

С.С. Семченков, В.Н. Седюкевич // Совершенствование организации дорожного движения и перевозок пассажиров и грузов: сборник научных трудов. — Минск: БНТУ, 2014. — С. 286–292.

Представлено 20.05.2020

УДК 656.13.05

**ВЫБОР ФОРМЫ УЧЁТА РАБОЧЕГО ВРЕМЕНИ
ВОДИТЕЛЕЙ МАРШРУТНОГО ПАССАЖИРСКОГО
ТРАНСПОРТА**

**CHOOSING THE FORM FOR ACCOUNTING WORKING HOURS
OF DRIVERS OF ROUTE PASSENGER TRANSPORT**

Д.В. Капский, д-р техн. наук, доц.,

Е.Н. Кот, канд. техн. наук, доц.,

С.С. Семченков, магистр-инженер,

Белорусский национальный технический университет,

г. Минск, Беларусь

D. Kapski, Doctor of technical Science, Associate Professor,

E. Kot, Ph.D. in Engineering, Associate Professor,

S. Semchenkov, master of technical sciences,

Belarusian National Technical University, Minsk, Belarus

В статье выбирается наиболее подходящая форма учёта рабочего времени водителей маршрутного пассажирского транспорта.

The article selects the most appropriate form of accounting for working hours of drivers of route passenger transport.

Ключевые слова: график работы, пассажирский транспорт, учёт рабочего времени.

Key words: working hours, passenger transport, time tracking.

ВВЕДЕНИЕ

Для работников организаций любых форм собственности должен быть установлен режим рабочего времени, который определяет время начала и окончания рабочего дня, время обеденного и других

перерывов, последовательность чередования работников по сменам, а также устанавливает рабочие и выходные дни.

Рабочее время нормируется нормами его продолжительности на протяжении календарной недели (т.н. рабочая неделя) и в течение суток (т.н. рабочая смена). При определении режима рабочего времени, в общем случае, должно быть обеспечено соблюдение норм продолжительности рабочего времени в календарную неделю [1].

Условия работы в некоторых организациях не всегда позволяют точно выдержать в отдельные дни месяца нормы продолжительности рабочего времени, установленные производственным календарём.

К таким организациям относятся организации, выполняющие перевозки пассажиров маршрутными транспортными средствами в регулярном сообщении (далее — организации транспорта), режим движения которых определяется расписанием движения, разработанным с учётом потребности в перевозках пассажиров, колебаний пассажиропотоков по дням недели и времени суток.

ВЫБОР ФОРМЫ УЧЁТА РАБОЧЕГО ВРЕМЕНИ ВОДИТЕЛЕЙ МАРШРУТНОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА

Как правило, продолжительность рабочей смены водителя, за вычетом продолжительности нулевых рейсов и времени перерывов между частями рабочего дня, кратна полной продолжительности оборотного рейса маршрута (включая продолжительность стоянок на конечных станциях), по которому он работает.

Для обеспечения работы транспортных средств в течение всего времени работы маршрута при составлении расписания движения на каждом маршруте для водителей предусматриваются смены различной продолжительности, в среднем, равной 7,5–8 ч.

Для обеспечения равномерной занятости водителей организациям транспорта в течение месяца необходимо обеспечивать чередование водителей между выпусками маршрута, благодаря чему недоработки (менее 8 ч) в одни рабочие смены будут компенсироваться переработками (более 8 ч) в другие рабочие смены и т.д.

В связи с этим у организаций транспорта возникает объективная необходимость ведения такого учёта рабочего времени, при котором установленные ежедневные и недельные нормы продолжительности рабочего времени могут соблюдаться только в среднем за выбранный

учётный период. Это может быть режим нормального рабочего времени с ненормированным рабочим днём, гибкий режим рабочего времени, однако наиболее подходящим для организаций транспорта является ведение суммированного учёта рабочего времени.

Отдельными нормами Трудового кодекса установлено, что суммированный учёт рабочего времени предусматривает такой учёт, при котором еженедельная продолжительность рабочего времени может быть больше или меньше установленной продолжительности рабочего времени в неделю, фактически определённой производственным календарём (в то же время, как такового, определения суммированного учёта рабочего времени в действующем законодательстве не содержится).

Таким образом, определяем, что суммированный учёт рабочего времени – это специальный порядок учёта рабочего времени, который позволяет учитывать продолжительность отработанного времени в сутки и в неделю при его отклонении от установленной трудовым законодательством нормы для данной категории работников, а также соблюдать минимальную продолжительность еженедельного непрерывного отдыха в среднем за учётный период.

При установлении суммированного учёта рабочего времени организации транспорта необходимо определить учётный период, в рамках которого соблюдается в среднем установленная для данной категории работников недельная норма продолжительности рабочего времени. В пределах установленного учётного периода общая продолжительность рабочего времени не должна превышать нормальную продолжительность рабочего времени для этого периода, определённую по производственному календарю. Эта продолжительность и является расчётной нормой рабочего времени.

Продолжительность учётного периода не должна превышать один календарный год и может определяться календарными (месяц, квартал) или иными (например, расчётный год) периодами. При выборе учётного периода следует учитывать специфику работ, установленных расписанием движения. В общем случае, продолжительность учётного периода следует принимать равной одному календарному месяцу. Но, например, в тех ситуациях, когда расписание движения устанавливает в отдельные месяцы (сезоны) года среднюю продолжительность работы водителей на маршруте менее 7 ч, следует применять учётный период, равный двум и более месяцам. Но в этом

случае следует помнить, что учётные периоды более одного месяца усложняют табельный учёт в организации транспорта, так как расчёт и оплата сверхурочного времени в этом случае должны производиться не по итогам каждого месяца, а по итогам учётного периода (например, один раз в два, три месяца).

Режим рабочего времени водителей при суммированном учёте определяется графиком работ, который разрабатывается и доводится до сведения водителей за месяц до его введения.

В течение учётного периода водитель в отдельные дни по различным причинам может не работать. Это и дни нахождения в трудовом отпуске, и дни временной нетрудоспособности и др. Для таких случаев организация транспорта должна произвести пересчёт расчётной нормы рабочего времени для водителя, получив индивидуальную норму (как таковое, понятие индивидуальной нормы рабочего времени законодательством не определено). Для определения величины индивидуальной нормы следует из расчётной нормы рабочего времени исключить время, приходящееся на время отсутствия водителя, которое приходится на дни, запланированные в утверждённом графике работ. При этом следует помнить, что отсутствия водителя могут быть как запланированные (трудовой отпуск, учебный отпуск), так и незапланированные (временная нетрудоспособность, социальный отпуск, выполнение государственных обязанностей, трудовой отпуск вне графика и др.).

Применение индивидуальной нормы не является изменением или корректировкой графика работ.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В организациях транспорта для организации учёта рабочего времени водителя целесообразно выбирать суммированный учёт рабочего времени с учётным периодом один месяц. Такая форма работы позволяет соблюдать продолжительность рабочего времени и еженедельного отдыха в среднем за неделю (на протяжении учётного периода). Благодаря равномерному чередованию водителей по сменам между выпусками маршрута обеспечивается их равномерная занятость. Суммированный учёт рабочего времени позволяет компенсировать переработки в отдельные рабочие смены недоработкой в другие рабочие смены. Для каждого водителя определяется расчётная норма учётного периода, исходя из производственного календаря, а

также индивидуальная норма, определяемая как разница между расчётной нормой и нормой рабочего времени для учётного периода, в котором водитель отсутствует по тем или иным причинам.

ЛИТЕРАТУРА

1. Трудовой кодекс Республики Беларусь: [от 26 июля 1999 г. № 296-З]: [принят Палатой представителей 8 июня 1999 г.]: [одобрен Советом Республики 30 июня 1999 г.]: [с изменениями от 18 июля 2019 г.]: [вступают в силу 28 января 2020 г.] / Министерство внутренних дел Республики Беларусь, Учреждение образования "Академия Министерства внутренних дел Республики Беларусь". – Минск: Академия МВД, 2020. – 189 с.

Представлено 20.05.2020