

**СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ТАКСОМОТОРНЫХ ПЕРЕВОЗОК
НА ПРИМЕРЕ Г. ХАБАРОВСКА**

Доктор техн. наук, профессор **Володькин П.П.**,
кандидат экон. наук, доцент **Рыжова А.С.**
(Тихоокеанский государственный университет, г. Хабаровск)

**THE CURRENT STATE OF TAXIS TRANSPORTATION,
ON THE EXAMPLE OF KHABAROVSK**

Doctor (Tech.), Professor **Volodkin P.P.**,
Ph.D. (Tech.), Associate Professor **Ryzhova A. S.**
(Pacific National University)

Такси, агрегатор, регулирование, таксомоторный транспорт, качество транспортной услуги.

Taxi aggregators, taxi travel, urban mobility, regulation, transportation.

Таксомоторный транспорт постоянно наращивает объемы предоставляемых услуг, на это влияет удобство доставки, уровень цен, появление новых сервисов – служб он-лайн заказа такси (агрегаторы). В отрасли существуют проблемы, выражающиеся в отсутствии прозрачного государственного регулирования рынка, четкого распределения ответственности перед пассажирами, низкой безопасности и неудовлетворительном качестве перевозки. Авторами проведено анкетное социологическое обследование трудоспособного населения г. Хабаровска. Были определены самые популярные агрегаторы такси, наличие личного автомобиля, способы заказов такси, проведена оценка качества услуг и основных недостатков таксомоторных перевозок. Даны рекомендации по мероприятиям, направленным на устранение недостатков отрасли и повышение безопасности перевозки.

Taxi transport is constantly increasing the volume of services provided. The emergence of new services - the level of online taxi services (aggregators). There are problems in the industry, expressed in the absence of state regulation of the market, a clear distribution of responsibility to passengers, low safety and unsatisfactory quality of transportation. Authors carried out a questionnaire sociological survey of the working-age population of the city of Khabarovsk. There were the most popular taxi aggregators, the availability of private cars, taxi methods, an assessment of the quality of services and the main disadvantages of taxi transportation was carried out. Recommendations are given on measures aimed at eliminating the shortcomings of the industry and improving the safety of transportation.

В современной городской среде альтернативные варианты общественного транспорта, такие как метро, автобус, трамвай, троллейбус и такси, вынуждено находятся в конкуренции за привлечение пассажиров. Таксомоторный транспорт в последнее время приобретает все большую значимость, постоянно увеличивая объемы перевозок.

Проведенный в 2019 г. анализ рынка таксомоторных перевозок агентством DISCOVERY ResearchGroup показал, что в этой сфере объем рынка агрегаторов такси на 2018 г. достиг 290,5 млрд. руб. в год, а по итогам первой половины 2019 г. объем рынка достиг отметки 174,1 млрд. руб., рынок показывает постоянный рост. Рынок таксомоторных перевозок Российской Федерации в 2020 г. увеличился на 3,1% по сравнению с показателем 2019 г. и достиг 33 млрд. руб.

В среднем население РФ тратит на поездки автомобилями такси 3 тыс. руб. в год и данный показатель постепенно растет. В среднем один пассажир такси в РФ в 2020 г. потратил 6 774 руб., на 3,1% больше по сравнению с аналогичным показателем 2019 г. [1]. Средняя стоимость данных услуг находится на уровне 150 руб., что позволяет сохранить емкость рынка путем расширения крупных извозчиков такси и внедрения локальных конкурирующих предприятий.

В планах развития автомобильного транспорта РФ на 2020-2030 гг. [2] прогнозируется увеличение доли таксомоторных перевозок. Возможно, реальные данные будут отличаться от прогнозных, так как в связи с пандемией COVID-19 возрос спрос на услуги такси из-за необходимости избежать контактов с пассажирами автобуса, а также снизилось общее количество поездок в связи с переводом на удаленную работу персонала.

В соотношении количества автомобилей такси на 1 тыс. жителей разных городов мира [3-8], наблюдается широкий разброс этого показателя (от 2 до 5 автомобилей на 1 тыс. человек).

Нелегальный рынок такси в денежном эквиваленте оценивается в 101 млрд. руб. в 2019 г. и составляет 12% от общего объема рынка. В целом по РФ количество нелегальных поездок составляет около 16%, а в отдельных регионах доля нелегальных таксистов превышает 50%. Вывод таких водителей из тени позволит значительно пополнить вклад в ВВП страны и регионов [9].

Высокая концентрация автомобилей такси прослеживается в крупных городах, причиной этому является высокая плотность населения и развитость городской транспортной инфраструктуры [10].

С развитием информационных технологий таксомоторные перевозки через агрегаторы стали встраиваться

в цифровое информационное пространство транспортных комплексов городов. Развитию способствует увеличение пассажиропотока за счет снижения времени подачи автомобиля и установления либеральных тарифов. Поездки на такси приравниваются к поездкам в общественном транспорте. Таксомоторные перевозки становятся массовыми, доступными и удобными. В связи с этим ярче проявляются имеющиеся недостатки данных перевозок и накопившиеся проблемы отрасли.

Основные участники рынка таксомоторных услуг в РФ - непосредственно перевозчики, агрегаторы, пассажиры. Перевозчиков можно разделить на 4 основные группы: таксомоторные парки; индивидуальные предприниматели; самозанятые водители. Таксопарки представляют собой автономные автотранспортные предприятия, в состав которых входят собственный или арендованный подвижной состав, водители, работающие по трудовому договору, диспетчерская служба, медицинский работник для проведения предрейсовых и послерейсовых осмотров водителей, контролер технического состояния автотранспортных средств, оборудование для проведения технического осмотра транспортных средств и выпуска их на линию. Таксопарк принимает заявки от пассажиров и предоставляет услугу перевозки за счет собственных средств, а также несет полную ответственность за свою деятельность, в том числе за безопасность перевозки.

Во многих городах водители самозанятые или ИП. Они становятся арендаторами у владельцев автомобилей, что порождает новый пласт отношений, нуждающихся в регулировании. В зарубежной практике такие отношения стали основными в сфере такси [11].

Агрегатор такси - компания, осуществляющая приём и (или) передачу заказов на перевозку пассажиров и багажа легковым такси на основании договора об оказании информационно-диспетчерских услуг с перевозчиком, имеющим разрешение на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на соответствующей территории [12]. Агрегаторы действуют через мобильные приложения либо с помощью диспетчерской службы, предоставляя информационные услуги. При этом агрегаторы позиционируют себя как таксомоторные компании, то есть в названии фигурирует слово «такси», например, «Яндекс.Такси», «Такси Максим», «Gett-такси» [13].

Перевозчик, установив специальное приложение, получает заказы от агрегатора, подключаясь через свое мобильное устройство (телефон или планшет). С каждого заказа агрегатором взимается комиссия в размере 10 – 30% в зависимости от местности и статуса водителя. Когда сумма заказа меньше минимально установленной для водителя, комиссия не взимается, и агрегатор сам доплачивает перевозчику до минимальной стоимости заказа. В настоящее время именно агрегаторы устанавливают и диктуют цены. Непосредственно услуги перевозки оказывает перевозчик, агрегатор же предоставляет информационную услугу, заменяя, таким образом, диспетчерскую службу. Обеспечение требований безопасности и соблюдение правил перевозки согласно законодательству [14] все так же лежит на водителе.

Работа одного агрегатора в различных регионах имеет свои особенности: в одном регионе водитель, принимая заказ, видит только, откуда забрать пассажира, а куда и за какую плату его везти, не видит, в другом ре-

гионе видит в приложении полностью маршрут, но не видит стоимость поездки. Полная информация появляется после того, как водитель подтвердит, что подъехал. Отказываться от заявки водителям не выгодно, так как падает их личный рейтинг, который зависит также от отзывов клиентов и количества выполненных заказов. Чем выше рейтинг, тем более прибыльные заказы достаются водителям.

В настоящее время значительная доля рынка принадлежит агрегаторам «Яндекс.Такси», «Максим», «Uber», «Gett», «Везет». Их распределение по регионам неоднородно. Как показывают результаты опроса, проведенного автопорталом Drom.ru, на Дальнем Востоке, в Сибири и на Кавказе наибольшее распространение получила служба такси «Максим», тогда как на Урале и в Западной части России сильные позиции имеет «Яндекс.Такси» [15].

Помимо комиссии агрегатору, водитель зачастую выплачивает комиссию таксопарку - от 3% до 10%, также может взиматься комиссия за вывод денежных средств из приложения агрегатора. Сами требования агрегаторов к перевозчикам крайне низкие, водители для получения заработка жертвуют качеством, так как при существующих тарифах не могут его обеспечить.

Вопрос распределения ответственности перед пассажирами, в случае выполнения услуги с помощью агрегаторов, крайне сложный и законодательно не урегулирован [16]. Во многих случаях пассажир осуществляет заказ такси через мобильное приложение агрегатора, после чего осуществляется перевозка в автомобиле с логотипом этого агрегатора, но фактически услугу оказывает перевозчик, который купил информацию о заказе у агрегатора. При этом пассажир в большинстве случаев считает, что услугу ему предоставляет тот самый агрегатор, и он же несет ответственность.

Несмотря на сложность взаимодействия участников рынка таксомоторных перевозок (агрегаторов и перевозчиков), агрегаторы занимают все большую долю рынка за счет низкой стоимости поездки для пассажиров и большого количества заказов для перевозчиков.

Существующие тарифы на перевозку, устанавливаемые агрегаторами, не позволяют обеспечивать необходимое качество перевозок [17]. Для получения приемлемого уровня оплаты труда водители вынужденно перерабатывают, нарушая установленные нормы режима труда и отдыха. Так, проведенные расчеты [18] показывают, что водитель такси лишь через 10 часов работы компенсирует затраты на перевозку. Для выхода на средний уровень заработной платы водителей в Москве ему необходимо отработать по 15-17 часов в сутки. Низкая доходность таксопарков и водителей приводит к ухудшению технического состояния транспортных средств и снижению надежности водителей, что в свою очередь ведет к повышению уровня аварийности.

Авторское исследование качества таксомоторных перевозок проводилось с помощью анкетного социологического опроса жителей г. Хабаровска. Генеральную совокупность составили жители Хабаровска трудоспособного возраста. С помощью специального калькулятора, разработанного социологами, была рассчитана выборка. Исходя из доверительной вероятности в 95% с доверительным интервалом (погрешностью) в 5% требуемый размер выборки составил 384 респондента [19]. В ходе исследования были опрошены жители Хабаровска в возрасте от 20 до 57 лет, из которых 60%

женщин и 40% мужчин, 87% респондентов - работающие люди, 23% - студенты, 3% - не занятые граждане, услугами такси пользуются 89% опрошенных с различной частотой.

Самыми популярными фирмами заказа такси стали «Максим» (60 %) и «Яндекс.Такси» (40 %), остальные агрегаторы составили (32 %). Так как большинство людей пользуются услугами нескольких фирм, суммарное количество значений превышает количество опрошенных.

У 61% респондентов есть личный автомобиль, 44% респондентов чаще выбирают такси, чем транспорт общего пользования. Для заказа такси клиенты обычно используют мобильные приложения – в 63% случаев. Более половины опрошенных (55%) оценивают качество услуг такси высоко.

При этом основными недостатками респонденты опроса выделяют:

- низкий уровень безопасности (опасная езда и нарушение ПДД) – 59 %;
- низкий уровень сервиса (грязный салон автомобиля – 35 %, плохая ориентация в городе – 30%, некультурное общение – 22%, низкий знания русского языка – 14%, курение в салоне автомобиля или устойчивый запах табака, отсутствие сдачи у водителей, отсутствие автокресла (при указании его необходимости);
- отсутствие цветографической схемы на кузове транспортных средств, отсутствие оранжевого фонаря на крыше, не указаны ФИО водителя – 55 %, отсутствие информации о перевозчике (отметили 100% респондентов), сомнительное техническое состояние автомобиля.

По результатам опроса можно сделать следующие **выводы**:

- абсолютное большинство клиентов такси пользуются услугами агрегаторов такси;
- в автомобилях-такси отсутствует информация о перевозчике, что является нарушением п.117 ст. 4 Правил перевозки пассажиров [14];
- в большинстве своем автомобили-такси не имеют соответствующей экипировки (опознавательных знаков на кузове и оранжевого фонаря на крыше), предусмотренной Федеральным законом от 21.04.2011 N 69-ФЗ (ред. от 14.10.2014) «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- по мнению пассажиров, водители такси часто нарушают правила дорожного движения, что подтверждается данными страховых компаний;
- услугами такси чаще пользуются люди, у которых есть автомобиль в личном пользовании;
- услугами такси пользуются люди вне зависимости от их занятости.

По расчетам авторов, стоимость пробега такси по методу ценообразования себестоимости и 20% рентабельности для г. Хабаровска находится на уровне 39 руб./км. В настоящее время стоимость перевозки с учетом комиссии агрегатора находится на уровне 20,3 руб./км. За счет низких тарифов, устанавливаемых агрегаторами, перевозчики идут на сокращение расходов, водители - на переработки и нахождение за рулем больше установленных норм, что в первую очередь сказывается на безопасности перевозки.

В настоящее время назрели совершенствования в отрасли такси. В качестве перевозчика может выступать только таксопарк, так как он имеет возможности для

исполнения требований по организации и обеспечению безопасности перевозочного процесса. Пассажиры, осуществляющие заказ такси через агрегатора, будут уведомлены о том, кто является перевозчиком (таксопарком), кто обслуживает перевозку и несет ответственность.

Агрегатор, в свою очередь, помимо информационных услуг будет выполнять контрольные функции. Совершенно необходимо наличие единого реестра, по которому можно проверить автомобили и водителей и не допускать к процессу перевозки водителей и транспортные средства, не удовлетворяющие требованиям, проверку смогут осуществлять как государственные органы, так и сами пользователи. Подтверждение исполнения требований сотрудниками, ответственными за выпуск водителей и транспортных средств на линию, будет происходить с помощью отметок в программе. Таким образом, доступ к системе заказов водителям будет открываться только при наличии всех отметок. Для выполнения этих функций потребуется доработка программных продуктов агрегаторов.

Ведение государственного реестра по водителям такси позволит исключить работу водителей с несколькими таксопарками, личные дела водителей будут содержать их нарушения, отсутствие/наличие судимостей, рейтинга.

Государственный реестр по автомобилям позволит иметь доступ к информации о полученных разрешениях, пройденных технических осмотрах, наличии/отсутствии штрафов на транспортное средство, информации о дорожно-транспортных происшествиях и полученных в них повреждениях, наличии действующего полиса ОСАГО.

В настоящее время существует разрозненность информации среди законодательных и нормативных актах, отсутствие четкой группировки требований. Это касается проведенных водителями легковых такси предрейсового и послерейсовых медицинских осмотров водителей, чья работа связана с перевозкой пассажиров.

Для обеспечения надежности водителей, которая характеризуется пригодностью к профессии, подготовленностью и работоспособностью, необходимо расширить список требований к ним.

Для обеспечения контроля перевозочного процесса на автомобилях-такси целесообразна установка тахографов, что позволит отследить соблюдение требований режима труда и отдыха водителей.

Тарифы должны получить законодательное регулирование и устанавливаться совместно агрегаторами и таксопарками с учетом минимальной стоимости километра пробега, при которой возможно обеспечение всех требований к качественной перевозке.

Грамотное регулирование отрасли такси позволит снизить уровень аварийности, повысить качество перевозки и доступность таксомоторных перевозок.

Литература

1. Group D. R. [Электронный ресурс] - Режим доступа: <https://drgroup.ru/2481-analiz-rynka-taksi-agregatorov-taksi-v-rossii.html>. (дата обращения: 1.04.2021).
2. Анализ сегмента такси на рынке городского пассажирского транспорта [Электронный ресурс] // Сайт Аналитический центр при Правительстве РФ. - Режим доступа: <http://ac.gov.ru/files/content/8176/issledovanie-ac-taksi-pdf.pdf> (дата обращения: 1.04.2021).

3. Cetin T., & Deakin E. (2019). Regulation of taxis and the rise of ridesharing. *Transport Policy*, 76, 149–158. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2017.09.002>
4. Cairns R. D., & Liston-Heyes C. (1996). Competition and regulation in the taxi industry. *Journal of Public Economics*, 59(1), 1–15. [https://doi.org/10.1016/0047-2727\(94\)01495-7](https://doi.org/10.1016/0047-2727(94)01495-7)
5. Bi H., Ye Z., Zhao J., & Chen E. (2020). Real trip costs: Modelling intangible costs of urban online car-hailing in Haikou. *Transport Policy*, 96, 128–140. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.06.009>
6. Rayle L., Dai D., Chan N., Cervero R., & Shaheen S. (2016). Just a better taxi? A survey-based comparison of taxis, transit, and ridesourcing services in San Francisco. *Transport Policy*, 45, 168–178. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2015.10.004>
7. Lokhandwala M., & Cai H. (2018). Dynamic ride sharing using traditional taxis and shared autonomous taxis: A case study of NYC. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, 97, 45–60. <https://doi.org/10.1016/j.trc.2018.10.007>
8. Nian G., Peng B., Sun D. J., Ma W., Peng B., & Huang T. (2020). Impact of COVID-19 on urban mobility during post-epidemic period in megacities: From the perspectives of taxi travel and social vitality. *Sustainability (Switzerland)*, 12(19). <https://doi.org/10.3390/SU12197954>
9. Материалы V Международного евразийского форума «Такси» [Электронный ресурс] - Режим доступа: <http://www.meft.info/conf2020/resolution/resolution/index.php> (дата обращения: 1.04.2021).
10. Сулейманов Э.С. Исследование рынка автомобилей-такси и его влияние на экономику страны / Э.С. Сулейманов, Э. Д. Умеров // Национальные экономические системы в контексте формирования глобально-экономического пространства : сборник научных трудов, Симферополь, 10 апреля 2020 года. – Симферополь: Общество с ограниченной ответственностью «Издательство Типография «Ариал», 2020. – С. 595-598.
11. Li B., & Szeto W. Y. (2021). Modeling and analyzing a taxi market with a monopsony taxi owner and multiple rentee-drivers. *Transportation Research Part B: Methodological*, 143, 1–22. <https://doi.org/10.1016/j.trb.2020.10.008>
12. Васильева Е.Ю. Место такси в пространстве транспортного комплекса Москвы / Е.Ю. Васильева, И.С. Полякова // Транспортное дело России. – 2019. – № 2. – С. 119-120.
13. Анализ рынка такси (агрегаторов такси) в России [электронный ресурс] – режим доступа: <https://drgroup.ru/2481-analiz-rynka-taksi-agregatorov-taksi-rossii.html>. (дата обращения: 1.04.2021).
14. Об утверждении Правил перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом: постановление Правительства Рос. Федерации №112 от 14.02.2019 г. // Собр. Законодательства Рос. Федерации.- 2009. - №9, ст.1102
15. Предпочтения в службах такси по федеральным округам [Электронный ресурс] // Сайт Аналитическое агентство Автостат. - Режим доступа: <https://www.autostat.ru/news/30779/> © Автостат. (дата обращения: 1.04.2021).
16. Пилькин Е., Александров С. Концепция методики повышения эффективности и безопасности перевозок пассажиров легкового такси // *Логистика*. 2020, №12(169), с. 32-36
17. Исследование рынка такси [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://ac.gov.ru/files/content/15801/issledovanie-taksi-2018-pdf.pdf> (дата обращения: 1.04.2021).
18. Блудян Н. О. Опасные для людей тарифы такси / Н. О. Блудян, Д. Г. Мороз // *Мир транспорта*. – 2018. – Т. 16., № 6 (79). – С. 76-87.
19. Как правильно рассчитать объем выборки? // Сайт Anketolog.ru. - [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://blog.anketolog.ru/2015/12/vyborka/> (дата обращения: 1.04.2021).

Сведения об авторах

Володькин Павел Павлович, д.т.н., профессор, ORCID 0000-0002-2731-2069, ScopusAuthor ID 57190293264, ResearcherID, заведующий кафедрой «Эксплуатация автомобильного транспорта» ФГБОУ ВО «Тихоокеанский государственный университет», г. Хабаровск, 680035, Россия, г. Хабаровск, ул. Тихоокеанская 136, ауд. 214 лк.
Тел. (4212) 37-51-93.
E-mail:004167@pnu.edu.ru

Рыжова Александра Сергеевна, к.э.н., доцент, ORCID 0000-0002-1995-5961, ScopusAuthor ID, ResearcherID, доцент кафедры «Эксплуатация автомобильного транспорта» ФГБОУ ВО «Тихоокеанский государственный университет», г. Хабаровск.
Тел. (4212) 37-51-93.
E-mail:chefra@mail.ru.