

30 мая 2023 г.

г. Астана

**Цель:** Определить инициативы, мероприятия участников различных секторов транспорта по вопросам улучшения отраслевых соглашений и вовлечению заинтересованных сторон социального партнерства (работодателей, профсоюзов).

**Участники:**

- 1) Мукушев К.К., зам. ген. директора Союза «KAZLOGISTICS»;
- 2) Исабеков М.У., координатор проекта от Союза «KAZLOGISTICS»;
- 3) Ержигитова Ш.Д., краткосрочный эксперт проекта;
- 4) Табажанова Ж.К., исп. директор Казахстанской Ассоциации перевозчиков и операторов вагонов (контейнеров) (КазАПО);
- 5) Альмаханова Г.Ж., председатель Профессиональной конфедерации транспортников Казахстана (ПКТК);
- 6) Бекмагамбетова Г.М., исп. директор Ассоциации научных и проектных организаций (АНИП);
- 7) Аманбаев С.Ш., ген. директор Союза автотранспортников РК (КАО).

### **Обсуждение:**

**Мукушев К.К.:**

- третье обсуждение после 11 апреля и 16 мая;
- краткосрочным экспертом проекта Ержигитовой Ш.Д. проведено аналитическое исследование в трех аспектах: 1) законодательная база регулирования социального партнерства на республиканском, отраслевом уровне, на уровне предприятия; 2) освещение вопросов оплаты труда в соглашениях социального партнерства; 3) взаимосвязь оплаты труда и системы квалификации;
- первое экспертное обсуждение результатов проведено 11 апреля 2023 г. с участием экспертов: от НКР «PARYZ», Федерации профсоюзов РК, международного эксперта бывший сотрудник Ассоциации «NORDMETALL», юрист-правовед, КазГЮУ им. М.С. Нарикбаева, профсоюз «AQNIET»;
- второе экспертное обсуждение результатов проведено 16 мая 2023 г. с участием экспертов: КазАПО, АНИП, СТК «KAZLOGISTICS»;
- вопрос для представителей отраслей «Какие шаги нужно сделать в отраслях транспорта по социальному партнерству, отраслевому соглашению с пользой и интересом участников отрасли?».

**Исабеков М.У.:**

- коллективный договор (КД) как условие перехода к отраслевым соглашениям (ОС). Отраслевые соглашения нужны, чтобы решать на уровень выше реализацию условий коллективных договоров. Если нет коллективных договоров, то нет и необходимости в отраслевом соглашении, то нет представительных представителей работников для подписания отраслевого соглашения;
- Полнота представительства в объединении? Какие предприятия подпадают под отраслевое соглашение? Добровольное участие?
- разработать локальное ОС на часть трудовых отношений или отдельный предмет;
- разработать опросник, матрицу (чек-лист) готовности отрасли, сектора к заключению ОС;
- предложить типовые предметы для вариантов отраслевых соглашений.
- составить алгоритм (руководство) для составления и заключения КД и ОС, особенно для секторов, где нет профсоюзов;
- составить возможные варианты востребованного пилотного соглашения АНЭК, КазАПО, АЖВК, КАО и др.
- схема слабых звеньев, мест социального партнерства в отрасли;

- виртуальные, пилотные соглашения по применению профстандарта, обучению наставников предприятий, организации обучения на рабочих местах (дуальное обучение), оплате труда (тарифная сетка по профессиям), ежегодному опросу членов.

***Ержигитова Ш.Д.:***

- представлены аналитическая записка (7 страниц) и заключительные выводы (8 слайдов) по итогам обсуждений с экспертами и другими заинтересованными лицами в развитии социального партнерства;
- содержание аналитического исследования (март - май, 2023);
- организационное построение социального партнерства, влияние МРЗП на уровень заработной платы и задачи СП, влияние квалификации на уровень заработной платы;
- предлагаемая модель отраслевой (тарифной) системы оплаты труда;
- основные этапы проекта апробация новой модели социального партнерства, выгоды от реализации проекта.

***Мукушев К.К.:***

- провести презентацию результатов анализа представителям первичных организаций – предприятий-членов ассоциаций;
- мы в прошлый раз поздно подключились к разработке и подписанию генерального соглашения 2021-2023 и было условие о согласии наших членов, сейчас это условие обязательное?
- если в отраслях транспорта отсутствуют отраслевые соглашения, то мы как Союз имеем ли право участвовать в подписании отраслевых соглашений транспорта?

***Бекмагамбетова Г.М.:***

- для водителей автобусов разряды нужны?

***Аманбаев С.Ш.:***

- большой дефицит водителей автобусов, 30 - 35 % нехватка людей, большая переработка, 300 часов в месяц работают водители;
- разрядность, возможно, будет препятствовать.

***Бекмагамбетова Г.М.:***

- когда разрабатывали профстандарты от разрядов отошли;
- при получении субсидий от местных исполнительных органов имеет значение размера оплаты водителей, их разрядность, уровень квалификации;
- есть ли какое обоснование, анализ среднего уровня заработной платы?
- определяется ли какой-нибудь тариф?

***Аманбаев С.Ш.:***

- зарплата водителя определяется методикой расчета (2011) и принимается как средняя по региону, например, сейчас в Алматы 314 тыс. тенге средняя зарплата водителя, по каждому региону своя зарплата средняя;
- речь идет только о пассажирских автобусных перевозках с регулируемым тарифом, в остальных секторах автотранспорта это уже диктует рынок;
- отраслевое соглашение должно учитывать ситуацию в регионах;
- мы ознакомлены, что на севере Германии четко отрегулирована заработная плата и сварщика, и водителя, всех на рынке труда, и таким образом поддерживается социальное спокойствие;
- к примеру, обращаются водители автобусов с предложением создать свой профессиональный союз, у них нет средств, им надо методически помогать, у нас нет ресурсов, возможностей, а задача государственная;

***Бекмагамбетова Г.М.:***

- вопрос в том, что доходы от пассажирских перевозок не покрывают расходы, поэтому они вынуждены получать субсидии от государства, если бы государство могло предоставлять больше за счет повышения качества, тогда категории, разрядность водителя, то имела бы востребованность;
- государство на это сейчас не пойдет, а сам работодатель находится в определенных рамках.

***Альмаханова Г.Ж.:***

- коллективные договора заключаются на уровне предприятий – членов ассоциации;
- в социальном партнерстве три «угла», а сегодня на встрече нет «углов» - государства и профсоюзов;

- не ясно по какой отрасли обсуждается социальное партнерство – авто или ж.-д.?
- мы, ассоциации во внутренние отношения предприятий не вмешиваемся и не поднимаем их внутренние вопросы (зарплата и т.д.), а поддерживаем их во внешнем окружении;
- нужно собрать сначала все три стороны социального партнерства;
- преподаватели учебных центров по подготовке водителей в основном подрабатывают, это не основное их место работы, здесь трудовые отношения сведены до минимума в отличие от основного места работы;
- в подобных обсуждениях нужны представители государственных органов, возможно, на региональном уровне (областном или районном).

***Бекмагамбетова Г.М.:***

- работники могут переходить из одной отрасли в другую, например, в этой отрасли мы ему ставим какой-то разряд, он переходит в другую отрасль, имея за плечами такой разряд в одной отрасли, другой отрасли может уже не соответствовать;
- есть национальная рамка квалификация, она служит базой, можно сделать общую рамку для отраслей по присвоению разрядов, исходя из опыта работы, знания, умений как в ЕТКС;
- в ЕТКС разряды предусмотрены, но для высоких разрядов, там могут не требоваться соответствующее образование, окончание каких-то курсов, просто описываются знания и умения, а я так понимаю, что для каких-то видов деятельности сейчас все равно для высокого разряда требуется специальная подготовка по каждой профессии.

***Мукушев К.К.:***

- мы 3-4 года назад разрабатывали отраслевые рамки, и они должны быть ориентиром требований и справочником по уровням квалификаций, в т.ч. разрядов для профессий отрасли;
- мы разрабатывали профстандарты, где подробно указаны актуальные требования к функциям, профессиональным задачам, умениям, знаниям, к уровню образования;
- сейчас эти профстандарты переутверждаются в министерствах;
- предлагаю в рамках проекта взять ОРК по ж.-д. или автотранспорту и проанализировать эти вопросы;
- наряду с опытом стран европейских, нам полезен опыт стран Евразийского экономического Союза и, возможно, КНР.

***Бекмагамбетова Г.М.:***

- не могу сказать, что разработанные ОРК и профстандарты не применяются, когда разрабатываем штатные структуры предприятий по разным отраслям, мы к ним обращаемся;
- про ОРК большинство не знает, в основном используют старые справочники.

***Аманбаев С.Ш.:***

- надо учитывать, как подписываются сейчас отраслевые соглашения, обычно иницирует министерство и поддавливает на отраслевые ассоциации, приглашают профсоюзные объединения;
- подписывающие организации от профсоюзов не всегда связаны с работниками отрасли подписываемого соглашения.

***Исабеков М.У.:***

- для двухстороннего обсуждения провести обсуждение результатов анализа социального партнерства с представителями работников отрасли и профсоюзов – инициаторов создания профсоюза водителей автобусов, работников автошкол, подписывающих коллективные договора и представителей «Казпрофстранс» (сегодня по уважительной причине не смогла принять участие).

***Мукушев К.К.:***

- в рамках международного проекта можем рекомендовать пилотный проект, наряду с отдельными секторами ж.-д. транспорта (ЦСБ, экспедиторы, операторы вагонов, подъездные пути и др.), и сектора автотранспорта (автобусные перевозки, автошколы др.) как наиболее компактные, в которых легче провести пилотные мероприятия.

***Табажанова Ж.К.:***

- по итогам первого совещания мы обсуждали вопросы, в наших компаниях нет профсоюзов, не заключаются коллективные договора;

- наша ассоциация создана для поддержки и защиты интересов членов – предприятий работодателей, и вопросы трудовых отношений, взаимодействия с работниками предприятий пока не наша задача;
- эти вопросы не предусмотрены нашим уставом, мы не можем запрашивать вопросы социально-трудовых отношений у своих членов.

**Мукушев К.К.:**

- мы внесли изменения в устав СТК «KAZLOGISTICS», утвержденные общим собранием, о видах работ, задачах по социальному партнерству;
- мы также планируем принять участие в разработке и подписании генерального соглашения на 2024-2026 годы.

**Предложения:**

1. Провести оценку содержания отраслевых рамок квалификаций по ж.-д. или автотранспорту как предметов диалога между ассоциациями работодателей и профсоюзов.
2. Для формирования двухстороннего социального диалога провести обсуждение результатов анализа социального партнерства с представителями работников отрасли и профсоюзов – инициаторов создания профсоюза водителей автобусов, работников автошкол, подписывающих коллективные договора и представителей «Казпрофстранс».
3. Для отработки процедур и практического моделирования социального диалога в отраслях транспорта при поддержке руководства проекта - Bildungswerk der Wirtschaft MV e.V., провести в сентябре месяце 2023 г. интерактивный семинар с элементами симуляции и разделением на малые группы по разработке текстов отраслевых соглашений с участием работодателей и профсоюзов (представителей работников) отрасли. Руководителем семинара определить г-на Манцке Х. (*владеет русским языком*), экспертами-консультантами семинара г-на Макау Д. и г-жу Ержигитову Ш.

*Составил Исабеков М., 2 июня 2023 г.*

*Видеозапись обсуждения: <https://youtu.be/MxlYYam9R4A>*

*Whatsapp-чат проекта «Социальный диалог»: <https://chat.whatsapp.com/Fxj6q7mY3be5rbVF5bHGIV>*