



VI ВСЕРОССИЙСКИЙ СОЦИОЛОГИЧЕСКИЙ КОНГРЕСС

**Социология и общество:
традиции и инновации
в социальном развитии регионов**
СБОРНИК ДОКЛАДОВ VI ВСЕРОССИЙСКОГО
СОЦИОЛОГИЧЕСКОГО КОНГРЕССА

Москва–Тюмень
2020

**Российское общество социологов
Федеральный научно-исследовательский социологический центр
Российской академии наук**

**Социология и общество:
традиции и инновации
в социальном развитии регионов**

**СБОРНИК ДОКЛАДОВ
VI ВСЕРОССИЙСКОГО СОЦИОЛОГИЧЕСКОГО КОНГРЕССА**

**Москва-Тюмень
2020**

УДК 316.1
ББК 60.56
С69

Утверждено к печати Ученым советом ФНИСЦ РАН

Рецензенты:

член-корр. РАН *М. Ф. Черныш*
д-р социол. наук, проф. *Н. Г. Скворцов*

Редакционная коллегия:

В. А. Мансуров (отв. ред.), Ю. В. Ермолаева, Е. Ю. Иванова,
И. А. Стрельцова, Е. А. Шатрова, П. С. Юрьев

С69

Социология и общество: традиции и инновации в социальном развитии регионов [Электронный ресурс]: Сборник докладов VI Всероссийского социологического конгресса (Тюмень, 14–16 октября 2020 г.) / Отв. ред. В. А. Мансуров; ред. Е. Ю. Иванова. – Москва: РОС; ФНИСЦ РАН, 2020 – 5932 с. 1 электрон. опт. диск 12 см. (CD-ROM)

ISBN 978–5–904804–30–5

DOI:10.19181/kongress.978–5–904804–30–5.2020

Разноаспектные социологические исследования, проводимые во всех регионах Российской Федерации, могут и должны стать научной базой для формирования социальной политики, позволяющей смягчить возрастающие негативные явления в обществе. Изучение причин возникновения тенденций углубления или ослабления признаков дифференциации общества, международного опыта государственного и общественного реагирования на негативные и позитивные социальные индикаторы, общегосударственных и региональных практик реагирования социума на различные глобальные изменения, связанные с цифровизацией, COVID-19, реформированием системы образования, повышением роли села в общественной системе разделения труда, – важнейшие направления фундаментальной и прикладной социологической науки.

В сборнике представлены доклады более чем 800 социологов по разноаспектным проблемам традиций и инноваций в социальном развитии регионов. Материалы сборника будут интересны научным работникам, студентам и аспирантам, преподавателям и экспертам в области социологии, а также руководителям и аналитикам в сфере государственного и регионального управления.

ISBN 978–5–904804–30–5

**УДК 316.1
ББК 60.56**

© Авторы, текст, 2020
© РОС, 2020
© ФНИСЦ РАН, 2020

Анисимов Р. И.	
Специфические черты прекаризации трудовых отношений в промышленности в контексте динамики промышленного производства в период 1990-2018 гг.	4022
Бадмаева Н. В., Кованова Е. С.	
Проблемы занятости и миграции сельской молодежи Республики Калмыкия.....	4039
Беспалова Е. А.	
Отношение к трудовым мигрантам российской молодежи	4048
Бессокирная Г. П.	
Удовлетворенность жизнью рабочих в современной России.....	4052
Бочаров В. Ю.	
Социальные типы молодых рабочих на российском рынке труда.....	4060
Данилова Л. С., Шпилев Д. А.	
Социальная ответственность бизнеса: дискурс в российских научных изданиях	4069
Дедух К. В.	
Удаленная работа: особенности управления персоналом.....	4083
Ершов А. Н., Салатова А. А.	
Внутренняя трудовая миграция инженеров нефтегазовой отрасли	4086
Клепинина Ю. В.	
Соискатели с инвалидностью: антимотивы занятости в современных условиях	4094
Климова С. Г., Климов И. А.	
Труд волонтеров: социологическая проблематизация видов и особенностей деятельности.....	4099
Колосова Е. А.	
Прекарность в общем и дошкольном образовании: к постановке вопроса	4108
Курганова С. В.	
Формы занятости в России и их взаимодетерминация.....	4116
Кученкова А. В.	
Прекаризация занятости в сфере строительства: масштабы и специфика проявления.....	4121
Леонова И. С.	
Трудовая вовлеченность и субъективное благополучие персонала старшего возраста: гендерный аспект ..	4127
Парамонова С. П.	
Мобильность работников индустриального региона в поле труда	4139
Темницкий А. Л.	
Формирование индивидуальной субъектности наемных работников в условиях внеорганизационной занятости	4142
Харченко В. С.	
Бренд работодателя: возможности социологического анализа	4151
Шевченко И. О.	
Особенности трудовых отношений работников транспорта	4164
Секция 22.	
Социология дополнительного и непрерывного образования	4174
Данилов Д. Л.	
Особенности организации и проведения online-конкурса для специалистов сферы дополнительного образования: из опыта работы.....	4175
Кичерова М. Н.	
Сценарии развития неформального образования в контекстепостиндустриального перехода.....	4183
Ланцев В. Л.	
Дополнительное профессиональное образование учителей в условиях национального проекта «Образование»	4190
Ломоносова М. В.	
Программа дополнительного образования «Биотехнологии: наука, человек и общество в XXI веке» – ранняя профориентация школьников в наукоемкие индустрии.....	4198

Шевченко Ирина Олеговна,
Российский государственный гуманитарный университет,
Москва, Россия;
sheviren@yandex.ru

ОСОБЕННОСТИ ТРУДОВЫХ ОТНОШЕНИЙ РАБОТНИКОВ ТРАНСПОРТА

Аннотация. На базе эмпирического исследования рассматриваются особенности трудовых отношений работников транспорта. Выявлено, что работников волнуют низкая оплата труда, отсутствие перспектив в карьере и социальных гарантий, возможность потерять работу. Среди них многие работают неформальным образом. Более половины работников указали, что их работа не соответствует или соответствует частично образованию/квалификации. Уровень заработной платы транспортников отличается по сферам занятости, но в целом невысок, поэтому они вынуждены подрабатывать. Большинство работников не могут влиять на принятие решений в своей организации и не доверяют руководителю. Уровень удовлетворенности работой среди транспортников почти в 2 раза меньше, чем среди всех занятых.

Ключевые слова: труд; трудовые отношения; транспорт; работник; социальные гарантии; заработная плата; удовлетворенность работой

Shevchenko Irina Olegovna,
Russian State University for the Humanities,
Moscow, Russia;
sheviren@yandex.ru

TRANSPORT WORKERS LABOR RELATIONS FEATURES

Abstract. The features of transport workers labor relations are considered on the basis of an empirical study. It was revealed that employees are primarily concerned about low pay, lack of career prospects and social guarantees, and the possibility of losing their jobs. Many of them work informally. More than half of the employees indicated non-conformity of work with education/qualifications. The level of wages for transport workers differs in terms of employment, but is generally low, so they are forced to work overtime. Most employees cannot influence decision-making in their organizations and do not trust their managers. The level of job satisfaction among transport workers is almost 2 times less than among all employed people.

Keywords: Labor; labor relations; transport; employee; social guarantees; wages; job satisfaction

Введение. Сфера транспорта занимает большое место в экономике, делая возможным взаимодействие различных экономических акторов, как организаций, так и работников. В 2018 г. оборот организаций в сфере «транспортировка и хранение» составил 12243,1 млрд руб. [Российский статистический... 2019: 346]. Трудно переоценить ее значимость и с точки зрения предоставления рабочих мест. В 2018 г. в транспортной сфере работало 5353 тыс. чел., что составляет 7,5% всех занятых [Российский статистический... 2019: 122]. Транспортная сфера имеет сложную разветвленную структуру, соответственно, крайне неоднородно и положение работников различных отраслей транспорта.

В силу сложности труда на транспорте, к работникам предъявляются повышенные требования: обязательный профессиональный отбор и профессиональное обучение, хорошее состояние здоровья (статья 328 Трудового Кодекса РФ) [Особенности регулирования... 2020]. Ограничивается продолжительность рабочего времени: «Работникам, труд которых непосредственно связан с движением транспортных средств, не разрешается работа за пределами установленной для них продолжительности рабочего времени... Особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников, труд которых непосредственно связан с движением транспортных средств, устанавливаются федеральными органам исполнительной власти соответствующего вида транспорта. Эти особенности не могут ухудшать положение работников по сравнению с установленными настоящим Кодексом» (статья 329 Трудового кодекса РФ) [Особенности регулирования... 2020]. Федеральные органы власти принимают специальные положения о режиме рабочего времени и времени отдыха, а также положениями об условиях труда работников отдельных категорий. Например, допустимые режимы труда и отдыха водителей автомобилей регламентированы «Положением о рабочем времени и времени отдыха водителей автомобилей». Согласно этому «Положению», нормальная продолжительность рабочего времени водителей не может превышать 40 часов в неделю.

Особое внимание уделяется дисциплине труда работников, которые непосредственно связаны с движением транспортных средств (статья 330 Трудового кодекса РФ) [Особенности регулирования... 2020]. У водителей достаточно жесткие правила поведения, которые, помимо Трудового кодекса, содержатся в Уставах и положениях о дисциплине, должностных инструкциях и т.п. Это обоснованно, поскольку сфера транспорта сопряжена с повышенной опасностью, в том числе для жизни людей.

На транспорте также действуют специфические нормы по охране труда, большая часть которых разработана на федеральном уровне. К примеру, «Положению об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей

автомобилей», если предусматривается пребывание водителя в автомобиле более 12 часов, в рейс должны быть направлены два работника, а автомобиль должен быть оборудован спальным местом [Особенности трудовых... 2012].

Особенности организации времени труда и отдыха имеются в каждом виде транспорта. Все работники подлежат обязательному социальному страхованию. Для ряда работников транспортного комплекса установлено страхование, дополнительное к обязательному социальному страхованию [Транспортные отношения...]. Насколько это все работает, проанализируем ниже.

Работники транспорта: их работа и труд

На базе исследования «Жизненный мир» 2019 и 2018 гг. мы проанализировали трудовые отношения в сфере транспорта, сравнивая их с отношениями в строительстве, торговле, сфере услуг и с показателями занятого населения в целом. Исследование «Жизненный мир: прекаризация занятости» проходило в несколько этапов. 1. Всероссийский опрос трудоспособного населения, июнь-июль 2018 г., n=1200; 2. Всероссийский опрос трудоспособного населения, май-июнь 2019 г. (n=900, работники сфер строительства, транспорта, торговли и сферы услуг).

Оба исследования проведены коллективом РГГУ под рук. Ж.Т. Тощенко методом формализованного интервью, выборка репрезентативна по возрасту, полу, месту жительства, социально-профессиональным группам. Полевой этап исследования осуществлен Центром социального прогнозирования и маркетинга под рук. Ф.Э. Шереги по заказу и по инструментарию, подготовленному исследовательским коллективом РГГУ.

Следует отметить, что при определении параметров квот респондентов по социально-профессиональному признаку было определено, что опрашиваться будут водители транспорта: извоз людей, перевозка (мебели, продуктов и т.д.), дальнобойщики – как самые распространенные группы и те, кто сами зарабатывают транспортом на жизнь. Не брались представители транспорта на производстве или на стройках. В выборке также нет работников воздушных перевозок.

Удовлетворенность работой

В 2019 г. для опроса были отобраны три группы работников тех сфер занятости, где, согласно результатам исследования 2018 г., наблюдался наибольший процент трудящихся, находящихся в состоянии неустойчивости, нестабильности, негарантированности трудовых отношений. Уровень удовлетворенности работой среди них примерно одинаков: около 10-11% полностью удовлетворены, около 40% скорее удовлетворены, чем не удовлетворены, неудовлетворенных – 41,3%. Сравнение с 2018 г. (где опрашивалось все занятое население) показывает, что уровень удовлетворенности работой среди транспортников, как и всех трех групп, почти в 2 раза меньше.

Таблица 1
Насколько Вы удовлетворены своей работой?
(в процентах от опрошенных)

	Годы		Отрасли		
	2018	2019	Строительс тво	Трансп орт	Торговля, бытовое обслужива ние
Полностью удовлетворены	18,7	11,0	12,7	9,3	11,0
В целом удовлетворены	59,3	-	-	-	-
Скорее удовлетворены, чем не удовлетворены	-	40,0	40,3	43,3	36,3
Скорее не удовлетворены, чем удовлетворены	-	30,0	28,3	30,0	31,7
Не удовлетворены	22,0	11,3	12,0	10,7	11,3
Затруднились ответить	-	7,7	6,7	6,7	9,7

Проблемы по месту работы

Респондентам задавался вопрос: «Какие проблемы, в первую очередь, Вас волнуют по месту работы (в Вашей организации)?». Наибольшее количество набрали варианты ответов: «низкая оплата труда» – 40,7%, «нет перспектив в работе, профессиональной карьере» – 28,7% и «опасение потерять работу» – 25,0%. 12,0% отметили плохую организацию труда, 15,0% – плохие условия труда. На наш взгляд, эти ответы – сигналы проблемного состояния отрасли. У 20,3% респондентов отсутствуют социальные льготы, медицинское обслуживание. Все это - различные аспекты прекаризации занятости.

Таблица 2
Какие проблемы, в первую очередь, Вас волнуют по месту работы (в Вашей организации)?
(в процентах от опрошенных)

	Годы		Отрасли		
	2018	2019	Строительс тво	Трансп орт	Торговля, бытовое обслужива ние
Низкая оплата труда	50,3	44,2	38,3	40,7	53,7
Нет нормальных отношений с руководством	6,9	7,1	10,3	7,7	3,3
Работа не нравится (однообразный, неинтересный труд)	6,3	8,9	8,0	8,0	10,7
Отсутствие социальных льгот, медицинского обслуживания	13,2	20,0	19,0	20,3	20,7
Плохие взаимоотношения в коллективе	2,9	4,9	4,3	4,3	6,0

Нет перспективы в работе, профессиональной карьере	18,7	26,1	24,7	28,7	25,0
Опасение потерять работу	22,5	22,0	23,7	25,0	17,3
Плохие условия труда	7,4	14,3	14,7	15,0	13,3
Плохая организация труда	8,6	9,7	9,0	12,0	8,0
Отдаленность работы от дома	18,4	14,2	21,3	9,3	12,0
Другое	2,3	1,6	2,3	0,3	2,0
Проблем нет	6,3	-	-	-	-
Затруднились ответить	1,8	5,9	5,0	5,3	7,3

Оформление трудовых отношений

Среди транспортников довольно большое количество работающих без трудового договора – 27%, еще 8,0% имеет трудовой договор продолжительностью менее 1 года; меньше всего имеющих бессрочный договор – 34,7%. Наши исследования показывают, что неформальность трудовых отношений приводит к ухудшению положения работников, поскольку затрудняет их борьбу за свои права и вообще какие-то попытки добиться справедливости. Условия труда и вознаграждения у таких работников обычно отличаются в худшую сторону.

Таблица 3
Как оформлена Ваша работа? (в процентах от опрошенных)

	Годы		Отрасли		
	2018	2019	Строительство	Транспорт	Торговля, бытовое обслуживание
Имеют бессрочный договор	54,7	43,4	47,0	34,7	48,7
Имеют временный договор более 1 года	23,3	22,1	21,7	28,0	16,7
Имеют временный договор менее 1 года	4,9	6,9	7,0	8,0	5,7
Работают без трудового договора	15,4	25,2	22,7	27,0	26,0
Другое	2,6	2,3	1,7	2,3	3,0

Смена работы

Российские работники не часто меняют место работы, и транспортники среди них не исключение – 68% не меняли работу за последние три года. Сменили место работы, но не сменили профессию 20,3%: занятость именно в этой сфере довольно устойчива. Сменили и место работы, и профессию 10,3%.

Из тех, кто менял место работы, 54,2% меняли ее один раз, 2–3 раза – 34,4%, еще 11,5% – более 3 раз. Как раз работники, сменившие место работы не один раз, находятся в самом неустойчивом положении на рынке труда. Обычно это те, кто

работает не профилю образования или вообще его не имеет, у них наименьшие шансы трудоустроиться постоянно.

У 68,8% поменявших это было собственное решение. 31,3% сказали, что это был вынужденный шаг (закрылось предприятие, или сократили, уволили). То есть, пересчитывая на всю выборку, около 10% работников потеряли работу не по собственному желанию. На наш взгляд, это довольно много. И даже если работа менялась по собственному желанию, все равно это говорит о том, что условия труда чем-то не устроили работника.

Таблица 4
Как часто Вы меняли место работы за последние 3 года?*

	Год	Отрасли		
	2019	Строительство	Транспорт	Торговля, бытовое обслуживание
Меняли 1 раз	61,2	62,0	54,2	65,9
Меняли 2–3 раза	26,3	24,1	34,4	22,0
Меняли более 3 раз	12,5	13,9	11,5	12,2
* За 100% взяты респонденты, которые указали, что за последние 3 года сменили место работы или профессию, то есть 36,3% от общего числа опрошенных.				

Продолжительность рабочего времени

Только 37,0% работников транспорта указали, что они трудятся стандартные 8 часов. Из трех обследованных нами групп именно транспортники указали на большую продолжительность рабочего времени, таких 60,3%. В значительной степени это обусловлено спецификой работы, у водителей часто длинные смены. Средняя продолжительность рабочего времени – 11,2 часа.

В то же время, учитывая напряженность труда, повышенную ответственность водителей транспортных средств это вызывает тревожные вопросы: не с этим ли, в том числе, связана аварийность на российских дорогах (к примеру, водитель просто уснул за рулем)?

Таблица 5
Обычно сколько времени Вы трудитесь на Вашей основной работе? (в процентах от опрошенных)

	Год	Отрасли		
	2019	Строительство	Транспорт	Торговля, бытовое обслуживание
Меньше 8 рабочих часов	3,0	2,7	2,7	3,7
Стандартно, 8 рабочих часов	45,0	55,3	37,0	42,7
Больше 8 рабочих часов (сколько, примерно, напишите)	52,0	42,0	60,3	53,7
<i>Среднее значение</i>	<i>11,2 час.</i>			

Соответствие образования работе

Вообще это интересный факт: 30,3% работников сферы транспорта указали, что их образование/квалификация не соответствует работе, и у 24,7% – частично соответствует. С одной стороны, это понятно: водительские права можно получить независимо от образования, это не столь сложно, и для многих занятость, связанная с перевозкой людей или грузов – это возможная подработка. Но в нашей выборке были те, кто зарабатывает перевозками на жизнь. Значит, у больше чем половины работников транспортной сферы образование/квалификация не соответствует работе. Скорее всего, другой подходящей работы для них не нашлось, что определенным образом характеризует российский рынок труда.

Таблица 6
Как Вы считаете, Ваше образование / квалификация соответствует выполняемой Вами работе? (в процентах от опрошенных)

	Годы		Отрасли		
	2018	2019	Строительство	Транспорт	Торговля, бытовое обслуживание
Соответствует полностью	55,5	43,2	51,3	40,0	38,3
Частично соответствует	28,2	29,2	29,0	24,7	34,0
Не соответствует	12,7	23,3	15,7	30,3	24,0
Затруднились ответить	3,7	4,2	4,0	5,0	3,7

Материальное положение и оплата труда

Среднемесячная заработная работников в сфере «транспортировка и хранение» в 2018 г. составила 47474 руб. (в 2017 - 43967) [Российский статистический... 2019: 156].. Конечно, заработная плата работников разных видов транспорта очень отличается. К примеру, среднемесячная заработная плата работников на железнодорожном транспорте в грузоперевозках составила в 2017 г. 54,4 тыс. руб., на воздушном транспорте – 109,0 тыс. руб., а на «прочем сухопутном пассажирском транспорте» (то есть, это автобусы, трамваи, троллейбусы и метро) – всего 33,2 тыс. руб. [Транспорт в России... 2018: 11]. В автомобильных грузоперевозках заработные платы не выше: средняя месячная – 31,8 тыс. руб. в 2017 г.

Наши респонденты принадлежат к сфере автомобильных перевозок, как пассажирских, так и транспортных. Они указали 40740,7 руб. как цифру своего среднемесячного заработка, но сюда входят и подработки.

Для работников транспорта, как и для всех остальных занятых, работа является основным источником дохода, таких 94,7%. Дохода на основной работе не хватает, транспортники подрабатывают дополнительно, и их больше всех среди занятых. Только 25,3% указали, что им не приходится подрабатывать. 33,3% подрабатывают регулярно, и это тоже наибольший показатель среди всех работников.

Таблица 7

Приходится ли Вам для увеличения своего дохода работать дополнительно к основной работе, подрабатывать на стороне? (в процентах от опрошенных)

	Годы		Отрасли		
	2018	2019	Строительство	Транспорт	Торговля, бытовое обслуживание
Приходится регулярно	16,8	22,9	22,7	33,3	12,7
Приходится, но не регулярно	32,8	39,8	44,0	41,3	34,0
Не приходится	50,5	37,3	33,3	25,3	53,3

Эти трудовые усилия не приносят ощутимого результата: 52,3% опрошенных работников транспорта сказали, что их материальное положение за последние 3 года осталось без изменений, а 18,0% заявили, что оно ухудшилось. Получается, в такой важной отрасли как транспорт в нашей стране работникам недоплачивают. В достаточно доходной сфере выручка перераспределяется не в пользу трудящихся. Можно было бы порассуждать о жадности бизнеса, но большая часть компаний являются государственными. Значит, тон в оплате труда задает государство.

Таблица 8

Как изменилось за последние 3 года Ваше материальное положение? (в процентах от опрошенных)

	Годы		Отрасли		
	2018	2019	Строительство	Транспорт	Торговля, бытовое обслуживание
Улучшилось	25,4	18,9	20,0	18,0	18,7
Ухудшилось	24,4	34,2	35,3	29,7	37,7
Осталось без изменений	50,2	46,9	44,7	52,3	43,7

Неудивительно, то оценки справедливости оплаты труда в транспортной отрасли самые низкие – только 16,7% отметили, что их труд оплачивается справедливо, а 75,6% сказали, что «несправедливо» или «не всегда справедливо».

Таблица 9
Как Вы считаете, справедливо ли оплачивается Ваш труд?
(в процентах от опрошенных)

	Годы		Отрасли		
	2018	2019	Строительство	Транспорт	Торговля, бытовое обслуживание
Справедливо	23,3	18,3	21,0	16,7	17,3
Не всегда справедливо	42,7	45,3	45,7	49,3	41,0
Несправедливо	26,1	28,8	26,7	26,3	33,3
Затруднились ответить	8,0	7,6	6,7	7,7	8,3

Социальные гарантии в сфере транспорта носят весьма относительный характер. Особенно заметна разница при сравнении социальных гарантий со всеми занятыми. Только 37,7% организаций транспортной сферы гарантируют оплату больничных листов, 37,0% – оплату отпуска 19,3% – оплату во время вынужденной остановки работы 24,0% – уход за ребенком. Вероятнее всего, отсутствие социальной поддержки связано с неформальностью трудоустройства (только 62,6% работников имеют бессрочный трудовой договор или договор более 1 года), со сдельной оплатой труда «по факту» осуществления перевозки, но также и со стремлением владельцев предприятий избежать социальной ответственности.

Таблица 10
Гарантирует ли Вам организация, в которой Вы работаете? (Выберите ответ по всем тем пунктам, которые Вас касаются) (в процентах от опрошенных)

Что организация гарантирует	Годы		Отрасли		
	2018	2019	Строительство	Транспорт	Торговля, бытовое обслуживание
Оплату больничных листов	76,4	47,2	54,3	37,7	49,7
Оплату отпуска	76,1	46,8	52,7	37,0	50,7
Оплату во время вынужденной остановки работы	46,9	25,0	30,0	19,3	25,7
Уход за ребенком	62,3	32,3	37,0	24,0	36,0
Возможность взять отгул при необходимости	75,9	59,0	62,3	55,7	59,0

Возможность влиять на принятие решений

Ситуация осложняется тем, что работники не имеют права голоса: 59,7% респондентов указали, что они не могут влиять на принятие решений в своей производственной организации, 23,3% - что могут в небольшой мере.

Таблица 11
Можете ли Вы влиять на принятие важных решений?
(в процентах от опрошенных)

.Принятие решений в Вашей производственной организации				
	Могут влиять в полной мере	Могут влиять в небольшой мере	Не могут влиять	Затр. ответит
2018	6,9	30	57,8	5,3
2019	9,9	25,9	57,1	7,1
Строительство	13,0	28,0	53,0	6,0
Транспорт	7,3	23,3	59,7	9,7
Торговля, бытовое обслуживание	9,3	26,3	58,7	5,7

Неудивительно, что 21,7% работников транспорта не доверяют своему руководителю (самый низкий показатель среди всех занятых), и только 10% обратиться к нему за помощью в затруднительном положении.

Краткие выводы

1. Уровень удовлетворенности работой среди транспортников почти в 2 раза меньше, чем среди всех занятых.

2. Работников транспорта волнуют низкая оплата труда, отсутствие перспектив в карьере и социальных гарантий, возможность потерять работу. Многие отметили плохую организацию и условия труда.

2. Среди транспортников многие работают неформальным образом, что приводит к ухудшению положения работников, поскольку затрудняет их борьбу за свои права и вообще какие-то попытки добиться справедливости.

4. Российские работники не часто меняют место работы, и транспортники среди них не исключение – 68% не меняли работу за последние три года. Сменили место работы, но не сменили профессию 20,3%; занятость именно в этой сфере довольно устойчива.

5. Более половины работников указали, что их работа не соответствует или соответствует частично образованию/квалификации.

5. Транспортники указали на большую продолжительность рабочего времени, таких 60,3%. Средняя продолжительность рабочего времени – 11,2 часа.

6. Уровень заработной платы транспортников отличается по сферам занятости, но в целом невысок. Дохода на основной работе не хватает, транспортники подрабатывают дополнительно, их больше всех среди занятых. Только 25,3% указали, что им не приходится подрабатывать. Эти трудовые усилия не приносят ощутимого результата: 52,3% опрошенных работников транспорта сказали, что их материальное положение за последние 3 года осталось без изменений, а 18,0% заявили, что оно ухудшилось. Неудивительно, то оценки справедливости оплаты труда в транспортной

отрасли самые низкие – только 16,7% отметили, что их труд оплачивается справедливо, а 75,6% сказали, что «несправедливо» или «не всегда справедливо».

7. Социальные гарантии в сфере транспорта носят весьма относительный характер. Только 37,7% организаций транспортной сферы гарантируют оплату больничных листов, 37,0% – оплату отпуска 19,3% – оплату во время вынужденной остановки работы 24,0% – уход за ребенком.

8. Ситуация осложняется тем, что работники не имеют права голоса: 59,7% респондентов указали, что они не могут влиять на принятие решений в своей производственной организации, 23,3% – что могут в небольшой мере. 21,7% работников транспорта не доверяют своему руководителю (самый низкий показатель среди всех занятых), и только 10% обратятся к нему за помощью в затруднительном положении.

9. Несмотря на то, что многое в их работе не удовлетворяет занятых, большинство не собирается ее менять: 43,7% – потому что их устраивает эта работа, 35,7% – еще не определились с планами. Твердо решили искать работу 20,7%. Вероятнее всего, многие держаться за не устраивающую их работу, потому что другой нет – российский рынок труда не имеет избытка высокооплачиваемых рабочих мест с достойными условиями труда.

Благодарности: Выполнено при поддержке гранта РНФ 18-18-00024 "Прекариат: новое явление в социально-экономической структуре общества".

Список литературы

Особенности регулирования труда работников транспорта. [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс [веб-сайт]. URL.:

http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34683/2d4980423c4c35e1dd7a5da60b9c22d1a4237cd3/ (дата обращения: 15.05.2020).

Особенности трудовых отношений с работниками транспорта. [Электронный ресурс] // Кадровик. ру. 2012. N 7. [веб-сайт]. URL.: <https://hr-portal.ru/article/osobennosti-trudovyh-otnosheniy-s-rabotnikami-transporta> (дата обращения: 15.05.2020).

Российский статистический ежегодник. 2019: Стат.сб./Росстат. М., 2019. 708 с. ISBN 978-5-89476-473-3.

Транспорт в России. 2018: Стат.сб./Росстат. М., 2018. 101 с. ISBN 978-5-89476-454-2

Транспортные отношения в трудовом праве. [Электронный ресурс] // Transport-law.ru: [веб-сайт]. URL.: http://transport-law.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=10:2010-07-26-17-05-30&catid=2:2010-07-26-15-49-53&Itemid=3 (дата обращения: 15.05.2020).