

## Векторы развития рынка такси

А. Мокина



**В ноябре 2020 г. состоялся VIII Международный Евразийский форум «Такси». Обычно он проводится летом, в конце августа. Но в этом году, из-за пандемии, его перенесли – он прошел в необычное для себя время года и впервые был интегрирован в график мероприятий Транспортной недели. Еще одним нововведением стал формат дискуссий – все мероприятия состоялись онлайн, на сайте форума велась прямая трансляция. В течение двух дней на полях форума состоялось 15 панельных и рабочих сессий, конференций, круглых столов и семинаров. В них приняли участие более 1300 человек.**

Пленарное заседание «Векторы развития рынка такси в новом десятилетии» открылось приветственным словом мэра Москвы Сергея Собянина. От его имени к участникам пленарного заседания обратился заместитель мэра Москвы, руководитель Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Максим Ликсутов. Мэр пожелал успешной работы, отметив, что мероприятие является крупнейшей площадкой для обсуждения вопросов таксомоторной деятельности, повышения качества и безопасности услуг легкового такси.

«Таксомоторная отрасль оказалась среди наиболее уязвимых в связи с ограничениями в период пандемии коронавируса, пассажиропоток снизился почти на 50 процентов. Это сложная ситуация, поэтому по решению мэра Москвы в бюджет 2021 года заложено почти

200 млн рублей, которые пойдут на частичную компенсацию таксомоторными компаниями и предпринимателями лизинговых и кредитных платежей», – сообщил Максим Ликсутов.

С 2010 года количество легальных такси в Москве увеличилось семикратно, а число пассажиров – почти в 20 раз. Речь идет о 9 тыс. пассажиров в сутки. По словам М. Ликсутова, в связи с резким ростом отрасли на повестке дня встает ряд острых вопросов. Новый закон о такси сегодня проходит активную фазу обсуждения. Его цель – предоставление безопасной и комфортной услуги потребителям, а также обеспечение достойного дохода водителя такси и таксопарка.

«Необходимо, чтобы правоохранительные органы могли проверить подлинность водительских прав иностранцев, работающих водителями такси, либо обозна-

читать обязанность получения ими удостоверения российского образца, подтверждающего, что его обладатель способен обеспечить достаточный уровень безопасности перевозок пассажиров», – отметил Максим Ликсутов.

Другим важным моментом является необходимость вменить агрегаторам обязанность гарантировать достойный уровень зарплаты водителям, независимый от применяемых маркетинговых тарифов. В Москве этот показатель должен быть не меньше, чем у профессионального водителя автобуса городского перевозчика.

«Сегодня региональные власти могут ограничивать количество выдаваемых разрешений – это одна из мер контроля роста рынка, имеющим следствием демпинг, приток непрофессиональных водителей и компаний, снижение безопасности перевозок и престижа профессии. Это право регионов должно быть сохранено в новом федеральном законе», – добавил заммэра столицы.

### О проблемах московских водителей и системе цифровых профилей

Внедрение цифрового профиля водителя такси позволит повысить качество и безопасность перевозок – об этом в рамках деловой программы рассказал заместитель руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы Дмитрий Пронин.

Столичный парк такси является одним из самых молодых в Европе, средний возраст автомобилей московского такси составляет 2,7 года. В общей сложности на московскую агломерацию сегодня приходится 145 тысяч легковых такси, из них 54 тысячи разрешений выдано в Москве и 91 тысяча – в Московской области.

Обратной стороной роста количества такси является высокая аварийность, снижение уровня сервиса и привлекательности профессии водителя. Количество жалоб на работу такси возрастает. Основными типами являются:

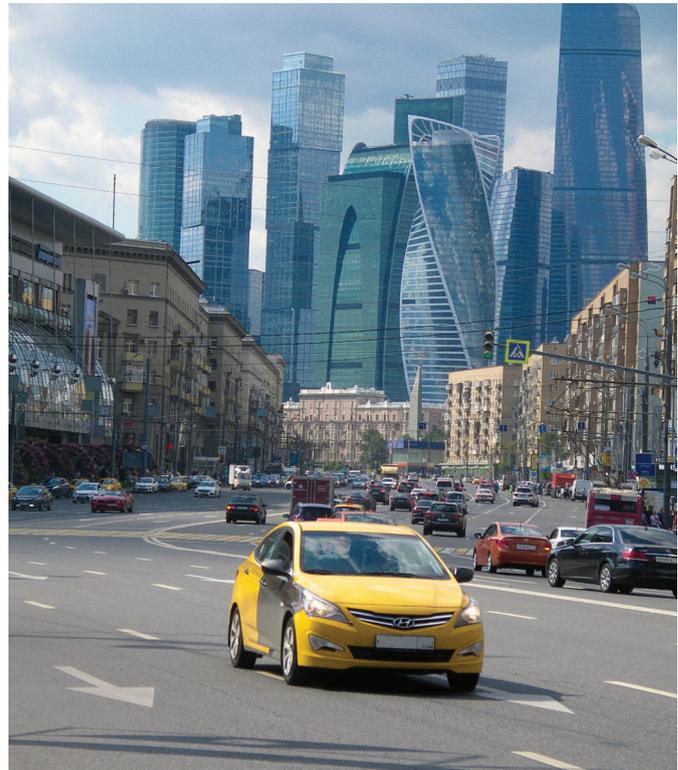
1. Совершение ДТП. Отсутствие полиса ОСАГО, некачественное вождение (подрезание, резкое торможение, несоблюдение дистанции). Статистика за 10 месяцев 2020 года показывает, что произошло общее снижение количества ДТП с участием такси (4%), но значительно увеличилась смертность (+29%).

2. Грубое поведение водителей. Хамство, пассажиров высаживают на дороге, агрессивная реакция на замечание об отсутствии медицинской маски.

3. Стоянка такси во дворах. Блокировка въезда/выезда других машин, парковка на газоне.

4. Незнание города. Водитель выбрал долгий маршрут, водитель пропустил поворот, незнание основных мест притяжения.

Снижение привлекательности профессии водителя такси в основном произошло из-за снижения доходов. С 2010 по 2019 г. средний доход работника в месяц упал от 22 до 49%. Такой разброс объясняется разной, но при



Внедрение системы цифровых профилей водителя такси позволит совершать проверки по базам данных правоохранительных органов и допускать в профессию исключительно при наличии российского водительского удостоверения

этом высокой комиссией агрегаторов, демпингом цен и снижением стоимости километра пути. Для поддержания такого же уровня дохода, что и в 2010 г., водителям нужно выполнять заказов в 5 раз больше. 65% водителей сообщают о менее 5 выходных в месяц.

«Способствовать решению этих проблем может внедрение системы цифровых профилей водителя такси, которая позволит совершать проверки по базам данных правоохранительных органов и допускать в профессию исключительно при наличии российского водительского удостоверения», – отметил Дмитрий Пронин.

Система разрабатывается для использования в Москве и Московской области. Ее цель – повышение качества и безопасности таксомоторных перевозок, осуществление учета режима труда и отдыха таксистов.

Водитель будет получать уникальный идентификационный номер на портале государственных услуг, агрегатор сможет передавать данные о его ID в единую систему при начале работы, а также сообщать информацию о местоположении такси со статусом свободен или занят, номер разрешения, государственный регистрационный знак автомобиля, а также сведения о прохождении предрейсового медицинского и технического осмотра.

«Сегодня водитель может работать с разными интернет-агрегаторами, переключаясь от одного к другому, и проследить режим рабочего времени сейчас не представляется возможным. Система цифровых профилей

позволит вести сквозной учет по всем таксомоторным компаниям», – подчеркнул Дмитрий Пронин.

### **Информация о перевозчике через QR-код**

Первый заместитель министра транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области Анна Кротова в ходе своего доклада озвучила, что в Московской области будут введены штрафы за отсутствие на автомобиле такси QR-кода с информацией о перевозчике.

В Московской области за 10 месяцев 2020 года произошел прирост по ДТП с участием автомобилей такси на 5,5%, а смертность в данных происшествиях выросла на 184,6%. Меры, принимаемые на снижение этих показателей, состоят в первую очередь в выявлении нелегальных такси с последующим изъятием транспортного средства на штрафстоянку.

За 10 месяцев 2020 года было вынесено штрафов на 38,1 млн рублей. Основными нарушениями стали отсутствие проведения медицинского осмотра для работников такси, отсутствие информации о водителе и компании в салоне транспортного средства, отсутствие проведения предрейсового технического состояния транспортного средства.

С 30 сентября 2020 года госуслуга по выдаче разрешений на таксомоторную деятельность в регионе осуществляется исключительно в электронном виде без использования бумажных бланков, а форма разрешения содержит специальный QR-код. Таксистам дано разъяснение о необходимости размещения этого кода на панели транспортного средства и на обратной стороне подголовника со стороны пассажира. Соответственно, любое лицо, которое воспользовалось услугами такси (пассажир или контролер, например, органы ГИБДД) может навести телефон на данный QR-код и получить информацию о перевозчике.



На данный момент государственная услуга по выдаче разрешений оптимизирована и все заявления подаются в электронном виде через портал госуслуг Московской области, затем разрешение направляется в электронном виде в личный кабинет заявителя. Впоследствии документ можно распечатать или обратиться в любой из 126 МФЦ Московской области.

Уже запущена процедура внесения изменений в действующий КоАП МО, согласно которым вводится штраф за отсутствие QR-кода в салоне автомобиля. Предложено установить размер штрафа от 3 до 5 тыс. руб.

В качестве векторов развития такси ожидается принятие нового закона о такси, поскольку устаревший 69-ФЗ не позволяет эффективно регулировать рынок. В качестве основных направлений развития отрасли такси Анна Кротова предложила:

1. Ускорение принятия проекта федерального закона № 481004-7.
2. Регулирование деятельности агрегаторов.
3. Цифровизация отрасли.
4. Создание цифрового профиля водителя такси.
5. Интеграция с базами агрегаторов.
6. Применение электронных путевых листов.
7. Внедрение телемедицины.

В адрес Правительства РФ направлено обращение от глав 4-х регионов – Москвы, Московской области, Санкт-Петербурга и Ленинградской области о включении следующих положений в законопроект № 481004-7:

1. О допуске «самозанятых» граждан РФ.
2. Требование о регистрации агрегаторов в налоговых органах субъекта в РФ.
3. Наделение субъектов полномочиями по квотированию.



Таксистам дано разъяснение о необходимости размещения QR-кода на панели транспортного средства и на обратной стороне подголовника со стороны пассажира

### «Необходимо искать сбалансированные решения»

С докладом в деловой программе форума выступил директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Алексей Бакирей.

«Последнее десятилетие мы наблюдаем кратное увеличение числа перевозок легковыми такси. Это требует определенных решений в части тех вызовов, которые стали перед законодательной составляющей деятельности отрасли. Многократно обсуждался вопрос в части создания необходимых правовых режимов для деятельности служб такси, агрегаторов. Позиции федеральных и региональных органов власти, общественных организаций и перевозчиков зачастую противоречивы, необходимо искать сбалансированные решения», – отметил Алексей Бакирей.

Он выразил уверенность, что активная позиция правительства России позволит завершить эту работу в ближайшее время, что даст возможность участникам Международного Евразийского форума «Такси» обсудить вопросы его правоприменения уже в следующем году.

### Угрозы цифровизации

Директор центра компетенций «Цифровая трансформация бизнеса» Фонда развития цифровой экономики Юлия Алферова рассказала на форуме об угрозах, связанных с цифровизацией таксомоторной отрасли.

«На сегодняшний день цифровые агрегаторы такси собрали большую, постоянно растущую базу пользователей. Для рынка данных пользователь с его привычками и суммой среднего чека – это объект для предложения дополнительных сервисов и услуг», – отметила Юлия Алферова.

По ее словам, миллионы пользователей сообщают свои данные агрегаторам и одновременно дают согласие на возможность их передачи третьим лицам, в итоге приходя к пониманию необходимости цифровой грамотности через проблемы, возникающие впоследствии.

«Несанкционированные сливы персональных данных, утечка данных о транзакциях банковских карт, имеющие следствием мошеннические действия со списанием денежных средств, и продажи сведений о пользователях техническим персоналом, пытающимся монетизировать доступ к персональным данным – все эти риски пока не контролируются, действенных инструментов борьбы с ними на сегодняшний день не имеется», – обозначила проблемы Юлия Алферова.

### Вызовы и решения

Вопросам цифровизации на форуме была посвящена и отдельная панельная сессия: «Всеобщая цифровизация: вызовы и решения для отрасли такси».

«Социальный риск на автомобильном транспорте должен быть сведен к минимуму», – заявил на форуме пред-



На сегодняшний день цифровые агрегаторы такси собрали большую, постоянно растущую базу пользователей

седатель правления, директор Транспортной ассоциации Московской агломерации Нораир Блудян. Он поделился своим видением механизмов регулирования рынка такси.

Среди них установление на государственном уровне правового статуса и полной ответственности агрегаторов за последствия ДТП, запрет регуляторам тарифного регулирования таксомоторных перевозок, а также недопущение самозанятых граждан к работе в такси до создания электронных баз данных и цифровых профилей водителя такси.

«Необходимо запретить доступ в отрасль граждан с иностранными водительскими удостоверениями, создать механизмы контроля рабочего времени водителей, а также предусмотреть возможность введения субъектами РФ элементов регулирования тарифов на таксомоторные перевозки», – подчеркнул Нораир Блудян.

«Главный негативный тренд, который возник в результате цифровой трансформации – отчуждение основного участника перевозочного процесса от ответственности. Агрегаторы не прописаны ни в каких законах, и могут отказываться от ответственности, позиционируя себя как некую информационную доску объявлений, что не соответствует истине», – рассказал Александр Евсин, заместитель руководителя ГКУ ЦОДД Правительства Москвы, начальник ситуационного центра.

«При этом ведущие игроки таксомоторного рынка все-таки придерживаются определенных правил и, к примеру, в Москве взаимодействие с правительством основано на добровольных соглашениях с агрегаторами, они передают информацию о положении водителя и его статусе, свободен он или занят; следующий этап – вопрос идентификации водителя, что необходимо для регулирования рынка труда и повышения безопасности», – отметил спикер.

«Мы планируем разработать детальный стандарт качества сервиса такси», – заявил Илья Лоевский, заместитель руководителя Роскачества.

В 2019 году автономная некоммерческая организация «Российская система качества» исследовала 21 сервис и 40 мобильных приложений для заказа такси по собственной методике, включающей 48 критериев. В результате было выяснено, что 25% приложений передают личные данные в незашифрованном формате, что является потенциальной уязвимостью.

«Совместно с федеральным проектом «Народный контроль» мы провели проверку легальности такси в 39 регионах России. Целью было выявление водителей, осуществляющих перевозку без соответствующих документов. Треть из проверенных автомобилей допустили нарушения», – сообщил Илья Лоевский.

В планах Роскачества – расширить базу тестирования, проводить юридическую проверку пользовательских соглашений, предлагаемых агрегаторами, организовывать интервью с пользователями, чтобы понять насколько удобны приложения, а также внедрить такой метод исследования как «тайный покупатель».



**Агрегаторы не прописаны ни в каких законах, и могут отказываться от ответственности, позиционируя себя как некую информационную доску объявлений, что не соответствует истине**

### **Влияние пандемии и основные направления для принятия мер**

Сессия под названием «Уроки COVID-19: от экстренных мер к долгосрочным последствиям» собрала представителей агрегаторов, таксопарков, водителей и потребителей услуг пассажирских перевозок легковыми такси таксомоторной отрасли.

«Пандемия оказала серьезное социальное и экономическое влияние на все сферы жизни. Значительно сни-

зился пассажиропоток в таксомоторной отрасли, а на перевозчиков легла дополнительная нагрузка по обеспечению санитарной безопасности», – отметила Дина Горячева, директор АНО «МЕФТ».

По итогам проведенных на форуме заседаний были сформулированы основные направления для принятия мер. Среди них рассмотрение органами власти возможность финансовой помощи отрасли, поскольку в период пандемии после личного транспорта такси является самым безопасным видом передвижения. Кроме того, на уровне регионов следует принимать системные продуманные меры в отношении требований к обеспечению санитарной безопасности. Также необходимо проводить разъяснительную работу как с пассажирами, так и с водителями такси.

На заседании также было озвучено, что АНО «МЕФТ» планирует провести работу по систематизации лучших региональных практик.

### **Эффективность и безопасность**

В ходе секции «Операционная эффективность бизнеса в период кризиса» была затронута актуальная для любого парка такси тема выбора оптимального бизнес-процесса и модели такси: штатную схему, как альтернативу аренде и аренде с выкупом.

В условиях беспрецедентного роста цен на автомобили и снижения маржинальности из-за роста расходов на ГСМ, сервис и ТО автомобилей, современный парк такси должен находить новые способы увеличения доходов и снижения операционных затрат.

Участники убедились, что при должной организации деятельности парка, бизнес такси может показывать доходность свыше 50% годовых, но подавляющее большинство участников рынка по разным причинам не может приблизиться к указанным показателям.

Одной из основных проблем в обеспечении безопасности такси является несоблюдение водителями такси режима труда и отдыха, а именно, более половины водителей такси работают в день более 12 часов и лишь с одним выходным в неделю. Утомляемость водителей не может не отразиться на его концентрации и, как следствие, безопасности. Одновременно с этим участники понимают, что приведение рабочего дня водителей такси к 8 часовому графику повлечет за собой увеличение операционных затрат парка и стоимости поездки такси. Спрос на такси очень эластичен, рост стоимости поездки для пассажира приведет к тому, что пассажиры будут пользоваться такси только по серьезной необходимости, например, поездке в аэропорт или вокзал, следовательно, 80% водителей такси может остаться без работы. Это серьезный конфликт, который не может быть решен без участия государства.

Участники обратились к государственным деятелям, представителям агрегаторов, руководителям профсоюзов такси для того, чтобы совместно посмотреть на эко-

ному таксопарка, заработок водителя, а не обычно односторонней деятельностью агрегатора, для выработки обоюдных решений, которые позволят сделать деятельность такси более безопасной и инвестиционно привлекательной.

### Интеллектуальные технологические решения

В рабочей сессии «Статус и правовое положение водителя» выступил с докладом директор института повышения квалификации и переподготовки кадров транспортно-дорожного комплекса Дмитрий Мороз.

Он отметил, что субъекты РФ должны иметь право создания системы обучения и аттестации водителей такси. По его мнению, роль такой системы в минимизации числа ДТП с участием автомобилей такси чрезвычайно велика.

Среди факторов безопасности и качества таксомоторной отрасли ведущих городов мира, таких как Лондон, Нью-Йорк и Берлин, эксперт назвал обучение и аттестацию водителей такси, предъявление требований к качеству и безопасности транспортных компаний и индивидуальных предпринимателей, контроль продолжительности рабочего времени таксистов, государственную поддержку зеленых технологий и возможность перевозок маломобильных групп граждан.

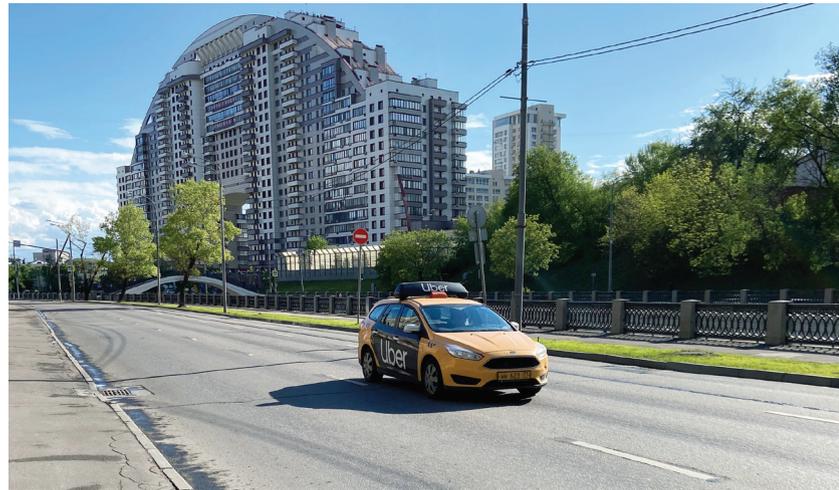
Директор департамента управления проектами Hikvision Russia Антон Голубев рассказал на форуме о современных технологиях обеспечения безопасности таксомоторных перевозок.

По его словам, сегодня перевозчики сталкиваются с проблемой отсутствия подтверждений своей правоты в случае ДТП, отсутствием оперативных уведомлений об опасности и контроля над поведением водителей, а также неимением доказательств в случаях правонарушения пассажиров. Решением может служить внедрение современных систем видеонаблюдения.

«Если стандартные системы на транспорте внедряются уже давно, то интеллектуальные технологические решения, которые позволяют собирать информацию о поведении водителя, фиксировать случаи курения и использования телефона за рулем, считывать сигналы усталости водителя и невнимательного вождения, а также передавать собранные данные интеллектуального анализа диспетчеру еще предстоит ввести в широкое использование», – сообщил Антон Голубев.

Он отметил, что для такси и каршеринга характерна еще одна распространенная проблема, когда водитель решает посадить за руль другого человека.

«Поставляемые нами smart-системы позволяют осуществлять подтверждение личности водителя по лицу при запуске двигателя, проверять ее с определенной периодичностью для исключения подмены, а также направлять уведомления в центр мониторинга в случае ошибочной аутентификации», – подчеркнул представитель компании Hikvision.



**Пандемия оказала серьезное социальное и экономическое влияние на все сферы жизни. Значительно снизился пассажиропоток в таксомоторной отрасли, а на перевозчиков легла дополнительная нагрузка по обеспечению санитарной безопасности**



**Smart-системы позволяют осуществлять подтверждение личности водителя по лицу при запуске двигателя, проверять ее с определенной периодичностью для исключения подмены, а также направлять уведомления в центр мониторинга в случае ошибочной аутентификации**

Еще одно необходимое в современных условиях технологическое решение – автономная система измерения температуры для пассажирского и корпоративного транспорта. Современная тепловизионная технология обеспечивает высокую точность измерения температуры на безопасном расстоянии, подавая сигнал тревоги при температуре выше нормы.

В настоящее время уже начаты пилотные внедрения smart-систем, свидетельствующие о заинтересованности перевозчиков.

*О дискуссиях и сессиях второго дня форума, в том числе о развитии региональных рынков такси в России, а также регулировании рынков такси за рубежом, мы расскажем в следующем номере «АТ».*