

Текст выступления на VI Международном Евразийском форуме такси

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

Москва
10 августа 2018 года

Тема: Социальные аспекты трудовой деятельности водителей такси.

Уважаемые товарищи, коллеги!

Вчера на открытии Форума такси Мэр Москвы С.С. Собянин начал свое выступление с этапов становления такси в нашей стране. Привел факты из истории.

Мне кажется это очень важным, для того чтобы оценить наше отношение к такси сегодня.

По данным 1980 года в Российской Федерации было порядка 73 тысяч таксомоторов. В стране создавались крупные автохозяйства, таксопарки.

Сегодня в обществе превалирует взгляд на такси как на вид транспорта, относящийся преимущественно к малому бизнесу и индивидуальному предпринимательству.

И это несмотря на то, что число транспортных средств и работающих в такси людей выросло в разы и объем рынка таксомоторных перевозок оценивается суммой порядка 450 млрд. рублей в год.

По данным Аналитического Центра при Правительстве РФ только в легальных перевозках такси в России занято более 330 тысяч автомобилей.

По самым скромным прикидкам извозом такси занимаются почти полмиллиона граждан России и этот рынок будет расширяться.

Вместе с тем организационная модель отрасли такси в настоящее время не сформирована.

Целевых органов управления такси в субъектах Российской Федерации практически нет.

Нет ясности того, должна ли быть отнесена работа в такси к профессиональной деятельности, требующей особых навыков и компетенций? Или это то, что может называться неквалифицированной работой, которой могут заниматься все желающие.

Думаю, мы не можем согласиться с мнением некоторых аналитиков, представляющих работу в такси как место для временной занятости людей, оказавшихся без работы, как некий «слив» граждан, невостребованных на рынке труда.

Совершенно очевидно, что работа водителя под силу не каждому.

Согласно Методическим рекомендациям Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека, утвержденным 6 февраля 2014 г. (МР 2.2.0085-14 «Оценка и прогноз профессиональной надежности и профессионального риска водителей различных автотранспортных средств»), условия

труда водителей предъявляют повышенные требования к профессионализму, надежности и безопасности их труда.

Под профессиональной надежностью водителя понимается его способность в течение определенного времени работать «без отказов», обеспечивать необходимое качество перевозки, без дорожно-транспортных происшествий.

Поэтому, на мой взгляд, необходимо продолжить начатую Министерством транспорта РФ год назад работу по установлению дополнительных условий допуска к водителям профессиональной деятельности. Это позволит выделить из общей группы водителей тех, кто реально способен заниматься извозом на профессиональной основе.

Примечательно то, что на введении дополнительных фильтров допуска к профессии настаивают сами профессиональные водители такси.

Нужно создавать отраслевую систему развития квалификаций на автомобильном транспорте, ускорить создание Отраслевого Совета при Национальном Совете при Президенте Российской Федерации по профессиональным квалификациям. Надо не сокращать, а расширять сеть учебных заведений, обеспечивающих повышение квалификационного уровня водителей. Ведь армия профессиональных водителей по подсчетам специалистов достигает порядка 7 миллионов человек.

Добиться стабильного качества перевозок можно только восстановив постоянный штат водителей такси.

К сожалению дерегулирование, либерализация деятельности такси способствовали деградации трудовых отношений в этом секторе.

Используя водителей такси в качестве технических исполнителей заказов, на них возлагается решение вопросов, за которые согласно Трудовому кодексу должен отвечать организатор производства.

Попытки представить водителей в качестве поборников предпринимательской деятельности в большинстве случаев вызваны желанием собственников подвижного состава и организаций, осуществляющих сбор и распределение заказов на перевозки, - агрегаторов уйти от ответственности за организацию деятельности водителя, обеспечение условий его труда.

Фактически человек остался вне государственной системы социальных гарантий за труд и условия труда.

Нередко работнику непонятны или даже неизвестны условия оплаты труда, не обеспечивается принцип равной оплаты за равный труд.

Не учитываются нормы Федерального отраслевого соглашения по автомобильному транспорту, которое является нормативным актом прямого действия и в настоящее время распространяется на подавляющее большинство организаций и индивидуальных предпринимателей, действующих в автотранспортной сфере. Только 58 отраслевых предприятий, направили в Минтруд России отказы от присоединения к соглашению.

На городском пассажирском транспорте нормы Федерального и региональных отраслевых соглашений учитываются при подсчете цены на транспортную работу по выполнению маршрутных перевозок. Думается, аналогичный подход мог бы быть применен при подсчете стоимости поездки в такси.

В целях обеспечения безопасности перевозок нужно восстановить внешний контроль за условиями труда водителей, продолжительностью работы в смену.

Такой контроль за соблюдением норм Положения об особенностях рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, утверждённого приказом Минтранса России от 20.08.2004 г. № 15 должен быть установлен и со стороны собственников автомобилей, и агрегаторов.

Не должна остаться без внимания и норма статьи 329 Трудового Кодекса РФ, запрещающая работу водителям транспортных средств по совместительству.

Игнорирование законодательства по соблюдению режима труда и отдыха водителей, только в последнее время стало причиной тяжелейших дорожно-транспортных происшествий.

ДТП по вине водителей, уснувших за рулём, произошли в Волгограде, Королёве, Каменск-Уральске, Москве. И этот список может быть продолжен.

Необходимо восстановить фактическое проведение предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров, система проведения которых была во многом утрачена вместе с разукрупнением транспортных предприятий.

Не могу не отметить и то, что водители такси оказались в ущербном положении по сравнению с коллегами, работающими на других видах пассажирских перевозок. Например, в вопросах гарантий и компенсаций за условия труда.

Большинство рабочих мест в такси не подвергаются оценке на наличие вредных факторов. Степень вредности работы водителей не устанавливается. По сути, законодательство о специальной оценке условий труда для данной категории граждан Российской Федерации не действует.

Вы знаете, что при определении класса вредности на рабочих местах 3.1 работникам должны предоставляться дополнительные выплаты. При классе вредности 3.2 – предоставляется дополнительный отпуск не менее 7 календарных дней.

Большинство же водителей такси не то, что дополнительных – ежегодных оплачиваемых отпусков не имеют.

ЦК профсоюза совместно с Российским автотранспортным союзом, при поддержке Минтранса России, инициировали утверждение Особенности при проведении специальной оценки условий труда на рабочих местах водителей городского пассажирского транспорта общего пользования. Они утверждены Приказом Минтруда России от 30 июня 2017 года № 543н.

Подходы к оценке работы водителей автобусов, могут с успехом применяться и для водителей таксомоторов.

При этом можно использовать предложенный нами и утвержденный Минтрудом механизм проведения СОУТ не на каждом рабочем месте, а с учетом наличия аналогичных рабочих мест, что также позволит работодателям такси сэкономить на оплате работы за проведение СОУТ аттестующей организации.

Лишь немногие водители такси могут рассчитывать на предоставление установленных законодательством гарантий в области социального страхования из-за неперечисления средств во внебюджетные социальные фонды.

Социальным взрывом в будущем может обернуться наплевательское отношение к вопросам пенсионного обеспечения водителей.

Не секрет, что сегодня ставится вопрос об обеспечении принципов справедливости при назначении человеку страховой пенсии по старости. Работник, за которого не осуществляется выплата в Пенсионный фонд Российской Федерации, не сможет претендовать на пенсионные выплаты в будущем.

В дополнение скажу, что из-за отсутствия нормальных трудовых отношений водители такси лишены действующих в отрасли **моральных стимулов к производительному труду**. Они практически не поощряются Знаками отличия министерства «За безаварийную работу», не претендуют на награды отраслевых организаций, в том числе общественных, на звание «Ветеран труда» и соответствующие льготы. Честно говоря, и простое «СПАСИБО» за работу они редко когда слышат.

Вчера на форуме Мэр Москвы С.С.Собянин вручил награды некоторым работникам и КОЛЛЕКТИВАМ транспортных предприятий. К сожалению, понятие коллектива для сегодняшнего такси – редкость.

А поэтому социального партнерства, социального диалога в такси сегодня тоже нет.

Значительное число транспортных предприятий не входят в состав объединений работодателей, как регионального, так и федерального уровней. Не достаточная координация и среди профсоюзов.

Работники такси могут остаться без должного представительства и сегодня, при рассмотрении в стране вопроса о повышении пенсионного возраста.

Вы знаете, что Государственная дума 16 июля 2018 года приняла в первом чтении законопроект по этому вопросу.

Здесь мы нашли взаимопонимание с Российским автотранспортным союзом. Мы совместно заострили внимание общества на необходимости особого отношения к повышению пенсионного возраста водителей транспортных средств, чей труд связан с повышенными физическими и эмоциональными нагрузками, с высокой степенью напряженности труда.

Наша позиция основывается не только на внутреннем убеждении и мнении людей, но и на мнении научных экспертов.

Надо сказать, что нас слышат.

Сегодня об особом отношении к труду водителей говорят на площадках Академии труда и социальных отношений, ТПП, Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений, в других инстанциях.

Считаю, что только в диалоге всех участников производственного процесса перевозок, как организаторов перевозок – агрегаторов и операторов, владельцев транспортных средств – таксомоторных предприятий и индивидуальных предпринимателей, так и работников может быть найдено оптимальное решение.

В заключение хотелось бы предложить принять меры, в том числе за счет внесения изменений в действующее законодательство, обеспечивающие:

1. восстановление понятной системы организации таксомоторных перевозок в стране;
2. четкое определение полномочий, обязанностей и ответственности каждого участника процесса перевозок такси;
3. восстановление системы трудовых отношений, обеспечив заключение трудовых договоров с водителями;
4. развитие в системе перевозок такси социального партнерства между работодателями и работниками с участием органов власти Российской Федерации и субъектов Российской Федерации;
5. вхождение работодателей и индивидуальных предпринимателей в отраслевое объединение работодателей;
6. создание на таксомоторных предприятиях представительных органов работников в лице профсоюза.
7. предложить работодателям обеспечить соблюдение трудовых гарантий для работников такси наравне с работниками других видов автоперевозок;
8. Учесть гарантии по оплате труда работников при расчете стоимости транспортной работы и стоимости поездки в такси.

Эти предложения дискуссионные и требуют проработки.
Профсоюз готов их обсуждать.