

## **РОЛЬ ГОСУДАРСТВА В СИСТЕМЕ СОЦИАЛЬНОГО ПАРТНЕРСТВА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ**

**Андреенков Денис Викторович**

магистрант, ФГБОУ ВО Донецкая академия управления и государственной службы, РФ, Донецкая Народная Республика, г. Донецк

## **THE ROLE OF THE STATE IN THE SYSTEM OF SOCIAL PARTNERSHIP IN RAILWAY TRANSPORT**

**Denis Andreenkov**

Graduate student, Donetsk Academy of Management and Public Service, Russia, Donetsk People's Republic, Donetsk

**Аннотация.** В статье рассмотрена роль государства в системе социального партнерства; выявлены особенности российской модели социального партнерства; рассмотрена система социального партнерства на отраслевом уровне (железнодорожном транспорте).

**Abstract.** The article examines the role of the state in the system of social partnership; identifies the features of the Russian model of social partnership; examines the system of social partnership at the sectoral level (railway transport).

**Ключевые слова:** социальное партнерство, государство, работник, работодатель, отраслевое соглашение, Генеральное соглашение, ЖЕЛДОРТРАНС.

**Keywords:** social partnership, state, employee, employer, industry agreement, General agreement, ZHELDORTRANS.

**Актуальность темы исследования.** В системе развития социального партнерства важнейшая роль принадлежит государству.

Оно должно способствовать соблюдению законных интересов работников и работодателей. С одной стороны, государство выступает в роли арбитра и гаранта прав трудящихся, работодателей и их объединений, так как обладает законодательными и правоохранительными полномочиями. С другой стороны, являясь крупным работодателем, государство через органы исполнительной власти выступает в роли равноправной стороны в переговорах по урегулированию социально-трудовых отношений и заключению договоров и соглашений с другими сторонами социального партнерства.

На Российских железных дорогах, социальное партнерство складывается как трехстороннее

представительство (работодатели, профсоюзы и государство). Для того чтобы исследовать состояние социального партнерства на железнодорожном транспорте необходимо охарактеризовать каждую сторону системы, особенно государство.

**Цель данной статьи** является раскрытие роли государства в системе социального партнерства на железнодорожном транспорте.

**Изложение основного материала исследования.** В России социальное партнерство складывается как трехстороннее представительство (работодатели, профсоюзы и государство) или как еще называют - модель трипартизма [4, с.29].

Одной из наиболее важных особенностей российской модели социального партнерства является превосходящая, по сравнению с другими участниками процесса становления социального партнерства, роль государства. В определенной степени это связано с историческими особенностями общественных процессов в России. Сложившаяся в стране система социального партнерства многое унаследовала из советского прошлого, когда в трудовых отношениях доминировало государство [1, с.2631].

Можно сказать, что основополагающей формой социального партнерства в России является Генеральное соглашение, основанного на трехстороннем взаимодействии государства, профсоюзов и работодателей. Именно Генеральное соглашение составляет основу системы взаимоотношений субъектов трудового права и способствует развитию экономики, повышению качества уровня жизни людей, удовлетворению общенациональных потребностей.

В развитие Генерального соглашения бизнес и отрасли, как правило, заключают соглашения различного уровня социального партнерства. Содержание соглашений отражают специфику деятельности отрасли в зависимости от сферы регулирования, устанавливают особые условия труда и его оплаты, гарантии, компенсации работникам отрасли на различных уровнях.

Как показывает практика, в процессе социального партнерства государство выполняет следующие функции: регулирует занятость, оплату труда бюджетных организаций, устанавливает минимальный размер оплаты труда на всей территории страны, прожиточный минимум для всех категорий граждан, осуществляет налоговую политику, является арбитром в при трудовых спорах, партнером в сфере социально-трудовых отношений, помимо этого оно является инициатором и участником в процесс разработки нормативных правовых актов, регулирующие отношения между социальными партнерами [3, с.110-112].

Государство занимает особое место в системе социального партнерства на Российских железных дорогах, которое обусловлено не только регулирующей и экономической функциями. Оно также является крупнейшим работодателем, поскольку учредителем ОАО «РЖД», согласно Устава, является Российская Федерация.

Следовательно, государство играет ключевую роль в системе социального партнерства на отраслевом уровне (железнодорожном транспорте). Отраслевой уровень занимает особое положение в системе социального партнерства, поскольку предполагает представительство отраслевых организаций работников и работодателей.

Первое отраслевое соглашение 1992 года положило начало системы социального партнерства на железнодорожном транспорте в новейшей истории России. Оно дало возможность начать решать проблемы, не решаемые десятилетия. Достаточно сказать, что за 1992 году восемь раз повышалась заработная плата, а темпы ее роста составили инфляции с коэффициентом 0,7. Соглашения стали реальным механизмом решения социальных проблем и защиты интересов работников, основой новых коллективных договоров железных дорог и предприятий на железнодорожном транспорте.

За небольшой период времени через отраслевые соглашения удалось решить целый комплекс вопросов социального характера, в первую очередь повысить оплату труда, улучшить условия труда и обеспечить занятость работников, ранний выход на пенсию отдельных профессий и многое другое.

Отраслевые соглашения охватывают разные отрасли экономики, а, следовательно, предприятия различного рода деятельности, расположенные на всей территории страны. При этом отраслевые соглашения законодательно связаны с соглашениями локального уровня – коллективными договорами.

С этой целью в 2007 г. было образовано Общероссийское отраслевое объединение работодателей железнодорожного транспорта (Объединение «Желдортранс») (далее – ЖЕЛДОРТРАНС). Деятельность ЖЕЛДОРТРАНС в социальном партнерстве заключается в выработке основных принципов и подходов (внутренних стандартов трудовых отношений отрасли) в регулировании социально-трудовых и связанных с ними экономических отношений между работниками и работодателями отрасли и направлено на обеспечение баланса интересов работодателей и работников отрасли, на поддержание социальной стабильности в трудовых коллективах, выявление и устранение возможных очагов социальной напряженности [2, с.19-29].

Для определения общих условий оплаты труда, трудовых гарантий и льгот работникам, а также права, обязанности и ответственность сторон социального партнерства ЖЕЛДОРТРАНС проводит переговоры и заключает Отраслевые соглашения на железнодорожном транспорте.

Отраслевой стандарт, один из основных элементов корпоративной культуры организаций отрасли, позволяет эффективно анализировать и оценивать состояние социального партнерства на железнодорожном транспорте.

Фактически Объединение является площадкой, где формируется, представляется и отстаивается согласованная позиция своих членских организаций по различным проектам федеральных законов и иных нормативных правовых актов по вопросам регулирования социально-трудовых и связанных с ними экономических отношений, которые регулярно выносятся на обсуждение экспертного сообщества, а также на различные площадки органов власти, в части внесения изменений в Трудовой кодекс РФ и иные акты, регулирующие вопросы социально-трудовой сферы.

На постоянной основе ЖЕЛДОРТРАНС представляется интересы членских организаций в Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений (РТК), причем как непосредственно в рамках пленарных заседаний РТК, так и посредством системного экспертного участия представителей Объединения в деятельности основных рабочих групп РТК.

В целях развития национальной системы квалификации и внедрения ее элементов в деятельность железнодорожного транспорта в 2014 г. решением Национального совета при Президенте Российской Федерации по профессиональным квалификациям принято решение о создании Совета по профессиональным квалификациям на железнодорожном транспорте в составе представителей ОАО «РЖД», Минтранса России, Росжелдора, РОСПРОФЖЕЛ, университетских комплексов, работодателей отрасли.

Сегодня центр тяжести в вопросах социального партнерства все больше переносится на ЖЕЛДОРТРАНС, как корпоративного регулятора социально-трудовых отношений в холдинге «РЖД». Это обусловлено необходимостью выстраивания единых принципов социального партнерства во всех уже действующих и вновь создаваемых в ходе реформирования дочерних обществах ОАО «РЖД».

Взаимодействие не ограничивается исключительно федеральным уровнем. ЖЕЛДОРТРАНС как сторона социального партнерства активно проводят работу с органами власти субъектов Российской Федерации, в части сфер своего ведения.

**Выводы.** Роль государства в системе социального партнёрства на железнодорожном транспорте РФ заключается в следующем:

- участие в подготовке и принятии законодательных и нормативных правовых актов в области социально-трудовых и связанных с ними экономических отношений. Представители Объединения «Желдортранс», полномочного представителя работодателей железнодорожной

отрасли, регулярно участвуют в мероприятиях федеральных органов исполнительной власти (Минтруда России, Минтранса России, Росжелдора, Роструда);

- участие в деятельности Российской трёхсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений (РТК). В неё входят представители общероссийских объединений профсоюзов, Правительства Российской Федерации и общероссийских объединений работодателей;

- создание Совета по профессиональным квалификациям на железнодорожном транспорте. В его состав входят представители ОАО «РЖД», Минтранса России, Росжелдора, РОСПРОФЖЕЛ, университетских комплексов и работодателей отрасли.

На сегодняшний день можно констатировать, что на железнодорожном транспорте при активном участии государства создана эффективная система социального партнерства, сформированы его основные институты и нормативно-правовая база, позволяющие вести диалог по достижению оптимального баланса интересов работников, работодателей и государства.

### **Список литературы:**

1. Баранов Ю.В. Современный взгляд на систему социального партнерства Российской Федерации [Электронный ресурс] / Ю.В. Баранов, С.Г. Полянская // Российское предпринимательство. - 2017. - Т.18. - №18. - С.2625-2634. - Режим доступа: <https://www.researchgate.net/publication/320413021>

Sovremennyj\_vzglad\_na\_sistemu\_socialnogo\_partnerstva\_Rossijskoj\_Federacii (дата обращения - 28.03.2025).

2. Публичный отчет об итогах социального партнерства Общероссийского отраслевого объединения работодателей железнодорожного транспорта за 2020 год - Официальный сайт «Желдортранс». - С.19-29. - Режим доступа: <https://www.ooorzd.ru/images/pdf/newpdf/02.12.pdf> (дата обращения - 11.10.2024).

3. Стаурский С.С. Роль государства в системе социального партнерства [Электронный ресурс] / С.С. Стаурский, Е.С. Стаурский // Омский научный вестник. Серия «Общество. История. Современность». -2016. -№1. - С.110-112. - Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/rol-gosudarstva-v-sisteme-sotsialnogo-partnerstva-chast-1/viewer> (дата обращения - 03.05.2025).

4. Трудовой Кодекс Российской Федерации от 30.12.2001 №197-ФЗ, принят Государственной Думой 21 декабря 2001 года, одобрен Советом Федерации 26 декабря 2001 года, (ред. от 04.08.2023) // «Российская газета», №256, 31.12.2001 - [Текст электронный] - Режим доступа. - URL: [http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docview&page=1&print=](http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docview&page=1&print=1&nd=102074279&rdk=164&&empire=)

[1&nd=102074279&rdk=164&&empire=](http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docview&page=1&print=1&nd=102074279&rdk=164&&empire=) (Дата обращения 03.04.2025), с.29.