УДК 656.073

АНАЛИЗ СИСТЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ ТАКСИ В РОССИИ

♦♦♦♦♦

ANALYSIS OF THE SYSTEM OF ORGANIZING THE TRANSPORTATION OF PASSENGERS BY TAXI IN RUSSIA

Кузьмина М.А.
Кубанский государственный технологический университет
sofi008008@yandex.ru

Надирян С.Л.
Кубанский государственный технологический университет
sofi008008@yandex.ru

Перцевая А.С.
Кубанский государственный технологический университет
sofi008008@yandex.ru

Тыргалов К.В.
Кубанский государственный технологический университет
sofi008008@yandex.ru

Аннотация. В статье изучено правовое регулирование деятельности такси в России осуществляется на федеральном и региональном уровнях, а также Обеспечения безопасности при перевозке пассажиров легковым такси.

Ключевые слова: пассажирский транспорт, городской пассажирский транспорт, пассажирские перевозки, транспорт.

Kuzmina M.A.
Kuban State Technological University
sofi008008@yandex.ru

Nadiryan S.L.
Kuban State Technological University
sofi008008@yandex.ru

Pertsevaya A.S.
Kuban State Technological University
sofi008008@yandex.ru

Tyrgalov K.V.
Kuban State Technological University
sofi008008@yandex.ru

Annotation. The article studies the legal regulation of taxi activities in Russia carried out at the federal and regional levels, as well as Ensuring safety when transporting passengers by light taxi.

Keywords: passenger transport, urban passenger transport, passenger transportation, transport.

Правовое регулирование деятельности такси в России осуществляется на федеральном и региональном уровнях. Основные нормативные акты:

1. Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта». Устанавливает общие требования к перевозчикам и предпринимателям в сфере такси.

2. Постановление Правительства РФ от 14.02.2009 № 112 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом». Регламентирует правила перевозки пассажиров такси.

3. Приказ Минтранса РФ от 11.03.2021 № 89 «Об утверждении Порядка оснащения транспортных средств категории М, используемых для коммерческих перевозок, тахографами». Устанавливает обязательность использования тахографов на такси.

4. Региональные законы и постановления правительств субъектов РФ. Регулируют требования к легковым такси: оформление, цветографическая окраска, техническое состояние, доступная среда и др. Кроме того, существуют также муниципальные нормативные акты, регулирующие такси на уровне городов и других населенных пунктов.

В последние годы рынок таксомоторных перевозок стремительно развивается, и нередко даже россияне, которые имеют личный транспорт, предпочитают вождению поездки на такси. Повышенный спрос на услуги такси наблюдается во многих регионах страны – эксперты связывают это не только с удобством заказа через агрегаты и невысокими ценами на поездки, но и с сокращением времени подачи машины и ростом количества машин и водителей, в том числе привлекаемых для перевозок в целях подработки [1].

Несмотря на то, что в конце прошлого года был принят отдельный Федеральный закон от 29 декабря 2022 г. № 580-ФЗ (далее – закон о такси), урегулировавший порядок перевозок пассажиров и багажа легковым такси, работа по совершенствованию законодательства в этой области продолжается. Авторы законопроекта предлагают включить в закон о такси новую статью, устанавливающую особенности организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси с использованием в качестве такси электромобилей. В случае одобрения документа регионы получат полномочия по установлению своими нормативными правовыми актами минимальной доли используемых для перевозки пассажиров и багажа электромобилей и транспортных средств (далее – ТС) отечественного производства, соответствующих требованиям к локализации, то есть к продукции, произведенной на территории России. Их количество планируется определять исходя из общего количества легковых такси, используемых для перевозок пассажиров и багажа на территории субъекта РФ, сведения о которых внесены в региональный реестр. При этом регионы должны будут разработать методику определения минимального количества электромобилей и ТС, соответствующих требованиям к локализации, и утвердить ее своим нормативным правовым актом.

Кроме того, предлагается расширить норму, предусматривающую возможность установления законом или иным нормативным правовым актом субъекта РФ дополнительных требований к экологическому классу ТС, используемого в качестве легкового такси. Речь идет о возможности установления нормативным правовым актом субъектов РФ – городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга или Севастополя либо граничащих с ними субъектов при наличии соглашения между ними дополнительных требований к количеству лет, прошедших с года выпуска ТС, при включении в региональный реестр легковых такси. Количество лет с года выпуска планируется определять по состоянию на 01 января года внесения в региональный реестр легковых такси сведений о ТС в календарных годах с года, следующего за годом выпуска [2].

Такие меры направлены, в первую очередь, на постепенное обновление парка легковых такси. Это же поможет исключить практику, когда в реестр повторно включаются одни и те же ТС старше 15–20 лет, безопасность перевозки которыми пассажиров и багажа с учетом повышенной эксплуатационной нагрузки на легковое такси в условиях крупных городов и граничащих с ними регионов вызывает обоснованные сомнения.

Подводя итоги, можно выделить ключевые требования к такси:

1. Лицензирование деятельности (выдаются органами местного самоуправления);
2. Обязательное наличие разрешения на автомобиль (выдается при прохождении техосмотра);
3. Использование цветографической окраски (допускается частичное оформление);
4. Оборудование тахографами для контроля режима труда водителей;
5. Соответствие требованиям к доступной среде для инвалидов (часть автопарка);
6. Соблюдение установленных тарифов (возможен их демпинг);
7. Допускается форма собственности и способ заказа.

Субъекты РФ также вправе вводить дополнительные требования, направленные на повышение качества и безопасности услуг такси в регионах.

Анализируя международный опыт организации таксомоторных перевозок, можно заключить, что большинство мегаполисов прошли свой путь по изменению подходов при регулировании рынка таксомоторных перевозок [3]. Не существует единого мирового тренда и единых подходов регулирования и организации таксомоторной отрасли.

Основываясь на анализе международного опыта регулирования такси в мегаполисах, можно констатировать, что к числу основных требований к таксомоторной деятельности относятся требования к водителям и персоналу, а также к системе допуска к профессии. Отдельные требования к водителю такси в некоторых мегаполисах мира приведены на рисунке 1.

Показатель	Критерий	Россия	Китай	США
Требования к водителям	ограничение по возрасту, мин. лет	21	19	21
	экзаменационная система	+	+	+
	наличие специального образования	+	-	+
	отсутствие криминального учета	-	+	+
	наличие лицензии	+	+	+
	требования к внешнему виду	-	+	-

Рисунок 1 – Требования к водителям такси

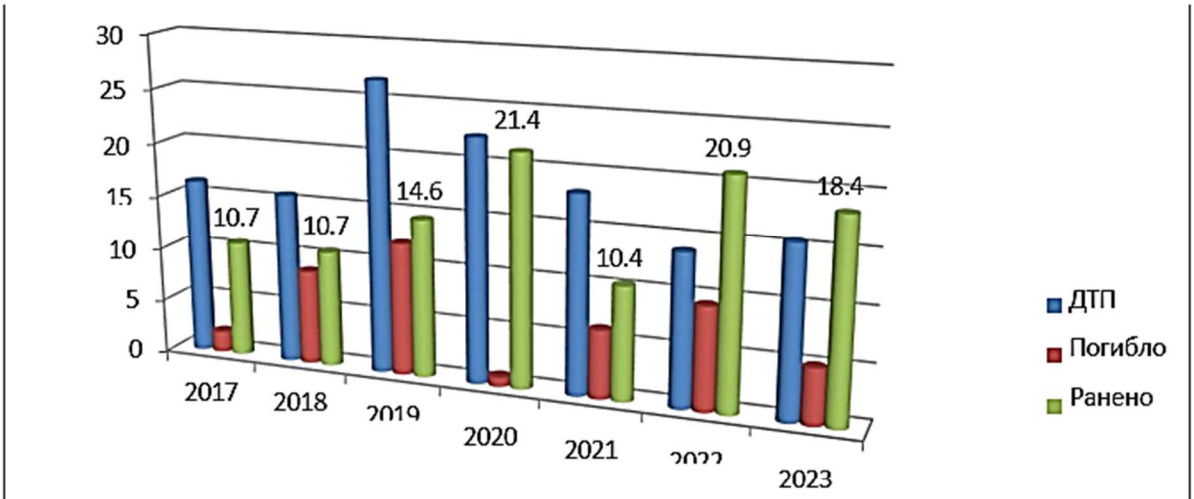
Легковые такси являются уникальным транспортом, т.к. это единственный вид перевозок, когда законодательством предусмотрен устный договор фрахтования транспортного средства. Именно эта особенность определяет деятельность такси как наиболее сложную для государственного регулирования сферу пассажирских перевозок. Нужны специальные нормы и особые механизмы регулирования и контрольно-надзорной деятельности для того, чтобы обеспечить безопасное функционирование системы.

В условиях массового развития информационных технологий методы регулирования такси, заложенные действующим федеральным законодательством, неэффективны. При этом «Разрешение» выдается, как уже указывалось, на транспортное средство, а не на физическое лицо, непосредственно осуществляющее деятельность по перевозке.

Проведем сравнительную оценку состояния безопасности перевозок пассажиров легковыми такси. На рисунке 2 приведены данные общего числа погибших в ДТП по РФ, Китае и США.

Год	Россия	Китай	США
2017	103	252	102
2018	94	114	148
2019	105	142	194
2020	200	126	206
2021	149	101	125
2022	30	45	51
2023	41	61	28

Рисунок 2 – Данные общего числа погибших в ДТП



	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
ДТП	16.3	15.7	26.8	22.4	18.2	13.9	15.6
Погибло	1.9	8.7	12.2	0.85	6.24	9.4	5.1
Ранено	10.7	10.7	14.6	21.4	10.4	20.9	18.4

Рисунок 3 – Характеристика ДТП с участием легковых такси в РФ

На рисунке 4 приведена динамика изменения последствий ДТП с участием автомобилей такси по Китаю.

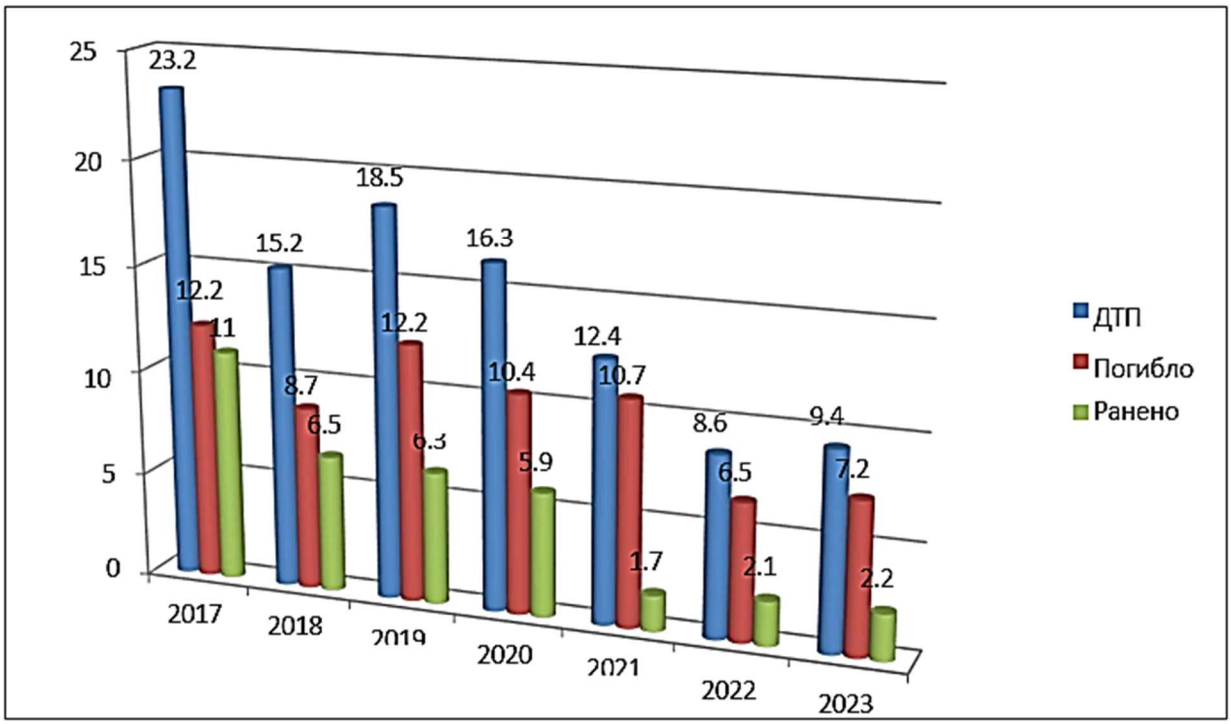


Рисунок 4 – Характеристика ДТП с участием легковых такси в Китае

На рисунке 5 приведена динамика изменения последствий ДТП с участием автомобилей такси по США.

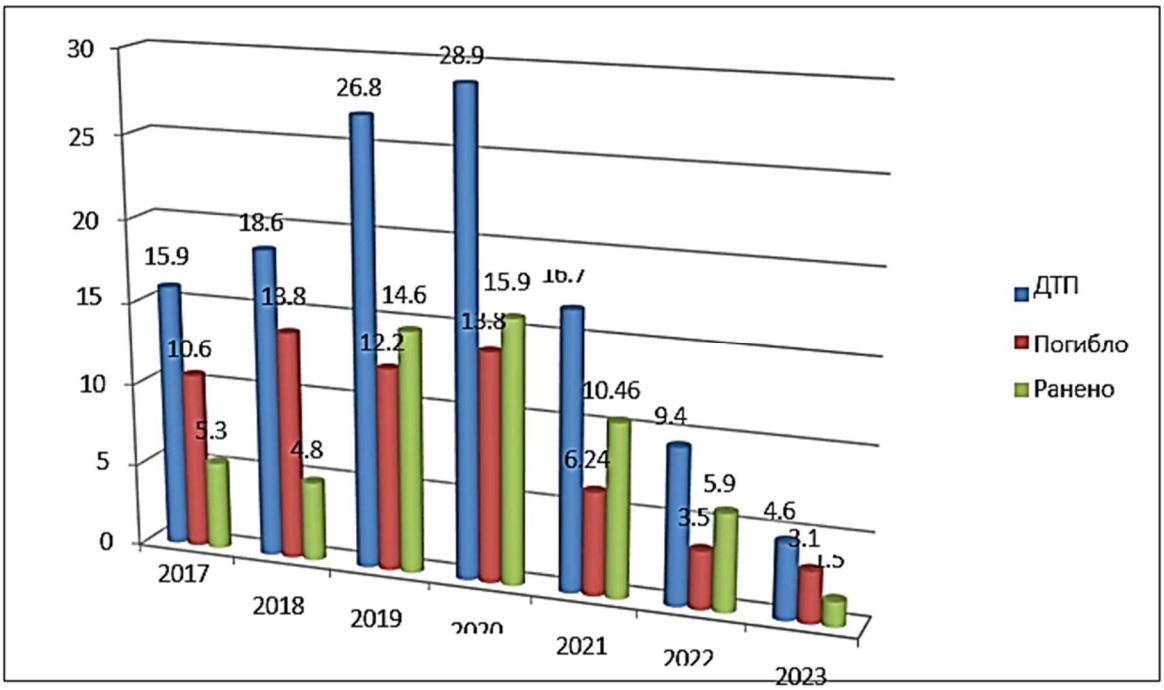


Рисунок 5 – Характеристика ДТП с участием легковых такси в США

Предложенная по результатам исследования система коренной модернизации регулирования сферы такси позволит установить правовой статус и ответственность агрегаторов за безопасность перевозок пассажиров. Это в корне изменит процедуру распределения заказов и исключит подключение к перевозкам нелегалов.

Разрешительная система допуска служб заказа легковых такси (агрегаторов) к осуществлению деятельности, основанная на требованиях к субъектам предпринимательской деятельности и их мобильным платформам, исключит тарифное регулирование. Агрегаторы будут обязаны в свободном доступе разместить для потенциальных фрахтователей полное меню по тарифам на перевозку пассажиров. Фрахтователь при заказе услуги на перевозку должен иметь право и возможность выбора из общего «меню» агрегатора приемлемый для себя тариф.

Разработка и внедрение на федеральном уровне цифрового профиля водителя легкового такси и цифрового профиля транспортного средства, предназначенного для перевозок легковыми такси, обеспечат контроль за соблюдением режима труда и отдыха водителей такси в соответствии с действующими требованиями [4].

Установление требований к водителям легковых такси и транспортным средствам позволит установить процедуры «допуска к профессии» водителей легкового такси и «допуска на рынок» компаний и ИП.

Органы власти на основе цифровых профилей водителей легковых такси и транспортных средств, предназначенных для перевозок легковыми такси, будут обязаны создать региональные реестры водителей и транспортных средств в соответствии с установленными требованиями.

В настоящее время у каждого агрегатора свой классификатор транспортных средств, и они по своему усмотрению включают и исключают транспортные средства из более эффективных тарифных сеток.

Литература

1. Программа расчета технико-экономических показателей работы автобусов на регулярном маршруте городского пассажирского транспорта при обеспечении оптимальной наполняемости салона / С.Л. Надирян, Д.А. Дрючин, В.И. Рассоха, А.А. Изюмский. Свидетельство о регистрации программы для ЭВМ RU 2024619554, 24.04.2024. Заявка № 2024618325 от 18.04.2024.

2. Оптимизация численности автотранспортных средств, обслуживающих регулярные маршруты городских агломераций : монография / Д.А. Дрючин [и др.]. – Краснодар, 2024.
3. Методика обеспечения приоритетных условий движения городского пассажирского транспорта / Т.В. Коновалова [и др.] // Мир транспорта. – 2024. – Т. 22. – № 2(111). – С. 70–80.
4. Анализ перехода транспорта общего пользования на брутто-контракты на примере города Краснодара / Т.В. Коновалова [и др.] // Наука. Техника. Технологии (политехнический вестник). – 2024. – № 3. – С. 69–72.
5. Кузьмина М.А. Пути повышения конкурентоспособности российских перевозчиков в современных условиях / М.А. Кузьмина, Е.С. Кононыхина, М.Д. Шепелева // В сборнике: Актуальные вопросы организации автомобильных перевозок, безопасности движения и эксплуатации транспортных средств. Сборник научных трудов по материалам XVII Международной научно-технической конференции. – Саратов, 2022. – С. 210–214. – URL : https://elibrary.ru/author_items.asp?authorid=359617&pubrole=100&show_refs=1&pubcat=risc

References

1. Program for calculating technical and economic indicators of bus operation on regular urban passenger transport routes while ensuring optimal passenger compartment occupancy / S.L. Nadiryan, D.A. Dryuchin, V.I. Rassokha, A.A. Izyumsky. Computer program registration certificate RU 2024619554, 04/24/2024. Application № 2024618325 dated 04/18/2024.
2. Optimization of the number of vehicles serving regular routes of urban agglomerations: monograph / D.A. Dryuchin [et al.]. – Krasnodar, 2024.
3. Methodology for ensuring priority conditions for the movement of urban passenger transport / T.V. Konovalova [et al.] // World of Transport. – 2024. – Vol. 22. – № 2(111). – P. 70–80.
4. Analysis of the transition of public transport to gross contracts on the example of the city of Krasnodar / T.V. Konovalova [et al.] // Science. Technology. Technologies (Polytechnical Bulletin). – 2024. – № 3. – P. 69–72.
5. Kuzmina M.A. Ways to improve the competitiveness of Russian carriers in modern conditions / M.A. Kuzmina, E.S. Kononykhina, M.D. Shepeleva // In the collection: Actual issues of organization of automobile transportation, traffic safety and operation of vehicles. Collection of scientific papers based on the materials of the XVII International Scientific and Technical Conference. – Saratov, 2022. – P. 210–214. – URL : https://elibrary.ru/author_items.asp?authorid=359617&pubrole=100&show_refs=1&pubcat=risc