



«ТРАНСПОРТНАЯ АССОЦИАЦИЯ МОСКОВСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ»

121170, г.Москва, ул.Дениса Давыдова д.2,
Тел.: 8 (499) 148-65-19, www.nptama.ru, E-mail: np-tama@mail.ru

ОТКРЫТОЕ ПИСЬМО

Система организации таксомоторных перевозок пассажиров переживают самый драматический период своего существования. Во всех странах мира, в том числе в Российской Федерации, где перевозки осуществляются посредством принятия и распределения заказов «агрегаторами» через мобильные платформы (приложения), возникают общественные протесты, забастовки и т.д.

Попытка самоубийства водителем такси в офисе одного из агрегаторов безусловно является недопустимым актом. Очевидно, это является действием человека, полностью отчаявшегося и разочаровавшегося в справедливости своих трудовых отношений, уровня оплаты труда, социального статуса и т.д.

Надо отметить, что к сожалению, за последние годы в мире значительно участились случаи самоубийства среди водителей такси, недовольных уровнем оплаты труда.

Сложившаяся ситуация в сфере такси является следствием ряда принципиальных положений, негативно влияющих на эту сферу деятельности:

1. Попытка доказательства агрегаторами всему сообществу, органам власти, судебным органам, антимонопольным и надзорным органам и др. посыл, что они являются «доской объявлений» и оказывают исключительно информационные услуги.

Эта риторика до сих пор «жива» и даже находит понимание у некоторых представителей структур власти благодаря имеющейся брешу в действующем законодательстве. С другой стороны, происходит постоянное оттягивание этими же инстанциями принятия соответствующего закона о такси с установлением правового статуса «агрегатор».

Статус кво только на руку агрегаторам, т.к. никаких действенных мер против их серой деятельности за последние 5-7 лет так и не были приняты.

В профессиональном сообществе всем давно понятно, что этот лозунг является лживым и не соответствует практической реальности.

2. Агрегаторы такси стали фактическими регуляторами тарифов на перевозки пассажиров. В последнее время в своих комментариях в СМИ, в рекламных роликах и т.д. они стали особо подчеркивать, что «перевозку осуществляют их партнеры». Красивая и лживая игра, поскольку фактическим работодателем для водителя является именно агрегатор. Стоимость поездки, т.е. тарифное регулирование, также определяет именно агрегатор. Какие типы транспортных средств включать в те или

иные тарифные сетки также определяет агрегатор, т.е. кроме тарифов фактически он регулирует экономику бизнеса.

В сложившейся системе организации таксомоторных перевозок наиболее пострадавшей стороной является водитель.

В г. Москве средний уровень комиссии агрегаторов вырос с 2,75% в 2012 году до 25-30% в 2019 году, а водитель такси стал получать чистый доход за этот же период в 2,5 раза меньше. Правила, установленные агрегаторами привели к принуждению водителей к переработкам. Приемлемый уровень заработной платы водителей такси в Москве достигается при 17-18 часах работы на линии.

Водители лишены трудовых отношений и социальных мер защиты. В социальном и трудовом пространстве они незащищены и бесправны.

Ассоциация «ТАМА» в недавнем своем Открытом обращении относительно безопасности перевозок в такси высказывала свою принципиальную оценку негативной роли агрегаторов. Ответом агрегаторов стало отрицание через СМИ и другие каналы влияния своей причастности к реальным проблемам. Мы неоднократно заявляли и повторно предлагаем всем агрегаторам сесть за стол переговоров с участием представителей других сторон таксомоторного бизнеса: власти, таксомоторных компаний и ИП, водителей, профсоюзов, общественных организаций и т.д. Необходим честный и откровенный диалог с целью выработки общих правил деятельности. Это является единственным способом дальнейшего развития бизнеса с безусловным учетом интересов всех других участников (по крайней мере до принятия закона о такси).

Агрегаторам такси дается шанс на деле доказать свою социальную ответственность за качество и безопасность бизнеса такси, а не на телеэкранах, конференциях, выставках и в печатных СМИ.

Водитель физически является ключевым производственно-трудовым звеном при организации перевозок пассажиров легковыми такси (не владелец или директор компании агрегатора или таксопарка). Он должен стать полноправным членом социума с достойным уровнем оплаты за свой тяжелый труд. Не решив эту задачу систему всегда будут раздирать проблемы и противоречия.

Директор Ассоциации содействия развитию транспортной отрасли «Транспортная Ассоциация Московской Агломерации»
(Ассоциация «ТАМА»)



30.10.2020.

Н.О. Блудян