалами стран СНГ выполняется Межправительственным советом дорожников МСД. Председатель МСД Каримов Бури Бачабекович, министр автомобильных дорог Таджикистана, поэт, интеллектуал также сегодня с нами в этом зале.

Хочется пожать руку нашим социальным партнерам, кто шел все эти годы бок о бок с профсоюзом, за производственными задачами видел простых людей, их потребности и ожидания. Министры, их заместители и помощники, руководители департаментов и управлений, директора предприятий и объединений, учебных заведений, работники партийных аппаратов, курирующих отрасль, СПАСИБО вам за вашу работу, вклад в становление и развитие Профсоюза! К сожалению, всех имен назвать просто невозможно.

В день Юбилея профсоюза не могу не поздравить наших социальных партнеров с несколько более скромными, но не менее важными датами - в этом году исполнилось 30 лет со дня образования Союза работодателей в дорожном хозяйстве АСПОР и Российской ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами РАДОР, 25 лет - Российскому автотранспортному союзу, 20 лет отметил Союз транспортников России, 15 лет - Союзы проектных и изыскательских организаций РОДОС.

Хочется пожелать нашим партнерам укрепления организаций, дальнейшего роста их авторитета, усиления влияния нашего транспортно-дорожного сообщества на принятие управленческих решений.

СЛАЙД 28 Фото общее ЦК проф.

Уважаемые товарищи!

105-летний период истории стал для Профсоюза временем становления, испытаний, падений и взлетов. И нам есть чем гордиться!

Можно с уверенностью сказать, что Профсоюз сохранил свои славные традиции, проявил организованность, сплоченность, активность в своей деятельности.

СЛАЙД 29 Флаг Профсоюза

Позвольте от имени Центрального комитета Профсоюза выразить уверенность, что профсоюзные организации будут и впредь решительно выступать в защиту прав и интересов трудящихся и делать все возможное, чтобы уровень уважения и доверия к профсоюзу возрастал из года в год.

Поздравляю всех автомобилистов и дорожников с Днем Рождения Профсоюза!

С праздником Вас, дорогие товарищи!

В единстве действий – наша сила!