Историческая справка

Общественной организации «Профессиональный союз работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Московской области»

За 95 - летнею историю Московская областная профсоюзная организация автотранспортников и дорожников (Общественная организация «Профессиональный союз работников автотранспорта и дорожного хозяйства Московской области) прошла большой и трудный путь, который тесно связан как с историей страны, так и с историей профсоюзов России.

В августе 1929 году была образована Московская область и создан профсоюз работников безрельсового транспорта.

История нашего профсоюза началась значительно раньше 1929 года, еще до революционных событий 1917 года.

Первые упоминания о профессиональных организациях транспортников в Московской губернии (куда входили Москва и Московская область) относятся к 1906 году.

В Центральном государственном архиве Московской области сохранились документы того времени, указывающие на преследования в те далекие годы царской охранкой профсоюзных активистов транспортников Московской губернии.

В очерках о развитии профсоюзного движения (автор В. Гриневич), вышедших в 1906 году, так описывается это время «9 (22) декабря и в следующие дни в Петербурге происходил форменный разгром профессиональных союзов. Являясь в помещения союзов, полиция хватала всех присутствующих там, ломала и жгла мебель, отбирала даже иконы и царские портреты, а Москва и провинция превзошли Петербург».

Указом от 12 декабря 1906 года и Временными правилами о профессиональных союзах от 27 декабря 1906 года (которые стали законом) был введен запрет на объединения в профсоюзы работникам железных дорог, почты, телеграфа, банков и др., отнималась свобода стачек у работников многих профессий, требовалась регистрация Уставов профсоюза в особом присутствии. На проведение каждого заседания профкома было необходимо разрешение властей. Запрещались съезды и конференции профсоюзов, областные и всероссийского объединения. Совсем не сладко жилось в ту пору рабочим и их профессиональным объединениям.

Тем не менее, продолжали стихийно создаваться профессиональные организации на отдельных предприятиях гужевого автомобильного транспорта. Однако условий для объединения не было, они были разобщены и малочисленны в силу ряда причин: запрета и давления властей, раздробленности организаций гужевого и автотранспорта, которые были в основном в руках мелких частных владельцев.

С начала первой мировой войны 1914 года шоферами, авторемонтниками становятся тысячи призванных в армию квалифицированных заводских рабочих. В Россию ввезено боле 20 тысяч автомобилей, налажен выпуск автомобилей на Русско-Балтийском заводе. Благоприятные условия для организации профсоюзного движения создала Февральская революция. В результате по всей стране стали возникать объединения грузчиков и транспортников.

Самое значительное влияние на сплоченность рабочих-транспортников оказал профсоюз шоферов в Москве, который проявлял высокую активность и принял активную участие в революционных событиях 1917 года.

Уже в первые месяцы после революции транспортники Московской губернии взяли на себя почетную и трудную миссию – перестройки профорганизаций по производственному принципу («одно производство – один профсоюз») и их объединение.

Из документов тех лет хронологически прослеживается деятельность профорганизаций Московской губернии по созданию сначала губернской организации, а затем профорганизации транспортников в масштабах России.

1918 год (июль). Объединенное делегатское собрание союзов авто-работников и возчиков, положившее начало Московскому союзу транспортных рабочих. В декабре этого же года завершение организации Московского союза на делегатском собрании союза с союзами грузчиков, складских рабочих и рабочих биржевых артелей.

1919 год (январь). Областной съезд транспортников, созванный Московским союзом. На съезде впервые ставится вопрос о созыве Всероссийского съезда транспортных рабочих.

1919 год (январь). Совещание Московского областного бюро с транспортниками – делегатами 2-го Всероссийского Съезда профсоюзов. Выносится решение о созыве Всероссийской конференции транспортных рабочих».

Результатом этой работы стали проведение в марте 1919 года Первой Всероссийской конференции транспортных рабочих, в сентябре 1919 года – 1- го Всероссийского съезда транспортных рабочих, который 18 сентября 1919 года избрал первый Центральный комитет. Этот день считается днем создания Профессионального союза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Московской области, который в 2019 году отметил свое 100-летие.

Страна в это время переживала исключительно тяжелый экономический кризис – продолжалась гражданская война, голод, разруха в промышленности и на транспорте, отсутствие топлива и сырья. Первоочередными задачами профсоюза были: налаживание работы транспорта, ликвидация разрухи, борьба с саботажем, укрепление производственной и трудовой дисциплины.

Организованный в 1919 году в тяжелые годы гражданской войны профсоюз, в первую очередь, направил свои усилия на борьбу с саботажем,

укрепление производственной и трудовой дисциплины. Лучшие представители профсоюза направлялись на военные и продовольственные фронты.

В это же время профсоюз проводит мобилизацию на фронт, заботится о семьях тех, кто ушел в армию, формирует продовольственные отряды в деревню за хлебом для Красной Армии и промышленных центров, организует фонд помощи безработным. Работая безвозмездно на производстве, члены профсоюза оказывают помощь голодающим, бездомным, детям.

Участие транспортников в гражданской войне – одна из значимых страниц в истории профсоюза.

Одновременно с этим проводится большая организационная работа, направленная на укрепление профсоюза.

В это время продолжается рост численности профсоюза.

В течение целого ряда лет на всех съездах, конференциях, пленумах профсоюз, наряду с вопросами заработной платы, охраны труда и культпросвет работы, неизменно рассматривались вопросы строительства хозяйства местного транспорта, проверялась деятельность хозяйственных органов, намечались перспективы их дальнейшей работы. Была проведена большая работа против «распыления» транспорта по различным отраслям. Отраслевой профсоюз обратился в правительство с просьбой об организации Центрального управления по объединению и регулированию хозяйства местного транспорта, которое бы осуществляло руководство всеми видами транспорта. В 1922 году такое управление было создано. Проект декрета о государственной организации местного транспорта был подготовлен ЦК профсоюза.

Двадцатые годы для профсоюза транспортных рабочих, его организаций стали годами становления профсоюзной работы, поиска и выработки её форм и методов.

Профсоюз вплотную занимается проблемами оплаты труда и тарифов. Через производственные совещания и комиссии представители профсоюза начинают участвовать в управлении производством, заключении коллективных договоров, занимаются вопросами охраны труда, культурного обслуживания своих членов.

Из архивных документов можно узнать, что заработная плата работников строилась по принципу «пищевого рациона», то есть работник получал не сколько заработал, а минимально необходимое на пропитание. Зарплата составляла в апреле – марте 1922 года 28-36 млн. руб. или 30-35 руб. золотом. Коллективные договора в связи с большой инфляцией заключались на очень короткий период – 1-3 мес. Члены профсоюза не оставались пассивными при нарушении их прав, отмечались «волнения в течении всего марта», в связи с задержкой заработной платы за февраль.

Высшим органом Московской губернской организации профсоюза был губернский съезд, который собирался ежегодно. Делегаты съезда избирались от профорганизаций авторемонтных мастерских, конных парков, конных

заводов, гаражей, организаций грузчиков, возчиков, авиаторов на основе установленных губернским отделом норм представительства.

На губернском съезде избиралось правление, которое в промежуток между съездами руководило работой Мосгуботдела, местных отделений, секретариатов и рабочих комитетов. Исполнительным органом являлся президиум, избираемый из числа членов (3 человека), который вел всю текущую работу. Круг вопросов, которыми занимался профсоюз, был очень широк. Это вопросы заработной платы, заключения коллективных договоров, организации и становления государственных и хозяйственных транспортных структур, создания профорганизаций, помощь деревне, участие в уборочных и посевных кампаниях, организация шефства над только что созданными колхозами, направление членов профсоюза на работу в деревню («25-ти тысячники»), борьба с неграмотностью, организация социалистического соревнования, физкультурной, оздоровительной и культурно-массовой работы среди членов профсоюза, охраны труда работников и многое другое.

Необходимо отметить, что профсоюз транспортных рабочих был в основном «мужской и молодежный». Так, на 5 московском губернском съезде транспортных рабочих, который проходил 18 - 28 января 1926 года, из избранных 430 делегатов было только 20 женщин, более 300 делегатов – в возрасте от 24 до 40 лет и только 6 человек – старше 50 лет. И это не случайно. Во-первых, автомобилисты и авиаторы (которые также входили в профсоюз) представляли одни из самых молодых и высокотехнологических отраслей.

Во-вторых, большой отряд членов профсоюза был представлен грузчиками – работниками погрузочно-разгрузочных, складских и элеваторных хозяйств, тяжелая работа которых была посильна только молодым мужчинам.

Одним из основных направлений работы профсоюза в этот период была борьба с неграмотностью, которая признавалась в стране, как самая неотложная, боевая задача дня. Каждый грамотный должен был обучить одного неграмотного.

Эта работа носила поистине массовый характер, для чего использовались средства культфонда, которых всегда не хватало. Транспортники учились писать, читать, считать, изучали географию.

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

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

Уже в 1923-1924 годы отраслевой профсоюз провел тщательное обследование условий труда грузчиков, их влияние на состояние здоровья и обратился в Наркомтруд СССР с предложением провести обследование труда

транспортников. В обследовании, законченном в 1929 году и охватившем большой круг проблем охраны труда (санитарно-техническое состояние гаражей, условия труда водителей, утомляемость, профессиональная заболеваемость и т.д.), приняли участие ряд институтов. Собранный материал послужил основой для издания ряда законодательных актов, были введены нормы веса грузов при их переноске. На основании обследования был утвержден ряд нормативных документов, которые способствовали улучшению труда автотранспортников.

Другими, не менее важными, мероприятиями профсоюза были меры по организации заработной платы.

Заработная плата, её уровень по отдельным профессиям составляли основное содержание коллективных договоров. В 1932 году, учитывая предложение ЦК профсоюза, Совнарком СССР принял постановление «Об оплате труда шоферов», которым устанавливалась единая во всех предприятиях, независимо от ведомственной принадлежности, система и ставки оплаты труда водителей, а также обязательность согласования оплаты труда с профсоюзом местного транспорта. Это решение практически дало профсоюзу право контролировать состояние оплаты труда шоферов любых ведомств, пресекать попытки переманивания их из системы автотранспорта общего пользования.

В период восстановления народного хозяйства профсоюз усиливает связь с массами, растет его численность, он крепнет организационно.

14 января 1929 года в РСФСР была организована Центральная промышленная область, которая 1 июня того же года переименована в Московскую. В нее вошли упраздненные губернии Московская, Тульская, Рязанская, большая часть Тверской, несколько уездов Калужской губернии.

В связи с изменением административно-территориального деления в августе 1929 г. образован Московский областной отдел профсоюза транспортных рабочих (ПСТР), который несколько позднее был переименован в Московский областной комитет профсоюза работников транспорта (местного транспорта – «Местранс») или, как его еще называли профсоюз работников безрельсового транспорта. Это время и можно считать временем образования Московской областной организации профсоюза автомобилистов и дорожников.

Несколько изменилась структура: высший орган – съезд, избирал членов областного комитета, те из своего состава – Президиум, аппарат обкома состоял из отделов – информации, статистики, ИТС (инженеры, техники, служащие), юридическая консультация, Управление делами, в которые входили сектора авиа, авто и гужевого хозяйства, оргсектор, сектор кадров, финансовый сектор, сектор погрузочно-разгрузочного, экспедиционного, складского и элеваторного хозяйства.

Московский областной комитет союза транспортных рабочих в таком составе просуществовал до начала 1933 года, после чего на основании решения январского 1931 года Пленума ВЦСПС был разукрупнен. Из обкома выделились

авиаторы, которые образовали свой профсоюз. В другие профсоюзы были переданы гуже-складские работники и грузчики.

Тридцатые – не простые для профсоюзов и всего общества годы. Это были годы больших достижений и грубейших ошибок, годы трудового энтузиазма, подвигов первых пятилеток и формирования административно-командной системы. Утвердившись в экономике, она сказалась на общественно-политической жизни всей страны.

Сдерживание процесса социалистической демократии, нарушения законности, массовые репрессии нанесли огромный вред профсоюзному движению. В 1933 году прекращена практика заключения коллективных договоров, избранные руководящие органы стали нерегулярно отчитываться перед своими членами. В течение 17 лет не проводились съезды профсоюзов СССР (с апреля 1932 по апрель 1949 годы). Без участия профсоюзов стали решаться многие вопросы производства, труда, заработной платы. По отношению к профсоюзам допускались методы командования, администрирования. Последствий этого периода руководства не удалось избежать ни отрасли, ни профсоюзу автотранспортников.

Однако допущенные ошибки не могут принизить значения трудовых подвигов людей, внесших неизмеримый вклад в развитие страны и ее укрепление.

В эти годы одним из основных направлений в деятельности профсоюза является мобилизация трудящихся на осуществление социалистических преобразований.

Именно в этот период зарождаются инициативы новаторов и передовиков производства. В 1935 году развернулось патриотическое движение шоферов за увеличение норм межремонтных пробегов автомобилей, получившее название движения «стотысячников». Вступая в соревнование, шоферы брали на себя обязательства – пройти за счет качественного содержания автомобиля без капитального ремонта 100 тысяч километров и больше. Движение быстро распространилось по всем автохозяйствам страны.

Начавшаяся в июне 1941 года война круто изменила жизнь большого советского государства. Работа всех государственных и общественных структур была подчинена одной цели – мобилизации всех сил на борьбу с врагом. Народное хозяйство перестраивалось на военный лад. В первую очередь автотранспортники прифронтовых районов приняли на себя эвакуацию в тыл населения, материальных ценностей и промышленного оборудования.

Профсоюз рабочих автомобильного транспорта развернул работу по мобилизации трудящихся на строительство оборонительных рубежей, в том числе и под Москвой. В автохозяйствах создавались отряды народного ополчения. Квалифицированные кадры работников уходили на фронт, перед хозяйственными и профсоюзными органами встала задача – в кратчайший срок подготовить новые кадры для работы в тылу, организовать ремонт боевой автотехники. Для полного и быстрого удовлетворения нужд армии были

организованы фронтовые бригады, которые осуществляли ремонт поврежденной техники.

Профсоюз занимался подготовкой лыжников и медсестер, собирал посылки для бойцов, деньги для нужд фронта. Объектами заботы профсоюза стали семьи фронтовиков, развитие коллективного и индивидуального огородничества.

Как и в мирное время, средством мобилизации людей на героический труд стало социалистическое соревнование, которое развернулось на предприятиях в 1942 году.

Закончилась война, и мобилизующая деятельность профорганизаций была направлена на восстановление разрушенного народного хозяйства, постепенный перевод автомобильного хозяйства на мирные рельсы.

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

Участие профсоюза автотранспортников, внесших большой вклад в развитие страны, трудно переоценить. В их активе – напряженная работа в годы первых пятилеток, участие в знаменитых автопробегах, боевые и трудовые подвиги в годы Великой Отечественной войны, в период восстановления разрушенного войной народного хозяйства.

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

Влившиеся в профсоюз дорожники имели богатые историю и традиции. За их плечами было строительство транспортных магистралей, крупных каналов, мостов, набережных.

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

Нелегок труд дорожника. Крайне низок был уровень механизации трудоемких процессов, достижением в 1948 году считалось доведение механизации земляных работ до 63%, дробление камня – до 82%. Начавшая поступать в начале 50-х годов дорожная техника позволила шире внедрять индустриальные методы строительства и эксплуатации автомобильных дорог.

Объединение в одном профсоюзе автомобилистов и дорожников взаимно обогатило и тех, и других, взаимно помогая друг другу, наши члены профсоюза вместе решают стоящие перед отраслями проблемы.

В 1954 году изменилась обстановка в стране, были потеснены командно-бюрократические методы управления. Оживилась производственно-массовая работа, борьба за укрепление производственной дисциплины, регулярно стали проводиться профсоюзные собрания на предприятиях, отчеты о деятельности профсоюзных органов.

Реформы 50-х и 60-х годов внесли свежую струю в деятельность профсоюза, регулярно стали проводиться съезды, собрания, оживилась производственно-массовая работа. Начиная с 1959 года ЦК профсоюза, областными комитетами профсоюза, первичными профсоюзными организациями проводится большая работа по переводу рабочих и служащих на семичасовой рабочий день и упорядочению заработной платы. Разрабатываются новые системы и условия оплаты труда для всех категорий работающих, нормы выработки, пересмотрены тарифно-квалификационные справочники.

В связи с переходом на сокращенный рабочий день проводится работа, направленная на повышение производительности труда на производстве. Осуществляются мероприятия на сокращение потерь рабочего времени, совершенствование структуры управления, механизации производственных процессов, экономии средств и материалов, улучшению условий труда и бытового обслуживания работающих.

В области производственно-массовой работы с середины шестидесятых годов заботой профсоюза стало распространение новой системы планирования и экономического стимулирования. Обучение, подготовка методических рекомендаций, оказание практической помощи, пересмотр практики организации социалистического соревнования с целью достижения высоких экономических показателей – эти и другие принимаемые профсоюзом меры способствовали распространению новой системы, а широкая пропаганда опыта работы лучших коллективов, проводимая профсоюзом, оказала большое влияние на деятельность многих предприятий.

Именно в этот период в решении многих задач профсоюзные органы всех уровней стали больше опираться на многочисленный профсоюзный актив, и большая часть профсоюзной работы велась силами общественности.

В эти годы по инициативе и под руководством профсоюзов развернулось соревнование за звание предприятий высокой культуры, среди рабочих – за звание «Лучший по профессии».

Важное место в деятельности профсоюза занимали вопросы охраны труда, социального страхования и организации культурно-массовой работы. Развивалась художественная самодеятельность.

Не обошли профсоюз в эти годы и очередные реорганизации. Более 10-ти лет (с 1957 по 1968 годы) в одном профсоюзе с автомобилистами и дорожниками

были работники связи. С 1968 года количественный рост профсоюза осуществлялся только за счет развития отраслей автомобильного транспорта и дорожного хозяйства и более полного охвата трудящихся профсоюзным членством.

70-80-е годы ознаменовались наиболее бурным развитием, как автомобильного транспорта, так и дорожного строительства в Подмосковье. Значительно возросло количество автобусных маршрутов, автобусов и легкового такси в Московском управлении пассажирского автотранспорта, которое по праву считалось одним из наиболее крупным и мощным в стране. Крупнейшие дорожные и промышленные объекты возвели транспортные строители, создавшие мощную строительную базу. Густой сетью шоссейных дорог союзного, республиканского и областного значения покрыли столичную область федеральные и областные дорожники.

Так же в 70-80-е годы создается база социальной сферы. Заботой профсоюзов становится обеспечение трудящихся полноценным горячим питанием, обеспечение СИЗ, более высокого уровня достигает развитие подсобных сельских хозяйств. Большое внимание уделяется дальнейшему совершенствованию воспитательной и культурно-массовой работе. Расширяется сеть спортивных залов, площадок, центров здоровья, секций. Организуются и проводятся спортивные соревнования, спартакиады, рождаются новые местные рекорды, свои чемпионы.

В профсоюзе происходит перестройка производственной, экономической и организационной работы, трудовые коллективы переходят на хозяйственный расчет и самофинансирование. Идет поиск новых подходов, стиля и методов работы. Обучение человека основам конкретной экономики, распространение новых экономических методов и форм самоуправления – вот основные производственно-экономические задачи профсоюза в этот период.

Большое значение придается перестройке управления. В это время профсоюзные комитеты выстраивают свою работу в тесном взаимодействии с советами трудовых коллективов, созданных на всех предприятиях для решения важнейших производственных и социальных вопросов.

В условиях экономической реформы новый импульс получил бригадный подряд, внутренний хозрасчет. Большое распространение получают арендные отношения. Чтобы опыт лучших стал достоянием многих, профсоюз организует и проводит школы передового опыта, семинары, готовит методические материалы.

Составной частью работы по совершенствованию хозяйственного механизма становится введение новых условий оплаты труда, которое осуществляется исключительно за счет повышения эффективности работы предприятий, улучшения организации труда, сокращения численности персонала, то есть за счет средств, заработанными самими коллективами.

Новые подходы стали определяющими при заключении коллективных договоров между профкомами и администрацией предприятия. Прекратилась

регламентация их содержания, они становятся более конкретными, направленными на успешное решение социальных задач коллективов.

В это время значительно улучшились условия труда автомобилистов и дорожников, что, несомненно, можно отнести к результатам совместной работы профкомов и хозяйственных руководителей.

Задачи, которые поставила перед профсоюзами перестройка, заставили резко изменить стиль и методы их работы. Постоянной корректировки действий требовала от профсоюзов и быстро меняющаяся в 90-е годы политическая и экономическая ситуация.

В организациях появились медицинские комплексы, бассейны, спортивные тренажерные залы и многое другое. Каждый работник может отдохнуть в отраслевых пансионатах, базах отдыха, получить в профкоме путевку и поправить здоровье в санатории, приобрести путевку ребенку в детский оздоровительный лагерь.

Много внимания стало уделяться методической, консультационной помощи членским организациям, обобщению и обмену опытом профсоюзной работы, обучению профсоюзных кадров.

Только благодаря настойчивости комитетов профсоюза отрасли были приняты решения по установлению пенсий на льготных условиях водителям городского пассажирского транспорта. При активной позиции отраслевого профсоюза удалось добиться включения в новые списки, дающие право на льготное пенсионное обеспечение, водителей автомобилей, занятых на транспортировке горной массы, машинистов, укладчиков асфальтобетона, ремонтировщиков резиновых изделий, занятых на вулканизации, электросварщиков на автоматических и полуавтоматических машинах, электрогазосварщиков, занятые на резке и ручной сварке, машинистов землесосных установок.

Приобрели право на льготное пенсионное обеспечение независимо от ведомственной подчиненности вулканизаторщики, маляры, аккумуляторщики. Распространено также право на льготное пенсионное обеспечение на асфальтобетонщиков, варильщиков битума, битумщиков, машинистов автогудронатора, занятых на ремонтах автомобильных дорог.

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

В связи с проведением рыночных реформ, приватизацией организаций автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, появлением новых форм собственности, стали меняться и функции профсоюза.

На первый план выходят задачи защитительного характера. Изменяются взаимоотношения с работодателями, органами государственной власти. Получает новое, качественное развитие и укрепление система социального

партнерства, основными документами которого стали соглашения и коллективные договоры.

Более тринадцати лет областной профсоюз заключает два областных отраслевых соглашения - для работников автомобильного и городского наземного пассажирского транспорта и для работников дорожного хозяйства. В них конкретизированы и уточнены положения, вошедшие в новые федеральные и региональное трёхстороннее соглашения. Определены минимальные отраслевые гарантии, в том числе по оплате труда.

Более 90% организаций, входящих в Профсоюз автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Московской области, заключили коллективные договоры, обеспечивающих работников – членов профсоюза стабильной работой. Проводится работа по повышению уровня их жизни, защите прав работников на безопасные условия труда, оказание правовой помощи каждому члену профсоюза.

Правовой и технической инспекцией труда профсоюза осуществляется постоянный контроль за соблюдением трудового законодательства и положением дел по охране труда, оказывается практическая и методическая помощь.

Ежегодно комитет президиума Профсоюза проводит смотры-конкурсы по улучшению условий охраны труда среди предприятий отраслей и конкурс на лучшего уполномоченного лица по охране труда профсоюзного комитета. По итогам конкурса лучшие коллективы и уполномоченные награждаются дипломами и ценными подарками.

Организуемые комитетом президиума Профсоюза учебные семинары по вопросам внутрипрофсоюзной жизни, применению уставных положений, профсоюзной финансовой работе, защите социальных, экономических и трудовых прав позволяют профсоюзному активу и молодежному совету быть не только информированными, но и овладеть навыками, использование которых позволяет своевременно помочь работнику - члену профсоюза.

Каждый период выдвигал новые задачи, но неизменной оставалась главная цель – защита социально-экономических интересов и трудовых прав членов профсоюза!

Сегодня это крупное общественное объединение, которое достойно реализует основные принципы профсоюзного движения. В наших рядах – более 14 тысяч человек и 43 первичных профсоюзных организаций.

Профессиональный союз работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Московской области является частью Московского областного объединения организаций профсоюзов и Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.