

Петиция сообщества водителей такси, выполняющих заказы в сотрудничестве с сервисом «Яндекс Про» (ООО «Яндекс.Такси»).

Статьи петиции.

- 1. Основные положения и цель петиции.**
- 2. Сложившаяся ситуация.**
- 3. Экономическое обоснование.**
- 4. Последствия при отмене смен для ИП и Самозанятых в такси, по Москве и Московской области.**
- 5. Предложения и выводы.**

1. Основные положения и цель петиции.

1.1 Настоящий документ направляется в Общество с ограниченной ответственностью «Яндекс.Такси», далее Служба Заказа Такси, Сервис Заказа Такси или Сервис (сокращенно СЗТ, Сервис), которое выступает партнером перевозчиков (ИП – индивидуальные предприниматели и водители самозанятые, в дальнейшем партнеры СЗТ, Сервиса), Сервис предоставляет партнерам – доступ к Сервису и различным инструментам (в том числе Яндекс Про, ранее Таксометр), выполняет поиск, сопровождение и удержание пассажиров в сервисе (аккаунтинг пассажиров-клиентов или просто клиентов), проводит с партнерами совместные акции, а также, услугу «Перевозка пассажиров и багажа легковым такси» осуществляют партнеры Сервиса. Все основные положения и определения изложены в оферте ООО «Яндекс.Такси» по адресу в сети интернет https://yandex.ru/legal/taxi_offer.

1.2 Петиция с подписными листами будет отправлена в ООО «Яндекс.Такси», по юридическому адресу, а также копия-уведомление петиции, за подписью счетной комиссии в Министерство транспорта Российской Федерации, Министерство экономического развития Российской Федерации, Администрацию Президента Российской Федерации.

1.2.1 Состав счетной комиссии будет закреплен отдельным документом, за подписями участников счетной комиссии, подать заявку на участие в счетной комиссии может любой водитель такси, работающий на постоянной основе в Москве и Московской области, в случае отсутствия желающих, состав счетной комиссии определяется из числа активистов, участвующих в сборе подписей.

1.3 Цель петиции, обратить внимание на ситуацию (описано в ст. 2 данной петиции), в связи с которой произойдет ухудшение положения представителей предпринимательства в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси (в дальнейшем микробизнеса).

1.4 Петицию подписывают представители микробизнеса Москвы и Московской области, водители такси, водители такси ИП без наемных сотрудников и Самозанятые водители такси (далее водители такси, микробизнес), основной причиной составления данного

документа, является ухудшение социального-экономического статуса водителей такси, а в дальнейшем материального и как следствие ухудшение социального положения самих предпринимателей, их семей и близких.

1.5 Водители такси ИП без наемных сотрудников, водители такси самозанятые, подписывающиеся под этой петицией, работают в «белую», платят налоги, согласно Статьи 57 Конституции РФ и Налогового Кодекса РФ.

1.6 Работа в такси, непосредственно за рулем, является деятельностью с довольно высокой ответственностью, непосредственно за пассажиров и других участников дорожного движения. Также эта работа связана с высокой концентрацией во время осуществления непосредственной деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси и как следствие утомляемостью и накоплением усталости в среднесрочной перспективе.

2. Сложившаяся ситуация.

2.1 Ситуация, на рынке перевозок пассажиров и багажа легковым такси, складывается следующим образом – с 13 марта 2023 года, СЗТ (ООО «Яндекс.Такси») известила партнеров о закрытии опции по «оплате смен», данная опция, на территории Москвы и Московской области, являлась фиксированной ценой оплаты вознаграждения службы заказа такси (комиссии) за промежуток времени (12 часов). Данная опция предоставлялась СЗТ, более двух-трех лет. Эта опция позволяла получать дополнительный доход, занятых в данной сфере, непосредственным управлением транспортным средством, до 30000-40000 тысяч рублей в месяц. Данной опцией пользовались водители зарегистрированные как ИП и самозанятые, а также ряд остальных водителей имеющими взаимоотношения с партнерами и выполняющими заказы, предоставляемые Сервисом от имени Служб Такси (партнеров ООО «Яндекс.Такси»), со своим автомобилем, либо арендующие транспортное средство у иных собственников, как орудие труда для предпринимательской деятельности.

2.2 Статистику сервис заказа такси не раскрывает, тем более не будет подтверждать данные, так как это коммерческая информация. Партнеров и водителей просто поставили перед фактом. Мы понимаем, что данная опция могла быть временной, но официально об этом никто не уведомлял, в связи с чем представители микробизнеса строили планы и прогнозы по доходам и расходам.

2.3 Фактически за 290-330 часов работы в месяц, водитель получает примерный доход от 200 до 250 рублей в час, что сильно ниже, если смотреть в среднем по рынку и доходам на одного работника, в текущем регионе «Москва» (Москва и ближайшее Подмосковье). Не стоит говорить о том, что это же «бизнес», необходимо учитывать риски и такие ситуации. Мы прекрасно понимаем, что данная деятельность условно называется «микробизнесом», фактически это платформенная занятость, а именно вид деятельности призванный в сложной социально-экономической ситуации создать дополнительные рабочие места.

2.4 С учетом сложившейся системы, работники данной сферы, психологически привязываются к своей работе, после чего становится крайне сложно менять вид

занятости и работу, для этого нужно выйти из «зоны комфорта». Средняя заработная плата по Москве от 50000 до 70000 рублей, мы не берем порядка 15-25% работающих и получающих доходы ощутимо выше этой цифры (в два раза и более), за счет этого и складываются такие данные. Часто без посторонней помощи, отработавший в такси 2-3 года и более, не может покинуть сферу. Либо для этого нужны какие-то ограничивающие факторы или форс-мажорные ситуации.

2.5 Доход и время работы, в тяжелых для зрения, психики и внимания условиях – является не соизмеримым с затрачиваемыми ресурсами. Работники данной сферы, получали более-менее приличный доход, только за счет этой опции. Более 50% работающих в такси, г. Москва и Московская область это подработчики, которые не работают систематически полный рабочий день (смену), их доход более низкий, так как это не основной вид их заработка, а назвать их профессиональными водителями крайне сложно, так как в целом это работа «по совместительству».

3.1 Параметры экономического обоснования.

Тариф и класс машины в такси - Комфорт+

Число рабочих дней (смен) в месяц – 30

Рабочих часов в день – ~12

Аренда автомобиля сутки – ~3000р

Средний налог (самозанятого, усреднено с учетом платежей от физ и юрлиц) – 5%

Расходы на бензин за смену – 1300р

Средний общий доход в день – ~11000р

Стоимость мойки – 300р

Количество моек в месяц – 15

Средний процент СЗТ (комиссия, расчет является примерным и может иметь разброс в ± 1-3%) – 25.8% + 5% за опцию с точкой Б + 2.5% (средняя надбавка за использованные опции по делам и мой район) = 33.3% (уходит Сервису ООО «Яндекс.Такси»)

3.2 Расчет доходов и расходов:

$11000р * 30 \text{ дней} = 330000р$ (месяц)

$33000р - 33.3\%(109890р) = 220110р$ (за вычетом комиссии Службы заказа такси)

$220110 - (1300*30) = 181110р$ (вычли расходы на бензин)

$181110 - (3000*30) = 91110р$ (вычли аренду авто за месяц)

$91110 - (300*15) = 85110р$ (вычли расходы на мойку авто)

$85110 - (330000 - 5\%) = 68611р$ (вычли налог 16500р)

3.3 Итог экономического обоснования ситуации:

Доход водителя «в карман» по итогу месяца, теперь составляет 68611 рублей, за 30 рабочих дней в месяц, по 11-12 часов в день (в среднем).

Если мы берем по 1 выходному дню в неделю, то вычитаем, из итогового дохода, 44000 рублей из общего дохода за месяц, либо добавляем к каждому рабочему дню еще 2 часа, чтобы компенсировать общий доход.

4. Последствия при отмене смен.

4.1 В случае отмены данной опции, водители, работающие по 11-12 часов в день, а иногда и более, вынуждены будут работать еще больше, чтобы перекрыть накладные расходы, свои экономические и социальные обязательства.

4.1.1 Фактически могут начаться проблемы с накоплением усталости, расстройства психики (в срок от 2-3 до 5-6 месяцев), может наблюдаться апатия, а местами даже агрессивное поведение. Также в разы возрастает риск конфликтов с пассажирами и другими участниками дорожного движения. При увеличении рабочего дня более 11-12 часов в день и без выходных, через 4-8 недель работы, значительно возрастает риск дорожно-транспортных происшествий, уже после 5-6 часов нахождения на линии.

4.1.2 В перспективе 5-6 месяцев, могут наблюдаться нервные срывы, снижение умственной активности (в том числе временное ухудшение когнитивных функций – память, фокусировка и распределение внимания, интеллект, восприятие, ориентация во времени и пространстве), что катастрофически влияет на взаимодействие с пассажирами, скорость принятия решений на дороге, а также анализ дорожной ситуации, выбор маршрута, организации рабочего дня и работы с необходимыми документами и отчетностью (как пример - заполнение и наличие ошибок в необходимых для деятельности документах).

4.1.3 В социальном плане, при таком графике работы и отсутствии нормальной компенсации труда, начинают возникать проблемы в семьях. Данные сложности возникают при невозможности выполнения в необходимом объеме своих финансовых обязательств, обязательств в быту, а также из-за большой физической и психологической утомляемости – отсутствие возможности нормального выполнения своих семейных обязанностей, общения с родными и близкими. Данные факторы не редко приводят к скандалам и недопониманию в семьях, а иногда и разводам (разрушение ячейки общества).

4.1.4 Некоторые работающие в такси, нередко начинают злоупотреблять алкоголем, так как это самый простой вариант немного расслабиться и отключиться, что приводит к еще большим проблемам с психикой и нервной системой, так как часто, фиксированные дозы алкоголя употребляются перед сном или в редкие выходные дни, чтобы «снять стресс», но систематически.

4.2 Водители такси, в случае еще больших переработок, будут полностью «отключены» от жизни социума и будут ограничены рамками своей профессиональной и социальной подгруппы, что в среднесрочной перспективе, в ряде случаев, приводит к деградации мышления и личности. В большинстве случаев это обратимо, после длительного отдыха от данной работы, примерно от 1.5 до 3-4 месяцев, когда человек начинает жить иными формами и действиями, участвовать в других делах, уделять время хобби и иным занятиям, помогающим отдыхать, личностно и профессионально развиваться.

Цепочка положений указанная в п.4 также приводит к тому, что работающие в таком режиме не могут нормально соблюдать правила Сервиса (ООО «Яндекс.Такси»), в связи с чем в одностороннем порядке бывают отключены от заказов, из-за жалоб пассажиров и нарушений правил сервиса. Временами такие нарушения носят цель – заработать больше

за меньший промежуток времени, сократив трату своих физических и психологических ресурсов.

5. Предложения и выводы.

5.1 Выводы – в текущей социально-экономической ситуации в стране, такой шаг Сервиса (ООО «Яндекс.Такси») весьма опрометчивый. Пострадают в основном те, кто работает на постоянной основе и систематически, а также ответственно и даже с душой относятся к выполняемой работе. Это все негативно повлияет на качество предоставляемых услуг, а также отрицательно скажется на внешнем и физическом состоянии работающих в такси. Не стоит забывать, что это работа с людьми, а эти моменты являются не менее важными, ведь всегда хочется, чтобы вас вез адекватный, опрятный, отдохнувший и довольный своей жизнью водитель такси. Водителей такси, по неофициальным данным более 2-2.5 миллионов, а работающих с ООО «Яндекс.Такси» уже более 1 миллиона человек, это является ощутимой частью нашего социума, а ситуация, в близлежащей перспективе, затронет многие соприкасающиеся сферы жизни в материальном и психологическом плане.

5.2 Предложения - мы предлагаем, на период непростой экономической ситуации в стране сохранить данные опции, как социальную и экономическую поддержку работников. Предложенные цели, как замена «сменам», не являются даже близко соразмерными, а успешность их выполнения зависит только от удачи или большего количества часов на линии каждый день. Либо как компромисс, разработать, совместно с нами, пакет мер, призванных поддержать работающих в данной сфере водителей, в это не простое время. Хочется также заметить, что цены на услуги такси, также как и зарплаты большинства потребителей находятся на уровне 5-8 летней давности.

Единственным положительным моментом (за последние годы) может служить то, что в некоторые пиковые часы или ухудшение погодных условий, а также предпраздничные дни, цены на услуги такси возрастают, но они помогают только частично компенсировать возросшие цены на бензин и расходы на орудие труда (автомобиль).

Также как вариант, предлагаем выделить водителей, работающих на профессиональной и постоянной основе в такси, у кого этот доход является основным и ввести групповую финансовую поддержку, этих профессиональных подгрупп работников сферы такси.

Данная петиция составлена при поддержке Московского Профсоюза Такси «ДОБРО»,
Кодоловым Николаем Николаевичем.
Текущий проект петиции от
11.03.2023