

Кондарев Алексей Михайлович

магистрант

ФГБОУ ВО «Московский автомобильно-дорожный
государственный технический университет (МАДИ)»

г. Москва

АНАЛИЗ ОСОБЕННОСТЕЙ ПРИМЕНЕНИЯ РЕЖИМОВ ТРУДА И ОТДЫХА ВОДИТЕЛЕЙ В ФУНКЦИОНИРОВАНИИ НАЗЕМНОГО ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА

***Аннотация:** в статье анализируются особенности применения режимов труда и отдыха водителей в рамках функционирования наземного городского пассажирского транспорта. Проведён анализ сценарных вариантов соблюдения установленных режимов труда и отдыха водителей, выявлены недостатки в действующих нормативно-правовых актах, регламентирующих режим труда и отдыха водителей.*

***Ключевые слова:** наземный городской пассажирский транспорт, тахографы, маршрутная сеть, режимы труда и отдыха водителей, специальные перерывы.*

В настоящее время функционирование современной системы городского пассажирского транспорта невозможно представить без обеспечения необходимого уровня безопасности процесса перевозок. Поддержание соответствующего состояния здоровья водителей и недопущение их переутомления являются приоритетными задачами. В то же время федеральным законодательством предусмотрено дальнейшее расширение применения тахографов – устройств для автоматизированного и объективного контроля соблюдения режимов труда и отдыха водителей. Данная мера обусловлена необходимостью устранения сложившегося пренебрежительного отношения перевозчиков к предоставлению водителям нормативных периодов для отдыха. Вместе с тем при устоявшейся практике организации перевозок в РФ полностью выполнять требования к режиму труда и отдыха водителей представляется затруднительным без проведения определённых мероприятий по изменению системы транспортного обслуживания населения.

Согласно пункту 3 Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (утверждены Постановлением Правительства РФ от 14.02.2009 №112) наличие расписания является обязательным при организации движения на маршруте. В настоящее время влияние качества применяемого расписания движения на эффективность работы подвижного состава и степень удовлетворения транспортного спроса остаётся недооцененным. В частности, до настоящего времени не наблюдается устойчивой положительной тенденции в вопросе соблюдения перевозчиками режимов труда и отдыха водителей.

Режимы труда и отдыха водителей в рамках наземного городского пассажирского транспорта (далее – НГПТ) регламентируются Приказом Минтранса от 20.08.2004 №15 «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей» (далее – Приказ №15) и Приказом Минтранса от 18.10.2005 №127 «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей трамвая и троллейбуса» (далее – Приказ №127). В части НГПТ режимы труда и отдыха водителей автобуса, троллейбуса и трамвая до 05.06.2018 были в целом идентичными. С 03.05.2018 пункт 19 Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, утвержденного Приказом №15 (далее – Положение), перестал содержать две важные для перевозчиков, эксплуатирующих маршруты в городском сообщении, формулировки: «на междугородных перевозках» и «непрерывного управления». Исключение указанных формулировок автоматически повлекло необходимость руководствоваться при организации работы городских автобусных маршрутов режимами труда и отдыха, ранее применяемыми для междугородных перевозок грузов и пассажиров.

Исходя из анализа Приказа №15, можно заключить, что в большей степени данный нормативный правовой акт ориентирован на грузовые перевозки и учитывает их специфику. В частности, пункт 19 Положения указывает на необходимость контроля времени управления автомобилем со стороны водителя автобуса. Вместе с тем, определение водителем промежутков времени, в течение которых

осуществляется движение транспортного средства, не полной в мере коррелируется с принципами обеспечения регулярности пассажирских перевозок и гарантированности оказания оплаченной услуги пассажирам. В частности, Приказ №15 не учитывает следующую специфику регулярных пассажирских перевозок.

1. Наличие маршрутов с временем оборота более двух часов. Указанные маршруты, например, имеют место быть в городе Москве. При этом чаще всего, несмотря на географическую линейность, такие маршруты являются закольцованными, т.е. межрейсовый отстой осуществляется в одной точке. Организация межрейсового отстоя в двух точках в большинстве случаев труднореализуема по причине отсутствия соответствующих площадок для стоянки автобусов без создания помех для других участников дорожного движения, а также помещений для отдыха водителей и санузлов. В то же время функционирование маршрута в кольцевом режиме влечет определенное удобство для пассажиров, поскольку беспрепятственно реализуются транзитные корреспонденции через условный конечный пункт маршрута и отсутствует необходимость вторично оплачивать проезд.

2. Наличие пригородных маршрутов с временем рейса более 2 часов. Часть 3 статьи 4 Федерального закона от 08.11.2007 №259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» определяет пригородное сообщение как сообщение между населенными пунктами на расстояние до 50 километров включительно между границами этих населенных пунктов. Однако, если учитывать протяжённость маршрута в пределах населённого пункта, являющегося его начальным остановочным пунктом, а также в пределах населённого пункта, являющегося его конечным остановочным пунктом, то длина маршрута может составить 60–70 и более километров. Если учитывать, что средняя скорость сообщения пригородных маршрутов лежит в диапазоне 20–25 км/ч, то время рейса определяется значением более двух часов.

Проведём анализ сценарных вариантов применения соблюдения установленных режимов труда и отдыха водителей для системы НГПТ.

Поскольку пункт 19 Положения определяет, что во второй части рабочей смены водителя специальные перерывы продолжительностью 15 минут должны предоставляться не реже, чем через 2 часа управления автомобилем, то эксплуатация вышеописанных маршрутов представляется невозможной либо, по меньшей мере, затруднительной. Организация на указанных маршрутах отстоя продолжительностью 15 минут на промежуточных остановочных пунктах приведёт к увеличению времени в пути для пассажиров, а также созданию помех для других транспортных средств, использующих соответствующих участков улично-дорожной сети. Пересмотр маршрутной сети и создание системы перехватывающих маршрутов, даже в случае наличия билетов с функцией бесплатной пересадки, ведет к дополнительным неудобствам для пассажиров.

Существует ещё одна возможность сохранения протяжённых маршрутов, а именно применение подменных водителей. Однако реализация этой технологии влечёт существенный рост затрат транспортного предприятия, а следовательно, и себестоимости перевозок, поскольку должны иметься в наличии пункты отдыха водителей на промежуточных остановочных пунктах маршрута. Безусловно, такую технологию можно реализовать только на крупных транспортных предприятиях, обладающих маршрутной сетью с высокой плотностью. В то же время необходимо отметить, что 26.07.2017 были внесены изменения в Приказ Минтранса от 21.08.2013 №273 «Об утверждении порядка оснащения транспортных средств тахографами» (далее – Приказ №273), предусматривающие применение тахографов на НГПТ с 01.07.2019. Таким образом, при смене водителей будет тратиться дополнительное время на смену карт в тахографе.

На основании изложенного, несмотря на ужесточение режимов труда и отдыха водителей, существуют обоснованные сомнения, что реализация на практике Приказа №15 приведёт к снижению утомляемости и стабильности психоэмоционального состояния водительского состава.

1. Согласно подпункту б пункта 15 Положения специальные перерывы для отдыха от управления транспортным средством (далее – специальные перерывы) включаются в рабочее время водителя. В то же время на основании пункта 19

Положения специальные перерывы можно совмещать с обеденными перерывами, которые не включаются в рабочее время. При этом пунктом 24 Положения жестко регламентируется лишь продолжительность обеденных перерывов, а периодичность их предоставления отводится на усмотрение перевозчика по согласованию с работником или представительным органом работников. Статья 108 Трудового кодекса РФ определяет периодичность обеденных перерывов таким же образом. На основании изложенного, в интересах перевозчика обеспечить максимальное совмещение специальных перерывов с обеденными перерывами. Таким образом, при наиболее широко применяемой 12-ти часовой рабочей смене с точки зрения перевозчика целесообразно предоставить водителю 4 обеденных перерыва продолжительностью 30 минут. Если принять среднестатистическое время оборотного рейса НГПТ 75–90 минут, то во второй половине рабочей смены водителя обеденные перерывы будут назначаться через каждый оборотный рейс. Такое планирование графиков является неудобным как для водителей, так и для перевозчиков. Однако в противном случае для сохранения сложившегося уровня качества транспортного обслуживания населения необходимо будет увеличить количество выпускаемых на линию машин, а также число задействованных водителей, что в любом случае ведёт к росту себестоимости транспортной работы. Кроме того, увеличение задействованных трудовых и материальных ресурсов в нынешней ситуации не всегда возможно по причине их дефицитности. В то же время планирование графиков в соответствии с новыми поправками к Приказу №15 ведёт к неудобству для водителей, поскольку ограниченная продолжительность обеденных перерывов не позволит работникам в полной мере использовать указанный промежуток времени по своему усмотрению. Для транспортной компании применение графиков с обеденными перерывами короткой продолжительностью влечет увеличение количества используемого подвижного состава в межпиковое время, что ограничивает возможность проведения регламентных работ на части транспортных средств дневное время.

2. Поскольку в качестве соблюдения режима труда и отдыха водителя будет засчитываться только перерывы продолжительностью не менее 15 минут, то на

практике при составлении расписаний перевозчик будет стремиться к минимизации или к полному ликвидации иных видов отстоев меньшей продолжительностью. Это означает, что при рациональном подходе сложившиеся на практике межрейсовые отстои на конечных остановочных пунктах продолжительностью 5–7 целесообразно заменить одним специальным перерывом по истечению соответствующего лимита времени управления автобусом. Указанное может быть применимо на маршрутах с временем рейса 25–45 минут. Однако данный подход фактически ведет к неуместному закольцеванию маршрутов, что может негативно влиять на пунктуальность прибытия транспортных средств, поскольку вследствие заторовых ситуаций на улично-дорожной сети большинства крупных городов РФ скорость движения подвижного состава может лежать в широком диапазоне значений. Таким образом, применение при составлении расписаний методов, обусловленных особенностями действующих режимов труда и отдыха, влечёт неудобство пользования НГПТ для пассажиров, поскольку даже время отправления от начального/конечного остановочного пунктов будет носить вероятностный характер. Вследствие изложенного пассажиры не смогут применять расписание движения для планирования поездок.

3. На основании пункта 19 Положения и части 2 статьи 11.23 Кодекса об административных правонарушениях РФ (далее – КоАП) ответственность на нарушение режима труда и отдыха несёт водитель. Штраф, налагаемый на водителя, в соответствии с КоАП составляет от одной до трёх тысяч рублей. С учётом обязательного с 01.07.2019 (на основании Приказа №273) применения тахографов на НГПТ водителям придётся обратить внимание на режимы труда и отдыха и отслеживать их соблюдение. В то же время нельзя исключать попытки саботажа и умышленного снижения производительности со стороны водителей. Даже в настоящее время присутствуют случаи умышленного снижения темпа движения водителями с целью потери последующих рейсов или отправки в укороченный рейс по указанию диспетчера. Использование подобных схем, несомненно, ведёт к ухудшению транспортного обслуживания населения. Кроме того, перевозчику крайне трудно пресечь подобные случаи ухода от исполнения

профессиональных обязанностей, поскольку водители правы с точки зрения законодательства, а нормы времени на рейс формируются исходя из среднестатистической загруженности дорог.

На основании изложенного можно сделать вывод, что режимы труда и отдыха водителей, регламентированные Приказом №15, не в полной мере учитывают специфику городских и пригородных перевозок. Реализация утвержденных режимов труда и отдыха водителей автобусов на практике ведёт к увеличению трудоёмкости при составлении расписаний движения, а также к снижению уровня предсказуемости работы НГПТ и порождению наличия не в полной мере удовлетворенного транспортного спроса. Одним из возможных вариантов сглаживания ситуации может служить развитие и экстенсивное увеличение провозных мощностей городского электрического транспорта, в отношении водительского состава которого действуют более щадящие режимы труда и отдыха. Другим путем нивелирования сложившейся проблематики является учёт режимов труда и отдыха водителей при проектировании маршрутной сети путём применения соответствующих методик.

Список литературы

1. Приказ Минтранса России от 20.08.2004 №15 (ред. от 03.05.2018) «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_50066/

2. Приказ Минтранса России от 18.10.2005 №127 (ред. от 17.06.2015) «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей трамвая и троллейбуса» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_56660/