

ВОСПРИЯТИЕ ИЗМЕНЕНИЙ РЕГУЛЯЦИИ РЫНКА ЛЕГКОВЫХ ПЕРЕВОЗОК СРЕДИ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ И ВОДИТЕЛЕЙ

Аналитический отчет

по результатам 6 фокус-групп

г. Красноярск

г. Артём Приморского края

г. Михайловка Волгоградской области



Июль 2024.

Резюме	3
1. Оценка ситуации на рынке такси	9
1.1. Пассажиры: ситуации пользования услугами	10
1.2. Пассажиры: удовлетворенность доступностью и качеством	13
1.3. Водители: модели трудоустройства	18
1.4. Водители: факторы удовлетворенности работой	20
2. Отношение к изменениям в сфере такси среди пользователей и водителей	24
2.1. Информированность	25
2.2. Восприятие целей и основных положений	26
2.3. Запросы и ожидания	36

1. Такси – это сфера, **максимально насыщенная социальными функциями**. Для пассажиров – это способ перемещаться сравнительно быстро, комфортно, в любое время суток, по неудобным маршрутам. Для водителей – доступный и быстрый способ повысить свое финансовое благополучие.
2. На сегодня **сервис такси оценивается в целом как цивилизованный, сравнительно качественный и доступный**. К службам заказа такси хоть и есть претензии со стороны участников рынка, но в целом отмечается отлаженность в работе по предоставлению услуг и сотрудничеству с водителями.
3. Ключевым фактором неудовлетворенности у водителей и пассажиров выступает финансовая составляющая. Для пассажиров: необоснованно завышенная стоимость поездок, невозможность ее спрогнозировать (максимально нерегулируемым воспринимается ценообразование перевозок с детьми). Для водителей: высокий процент комиссии, взимаемый агрегаторами, постоянные некомпенсируемые расходы на ремонт автомобиля или отмененные вызовы.
4. Знания об **изменениях в регулировании работы такси носят фрагментарный характер**. Но откликаются негативные слухи об изменениях в сфере такси, которые доходят до информантов: *«пугали очень этим законом: страховка, документы, все очень будет сложно»*.
5. У водителей и пассажиров **на сегодня отсутствует целостное и четкое представление о целях нововведений на рынке такси**. Посыл, что благодаря изменениям станет лучше качество услуг, повысится безопасность, а у водителей будут «белые зарплаты», считывается, но не воспринимается как основной.
6. Зачастую **цель новых правил видится в новом сборе средств для государства**.

«Государство хочет навести порядок, чтобы люди, которые занимаются частным извозом, платили налоги. Но это палка о двух концах» (Михайловка, Волгоградская область, водители).

7. И водители, и пассажиры **пока не заметили кардинальных перемен в сфере работы такси после изменений в законодательстве**. Единственное, что отмечают – это рост цен, но и его не связывают с нововведениями в законодательстве, скорее относят к высокому уровню инфляции в целом.

«Я не понимаю, что изменилось за эти полгода. Они что-то ввели, но что ввели и как это изменило ситуацию, я не вижу. Чуть подороже, но это понятно» (Артём, пассажиры).

В целом и пассажирами, и водителями (по итогам обсуждения) основные изменения в регулировании рынка такси были названы «сырыми», требующими корректировок и доработок.

Положения из числа обсуждаемых на группах, которые были **понятны, вызвали одобрение:**

1. о недопущении к работе в такси людей с неснятой или непогашенной судимостью за убийство, причинение тяжкого вреда здоровью, грабеж, разбой, похищение и прочее (ст. 328.1 ТК РФ) (*поддерживается водителями и пассажирами*).
2. о недопущении к работе тех, кого лишали водительских прав или подвергали аресту за нарушение ПДД больше раза в год (*поддерживается водителями и пассажирами*).
3. совместное участие перевозчика и водителя в случае ДТП в возмещении вреда пострадавшим (*оценивали только водители*).
4. необходимость проходить аттестацию на знание действий в случае ЧС и на знание важных объектов городской инфраструктуры (*оценивали только водители*).
5. ограничение по времени работы 12 часами в сутки и 40 часами в неделю (*оценивали только водители*).

Положения, **восприняты негативно:**

1. о недопущении к работе водителей с более чем тремя неоплаченными штрафами (*против пассажиров и водителей*).
2. о необходимости прохождения ежедневных предрейсовых и послерейсовых медицинских и техосмотров (*против водителей*).
3. об обязательной регистрации водителей в ФГИС «Такси» (*оценивали только водители*).
4. о необходимости страхования машины такси по тарифу для перевозчиков (*оценивали только водители*).
5. о необходимости красить кузов машин такси в единый цвет (*оценивали только водители*).
6. запрет принимать заказы за пределами региона, выдавшего разрешение (*оценивали только водители*).

Положение о том, что для работы в такси нужна регистрация в качестве самозанятого, ИП или заключение трудового договора с перевозчиком, вызвало неоднозначное восприятие прежде всего у тех, для кого такси – это подработка. Этой категорией водителей необходимость открывать ИП или самозанятость воспринимается скорее негативно.

Что касается заключения трудового договора, то водителям требуются разъяснения процесса, так как они уверены, что, начиная сотрудничество с агрегатором/перевозчиком, они автоматически заключают с ним трудовой договор.

Озвученные пассажирами:



1. Создание прозрачной системы ценообразования, позволяющей прогнозировать стоимость поездки и понимать, насколько она вырастет при плохих погодных условиях или иных дополнительных требованиях (перевозке животных, габаритных грузов и пр.)
2. Введение ограничений стоимости тарифа «Детский». Бесплатное предоставление хотя бы одного детского кресла.
3. Формирование «социальных тарифов» или «социального такси» для отдельных категорий населения – многодетных семей, пенсионеров, инвалидов.
4. Возвращение в повсеместную практику возможности предварительного заказа такси на конкретное время с тем, чтобы сократить время ожидания машины.

Озвученные водителями:



1. Установление солидарной ответственности перевозчика/ агрегатора и водителя за выполнение норм закона (оформление, страховка, осмотры и пр.).
2. Разграничение категорий водителей и требований к ним. Требования к водителям, для которых такси – это подработка, должны быть упрощены.
3. Обеспечить инфраструктурные возможности прохождения регулярных медицинских и технических осмотров. При отсутствии ресурсов – снизить периодичность таких осмотров.
4. Отмена требования о запрете брать заказы не в том регионе, где было получено разрешение.
5. Объяснить смысл заключения трудового договора и разницу с регистрацией у службы вызова такси. В понимании водителей, договор считается автоматически заключенным при регистрации у агрегатора.
6. Отмена требования об унификации цвета машины в том случае, если она находится в частной собственности водителя.

СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ

1. Исследуемые изменения направлены на повышение безопасности пассажиров и пассажирских таксомоторных перевозок в целом.
2. Новые положения нацелены на упорядочивание работы отрасли таксомоторных перевозок и исключение «теневой» составляющей.
3. Закрепление положения о совместной ответственности перевозчика и водителя в случае ДТП как пример реализации принципа справедливости, который, по мнению водителей, должен лежать в основе всех прописанных в новых правилах требований к ним.

СЛАБЫЕ СТОРОНЫ

1. Сейчас не очевидна польза от изменений в регуляции рынка такси как для пассажиров, так и для водителей. Сигнал о преимуществах новых правил не проходит или отсутствует.
2. У водителей создается впечатление, что агрегаторы практически полностью выведены из поля зрения нововведений. Это нарушает принцип справедливости, на который у них есть прямой запрос, особенно в части несения финансовых издержек за выполнение новых требований (регистрации, повышенные страховки, прохождение осмотров и пр.)
3. Есть требования, которые воспринимаются водителями как невыполнимые (ежедневные предрейсовые и послерейсовые медицинские и техосмотры) или необоснованные (территориальные ограничения перевозок).
4. Отсутствие дифференцированного подхода в требованиях к водителям, для которых это основной вид занятости, и тем, для кого работа в такси – подработка. Для такой категории водителей полное соблюдение требований становится невыгодным с финансовой стороны.

ВОЗМОЖНОСТИ

1. Изменения могут стать новым шагом к развитию рынка такси со штатными водителями, своим автопарком и всей необходимой обслуживающей инфраструктурой.
2. Снизится доля непрофессиональных, низкоквалифицированных, нелегальных водителей.
3. Снизится доля машин в технически неисправном состоянии.
4. Повысится контроль работы мигрантов в данной сфере.

УГРОЗЫ / РИСКИ

1. Сокращение числа водителей из-за серьезных финансовых издержек, что приведет к удорожанию услуг.
2. Снижение числа пользователей такси или частоты поездок из-за существенного роста цен на перевозки. Такси перестанет быть доступным видом транспорта. В связи с этим можно прогнозировать рост социальной напряженности.
3. Такси – это маркер качества жизни. Возможное ухудшение ситуации на рынке такси несет в себе прямые социальные риски, может комплексно снизить и показатели социального самочувствия, и оценки положения дел.
4. Начало работы изменений в полную силу и контроль выполнения всех прописанных требований с высокой вероятностью будет способствовать возрождению «теневому» рынку такси формата 90-х годов.
5. Требование о ежедневных медицинских и техосмотрах с высокой вероятностью спровоцирует развитие новых коррупционных направлений.

1. Усилить информационный сигнал для пассажиров, что изменения нужны для повышения безопасности (за счет усиления контроля за мигрантами, водителями с судимостью, состоянием здоровья водителей и техническим состоянием машин) и доступности такси.
2. Одним из очевидных признаков повышения доступности такси станет регулирование цен при запросе детского кресла. Это важная социальная тема. Ситуация с детскими перевозками сейчас сильно противоречит одному из ключевых направлений государственной политики по поддержке семьи, обозначенных Президентом РФ.
3. Разработать дифференцированный подход в требованиях для водителей с разной формой занятости или систему бонусов для водителей, подрабатывающих в такси (категории, наиболее уязвимой в плане финансовых издержек от действия нововведений).
4. Более тщательно оценить возможности реализации требований по регулярным медицинским и техосмотрам. Предусмотреть инфраструктуру, обеспечивающую бесперебойную работу водителей без нарушения законодательства. По необходимости смягчить требование к периодичности проведения медицинских и технических осмотров.
5. Желательно исключить положение о том, что водитель может взять заказ только в том регионе, в котором он получил разрешение (водителям станет невыгодно, следовательно, пассажирам затруднительно передвигаться между регионами).
6. Учитывая высокую социальную значимость такси, появляется хорошая основа для создания системы «Социального такси»: перевозчика с собственным автопарком, штатом постоянных, проверенных водителей и обслуживающей инфраструктурой.
7. Сейчас водители несут основные издержки, прежде всего на страховании и регистрации в качестве ИП. Важно компенсировать или снизить эти расходы за счет предоставления налоговых льгот или вычетов, снижения ставок по страхованию (аналогично решениям при введении ОСАГО).

1. Оценка ситуации на рынке такси

1.1. Пассажиры: ситуации пользования услугами

Можно уверенно говорить о трансформации роли такси в общественном восприятии. Из атрибутов роскоши («советские люди в булочную на такси не ездят») частные перевозчики стали неотъемлемой частью привычного образа жизни обычных людей.

Значимость услуг частных перевозок на легковом транспорте обуславливается рядом причин, которые можно разделить на две основные группы:

Личные обстоятельства	Внешние факторы
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Плотное расписание, необходимость сократить время на дорогу. ▪ Экстренные ситуации, требующие как можно более скорого перемещения из пункта А в пункт Б. ▪ Физическое состояние, проблемы со здоровьем, при которых рискованно или невозможно пользоваться общественным транспортом или личным автомобилем. ▪ Перевозка тяжелого или хрупкого багажа. ▪ Необходимость совершить поездку с ребенком. ▪ Рабочий график, несопоставимый с расписанием общественного транспорта. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Неразвитая сеть общественного транспорта, несвязность территорий, как внутри одного населенного пункта, так и между соседними поселениями. ▪ Расписание общественного транспорта – недостаточное количество рейсов, отсутствие транспорта в позднее вечернее или раннее утреннее время. ▪ Низкая скорость передвижения на общественном транспорте. ▪ Плохое состояние общественного транспорта (некомфортные салоны, поломки машин). ▪ Плохие погодные условия. ▪ Удаленность социально значимых объектов.

Несмотря на то, что стоимость поездок увеличилась, спрос на услуги, по мнению участников дискуссий, остается стабильным, в том числе потому, что рост цен отмечается по многим группам товаров и услуг, а потребность в перемещениях по городу не снижается. Система общественного транспорта не считается полноценной альтернативой в силу ограниченности маршрутов, времени движения, комфортности.

1.1. Пассажиры: ситуации пользования услугами

Личные обстоятельства	Внешние факторы
<p>«У меня стало максимально неустойчивое расписание. Было очень сложно подгадать общественный транспорт, чтобы не опоздать и не сидеть много часов в ожидании транспорта» (Артём, пассажиры).</p>	<p>«Чтобы проехать из одного конца города в середину, часто бывает, что с одного маршрута не получится, получится только с двух. Поэтому такси приобретает все большую значимость у нас в городе, к сожалению» (Красноярск, пассажиры).</p>
<p>«Мне нужно везти торт большой. В автобусе я его, естественно, не довезу. И для этого я заказываю такси» (Красноярск, пассажиры).</p>	<p>«Автобусы ходят по времени, но достаточно медленно. Чтобы доехать отсюда до другого конца города, нужно минут сорок, час. Быстрее пешком дойти» (Михайловка, Волгоградская область, пассажиры).</p>
<p>«Приходится ездить на такси, чтобы везде успевать» (Михайловка, Волгоградская область, пассажиры).</p>	<p>«Автобусов нет, поэтому приходится либо пешком, либо на такси» (Михайловка, Волгоградская область, пассажиры).</p>
<p>«Такси я пользуюсь в случае, если, например, я еду на какое-нибудь мероприятие, где предполагается употребление горячительных напитков» (Красноярск, пассажиры).</p>	<p>«В плохую погоду все равно не хочется идти, даже если ты недалеко живешь, тем более если с ребенком» (Михайловка, Волгоградская область, пассажиры).</p>
<p>«Последние года три я катаюсь уже на такси, потому что родился ребенок, приходится брать» (Красноярск, пассажиры).</p>	<p>«Жили в поселке, с автобусами было плохо, и для того чтобы добраться от села до поселка, приходилось использовать такси» (Артём, пассажиры).</p>
<p>«У меня в семье такси пользуются еще иногда дети, когда прогуливают время. Допустим, срочно необходимо на кружок, на занятия, еще куда-то» (Красноярск, пассажиры).</p>	<p>«Остановка транспорта далеко, у нас не чистят. Это побудило начать пользоваться такси» (Артём, пассажиры).</p> <p>«Сказать, что, мягко говоря, автобусы некомфортные – ничего не сказать» (Красноярск, пассажиры).</p>

1.1. Пассажиры: ситуации пользования услугами

Ситуации использования такси определяют требования потребителей и эластичность спроса по цене. Так, можно выделить следующие типы ситуаций:

Регулярное пользование	Экстренное пользование
<p>Устойчивая практика пользования услугами такси в определенных ситуациях. О необходимости вызова такси пользователи, как правило, знают заранее. В этих случаях спрос более чувствителен к цене и качеству: выбираются оптимальные по стоимости варианты, возникают ситуации отказа от поездки со стороны пассажиров, выставляются дополнительные условия поездки.</p> <p><i>«Когда я окончила школу, поступила в высшее учебное заведение, мне приходилось передвигаться не только на общественном транспорте, но и на такси» (Артём, пассажиры).</i></p> <p><i>«Я живу в конце города, у нас там нет автобуса, ребенок у меня учится в пятой школе, мы берем такси утром или соседа просим, если он едет в нашу сторону» (Михайловка, Волгоградская область, пассажиры).</i></p>	<p>Вынужденные ситуации пользования такси, часто крайняя срочность поездки. Влияние стоимости и качества услуги на спрос снижается: пассажиры выплачивают требуемую сумму и готовы мириться с дискомфортом, лишь бы своевременно добраться в нужное место.</p> <p><i>«Если есть необходимость, я вызываю такси. Случается это нечасто: может быть, какие-то мероприятия, которые за городом, допустим, где не едет автобус» (Красноярск, пассажиры).</i></p> <p><i>«Я понял, что я не запаркуюсь в центре города, и будет лучше вызвать такси, чтобы доехать туда и назад» (Красноярск, пассажиры).</i></p>

1.2. Пассажиры: удовлетворенность доступностью и качеством

Базовые критерии оценки качества услуги



Время

- срочность (нужно уехать как можно быстрее);
- скорость (нужно приехать в определенное время);
- круглосуточная доступность (нужно уехать в любое время).



Стоимость

- предсказуемая цена, понятное ценообразование;
- стабильный тариф, независимый от погодных условий и спроса;
- минимальные наценки на дополнительные услуги (перевозка животных и габаритного багажа, детское кресло).



Место

- любые точки посадки и высадки;
- любой маршрут.



Комфорт

- чистота;
- температурный режим;
- спокойная езда;
- вежливое общение водителя.

1.2. Пассажиры: удовлетворенность доступностью и качеством

Причины неудовлетворенности

Время



«Сестра мужа работает так, что ей то в три, то в четыре ночи нужно на работу. Она не может уехать в это время, так как нет такси. Обзваниваем, через приложения, смотрим – такси нет» (Михайловка, Волгоградская область, пассажиры).

«Сорок минут я ждала такси, мне отменили заказ, потом я еще сорок минут ждала» (Михайловка, Волгоградская область, пассажиры).

Место



«С некоторых точек Артёма очень проблематично уехать, никто не берет заказ. Один раз я в пять часов хотела уехать и не уехала, ждала утра и уехала на автобусе. Очень неудобно. Если где-то бездорожье, то к тебе не приедут, ты останешься там» (Артём, пассажиры).

«Бабушка моя живет за городом. Если тебе надо в пригород, в Березовку уехать, почти все такси отказываются от заказов» (Красноярск, пассажиры).

Стоимость



«Конская цена за это такси-кидс. Там между экономом и обычным детским такси такая разница, я не понимаю почему. Детских такси очень мало по городу, поэтому вечно стоит, что высокий спрос на них, из-за этого цена растет. У нас государство топит за рождаемость, а в то же время получается, что самый крупный игрок типа “Яндекса” – у них там огромные цены на перевозку» (Красноярск, пассажиры).

Комфорт



«Не всегда меня устраивает громкая музыка, особенно когда хочешь сосредоточиться. Есть работники такси из ближайших к нам стран, и они часто включают громко музыку на непонятном языке. Проводят видеосвязь бесконечную со своими родственниками на непонятном языке» (Артём, пассажиры).

«Чистота в салоне – это очень важный момент, потому что собираешься на работу, надеваешь чистую одежду, а водители иногда могут приехать с грязным салоном (Михайловка, Волгоградская область, пассажиры).

1.2. Пассажиры: удовлетворенность доступностью и качеством



Уровень удовлетворенности услугами зависит от ряда факторов, одним из которых является **доступность**. Чем крупнее населенный пункт, тем более доступно такси: больше водителей зарегистрировано в агрегаторах, меньше «нерентабельных» маршрутов, от которых отказываются таксисты. В небольших городах, с большими массивами «частного сектора», худшим состоянием дорог и проблемным общественным транспортом, спрос может заметно превышать предложение, и водители могут диктовать свои условия. Например:

- отказ везти пассажира в пункт назначения уже на месте посадки;
- отказ ехать в «частный сектор» по грунтовой дороге;
- отказ ехать в соседний населенный пункт.

Регулятором подобных ситуаций является рейтинг водителя, снижение которого ведет к ухудшению условий сотрудничества с агрегатором (по сути – условий труда). Пассажиры имеют возможность оставить жалобу в службе поддержки через приложение. Но дефицитный спрос снижает эффективность таких мер: водители в небольших городах «уходят в тень», работая «от бордюра», по личному звонку, через группы в мессенджерах. Пассажиры приводят в пример ситуации, когда водителям приходилось доплачивать за то, чтобы они не отказывались от заказа даже под угрозой санкций со стороны агрегатора, поскольку создавалась безвыходная для пользователей ситуация.

«Бабушки жаловались на то, что нет дорог, такси отказываются ехать туда. Не может ни машина скорой помощи проехать, ни мусорка, и таксисты отказываются, потому что там нет дороги. Бывает, что нет никакого транспорта, чтобы доехать до больницы, в какую-то социальную службу, даже из магазина с сумками не вернешься. Еще и не всегда можно вызвать такси, так как не всегда оно бывает свободно. В час пик, например, не вызовешь. В плохую погоду не вызовешь» (Михайловка, Волгоградская область, пассажиры).

«Я заранее заказал такси через приложение. Все было хорошо, заказ принят, я встал в 6 утра, подъезжает такси, я сажусь в него, а водитель мне говорит: “Сумма маленькая, я не повезу”. Я сказал, что есть приложение, которое устанавливает цены. Мне пришлось накинуть немного, потому что мне нужно было срочно ехать» (Артём, пассажиры).

«Если ты хочешь во Владивосток уехать [из аэропорта], то тебя сразу возьмут, а если ты хочешь в Артём уехать, то они могут и отменить заказ, могут написать, что колесо прокололи или еще что-то» (Артём, пассажиры).

«Чтобы ездить по этим двум [главным] улицам, такси не нужно. Как правило, такси вызывают на периферию или чтобы доехать до периферии, а там уже дорог нет. Таксисты отказываются. Зачем им портить свои машины из-за каких-то ста пятидесяти, двухсот рублей?» (Михайловка, Волгоградская область, пассажиры).

1.2. Пассажиры: удовлетворенность доступностью и качеством



Заказ такси через агрегатор или диспетчера

Преимущества

- возможность отследить местоположение машины;
- прогнозируемость времени подачи машины;
- возможность заранее получить информацию о стоимости поездки до вызова такси;
- возможность увидеть марку машины, имя и фото водителя;
- отсутствие необходимости коммуникации с диспетчером / водителем на этапе заказа.

«В последнее время в “Яндексе” удобно. Указал место своего расположения, машина пришла – и поехал» (Артём, пассажиры).

Недостатки

- более высокая цена, чем у «независимых» таксистов;
- непредсказуемость – водители могут отказаться везти, узнав место назначения («Яндекс»);
- сбои приложения и отсутствие навыков работы с приложениями.

«Конечно, можно куда-то позвонить, с кем-то поговорить, сказать, чтобы дали машину, но, как правило, там дорожке и ждать дольше, и я не [всегда] могу посмотреть, где моя машина, сколько ей осталось ехать» (Михайловка, Волгоградская область, пассажиры).

1.2. Пассажиры: удовлетворенность доступностью и качеством



Заказ такси «от бордюра» и по личным контактам

Преимущества

- возможность уехать по более выгодной цене;
- вероятность постоянного сотрудничества (договоренность о поездках, более высокий уровень доверия).

«Если вижу, что человек адекватный, не летит, не обгоняет, если не нарушает правила, тогда я доверяю этому человеку своего ребенка. И когда он свободен, то я с ним договариваюсь» (Михайловка, Волгоградская область, пассажиры).

«Зато дешевле, зато знаешь, что за тобой приедут» (Михайловка, Волгоградская область, пассажиры).

Недостатки

- нередко плохое состояние машин;
- сравнительно небезопасно;
- зачастую отсутствие базовых компонентов сервиса (таких как чистый салон, мягкая езда, нормальная коммуникация, помощь пассажиру при необходимости).

«В нашем городе “теневые” такси – это хоть какое-то спасение. С другой стороны, это максимально небезопасно. Вы когда-нибудь ехали на убитой “семерке” и держали вот так вентилятор у таксиста? И непонятно, доеду я до дома или нет. Каждый раз говорила маме, на какой машине еду, какой номер, как зовут дядечку. Это все небезопасно, грязно, но зато дешевле» (Михайловка, Волгоградская область, пассажиры).

1.3. Водители: модели трудоустройства

Основные модели занятости в сфере такси			
Вовлеченность	Высокая степень вовлеченности	Средняя и низкая степень вовлеченности	
		Основной или единственный вид занятости.	Побочный заработок при наличии основного места работы.
График	Рабочий день часто превышает 8-10 часов. Работа осуществляется 5-6 дней в неделю.	Работа в такси происходит в выходные дни при основном графике 5/2, 2/2, «неделя через неделю».	Работа в такси комбинируется с другими видами деятельности, которые могут приносить или не приносить доход. График часто нестабильный, выход «в рейс» ситуативный, нерегулярный.
Вероятные сценарии поведения при реализации новых правил в работе такси	<p>В крупных городах с большой вероятностью будут адаптироваться к закону, следовать установленным правилам.</p> <p>В небольших городах с дефицитным спросом по большей части эта категория может уйти «в тень».</p>	<p>Финансовые затраты, связанные с соблюдением изменений, скорее всего, снизят целесообразность данного вида деятельности из-за увеличенного срока окупаемости вложений в легализацию деятельности.</p> <p>Сфера частного извоза выглядит непривлекательно для частичной занятости, если соблюдать все условия, предписанные нововведениями.</p> <p>В крупных городах количество таксистов будет продолжать сокращаться за счет тех, для кого такси – не основной вид занятости.</p> <p>В небольших городах можно прогнозировать сильный рост «серого рынка» за счет этих групп.</p>	



1.3. Водители: модели трудоустройства

Варианты взаимодействия с агрегаторами:

- ❖ регистрация в нескольких системах (больше клиентов, возможность не прекращать работу при выработке часов («Яндекс») или блокировке у одного из агрегаторов));
- ❖ сотрудничество только с одним агрегатором (как правило, «Яндекс», мотивирующий рейтинговой и бонусной системой, с большей клиентской базой);
- ❖ Совмещение работы через агрегаторы с работой через личные контакты, чаты и «от бордюра».

«Основная работа в общепите у меня, там график неделя через неделю, поэтому, когда у меня неделя выходная, делаю заказы в такси. Потому что в такси работа то есть, то нет, очень нестабильно, поэтому решил сделать основную работу, и такси использую как подработку» (Артём, водители).

«Учусь на программиста, заканчиваю курсы. Подрабатываю в такси, и помимо этого тоже есть подработки» (Артём, водители).

«Дети занимают много времени моего личного. Меня устраивает то, что я могу сама регулировать свою занятость. Это для меня не основной заработок. Я совмещала, подрабатывала няней, я сидела с детьми какое-то время конкретное, я выбирала время, которое удобно мне» (Артём, водители).

«Я работаю исключительно по ночам, потому что мне нравится ночь, нравятся пустые дороги, и люди другие ночью, не такие, как днем. Днем все, как роботы, надо на работу, надо туда-сюда, а ночью уже как-то более настоящие, живые, в общем, такая своя атмосфера» (Артём, водители).

«Я мало работаю, так как еще дома дела. То есть пару часов, 3-4 в день. Когда сильно деньги нужны, я могу целый день работать» (Красноярск, водители).

«Я обычно работаю световой день. Потому что недавно совсем самокатчик вылетел мне на пешеходном, прям летел» (Красноярск, водители).

«Работаю в такси, подрабатываю ремонтом компьютеров, занимаюсь обслуживанием сетей дополнительно» (Михайловка, Волгоградская область, водители).

«Глаза открыл и поехал. Пока не уткнулся в руль» (Михайловка, Волгоградская область, водители).

Варианты предпочтительного графика (для частично занятых)	Преимущества
Только в выходные и праздничные дни	<ul style="list-style-type: none">▪ больше заказов▪ выше оплата
Ночное время	<ul style="list-style-type: none">▪ незагруженные дороги▪ меньше эмоциональная напряженность у пассажиров
Утро и вечер	<ul style="list-style-type: none">▪ больше заказов▪ выше оплата▪ возможность сделать перерыв на личные дела
Световой день	<ul style="list-style-type: none">▪ более безопасные поездки

1.4. Водители: факторы удовлетворенности работой

Преимущества работы в такси

1. Возможность регулировать нагрузку.
2. Гибкий график.
3. Появление связей, нетворкинг.
4. Позитивная коммуникация с людьми.
5. Удовольствие от процесса вождения.

«Зарботок. То есть нет какого-то порога. Ты можешь работать, сколько тебе нужно по деньгам» (Красноярск, водители).

«Появляется много знакомых, которые будут нелишними как минимум» (Красноярск, водители).

«Захотел – выехал поработать, захотел – домой свалил, вот это вообще классно» (Михайловка, Волгоградская область, водители).

«Привлекает общение с людьми. Я примерно понимаю, чем живут люди, о чем они думают. Иногда помогаешь советом, люди благодарны, и эта благодарность людей, она тоже подпитывает. Это уникальная возможность общаться с людьми» (Артём, водители).

Недостатки и сложности работы в такси



Деньги

- Высокий процент комиссии, взимаемый агрегаторами.
- Постоянные некомпенсируемые расходы на ремонт автомобиля или отмененные вызовы.



Агрегаторы

- Блокировки в системе агрегаторами до выяснения обстоятельств.
- Высокие требования к машине («Яндекс»).



Пассажиры

- Незащищенность от пассажиров-мошенников.
- Несоблюдение пассажирами норм поведения (курение в салоне, непристегнутый ремень безопасности, нарушение чистоты салона и пр.).
- Отмены заказов пассажирами.



Состояние дорог и дорожная инфраструктура

- Плохое состояние дорог.
- Ремонты дорог, усложняющие маршруты.
- Риски ДТП.

1.4. Водители: факторы удовлетворенности работой

Недостатки и сложности работы в такси



Деньги

«Мне не нравятся клиенты, которые отменяют заказ. Уже доезжаешь почти, а они отменили. Таких клиентов не наказывают, а ты тратишь бензин, время свое. Это жесть» (Артём, водители).

«Сейчас даже те, кто арендует машину, тоже за свой счет, по-моему, ремонтируют» (Михайловка, Волгоградская область, водители).



Пассажиры

«Просто сел, и у него нет настроения никакого. И он, допустим, хочет тебя вывести как-то на конфликт» (Красноярск, водители).

«Я не разрешаю курить в машине. И начинается возмущение» (Михайловка, Волгоградская область, водители).



Агрегаторы

«Допустим, что-то произошло у клиента. Что-то потерял. Дозвониться не смогли до тебя – все, отключили полностью агрегатор. И пока туда не приедешь, не выяснишь, что там такое. Это практически можешь неделю ждать, а они не позвонят. Им-то пофиг» (Красноярск, водители).

«Претензии к “Яндексу” – еще то, что у них обязательно должна быть машина не младше какого-то года» (Красноярск, водители).



Состояние дорог и дорожная инфраструктура

«Не нравится то, что районы рядом отстраиваются, СНТ и прочее. И дороги пока что там ужасные. Я думаю, если бы у меня низкая была совсем машина, мне было бы, наверное, невмоготу» (Артём, водители).

«Машину жалко, достается машине сильно. С людьми договориться можно, с дорогами договориться нельзя» (Михайловка, Волгоградская область, водители).

1.4. Водители: факторы удовлетворенности работой

Как правило, любой тип включенности в профессию таксиста подразумевает взаимодействие с агрегаторами – одним или несколькими. Чаще всего участники фокус-групп «подключены» к «Яндекс». Также обозначались Uber, «Максим», «Везет», InDrive, «ГОСТ» (Михайловка), «Омега» (Артём) и другие. В числе основных следует выделить «Яндекс», «Максим» и InDrive.

Преимущества сотрудничества с «Яндекс»

- большая база клиентов («больше заказов»);
- рейтинговая система, отсекающая нежелательных пассажиров от водителей с высоким рейтингом;
- начисление баллов, конвертируемых в деньги;
- выгодные для водителей тарифы в непогоду, при повышенном спросе;
- географическая градация цен (есть территории с высокими тарифами);
- по наблюдениям, более вежливые пользователи;
- удобство вывода денег, пополнения счета.

«В непогоду, конечно, в “Яндекс” ценник очень хорош. Плюс хорошая там история сейчас, делают какие-то площади, где стоимость поездок выше» (Артём, водители).

«В “Яндекс” мне нравится, например, тот момент, что если у меня стоит, допустим, высокий рейтинг автомобиля, ко мне не подсадут какого-нибудь клиента с двумя звездами, например, которые алкаши. К ним пришлют машину, у которой ниже рейтинг» (Михайловка, Волгоградская область, водители).

Недостатки сотрудничества с «Яндекс»

- неотображаемая стоимость поездки;
- высокая комиссия;
- отсутствие информации о маршруте до момента прибытия за пассажиром;
- преимущество назначения заказов хорошими дорогами – у водителей, арендующих машины агрегатора;
- недоступность сервиса для машин старше определенного года;
- полная финансовая ответственность за страхование, ремонт и уход за машиной;
- непонятная некоторым водителям система бонусов;
- незащищенность от пассажиров-мошенников, заявивших оплату наличными.

«Очень жесткие условия. Не рабские, но там столько всяких препон, клиньев подбивается. Начиная с “точки В”, заканчивая этой скоростью выбора, эта система штрафа, система активности, рейтинга, просто ужас. Условия очень тяжелые» (Артём, водители).

«По “Яндекс” не защищены мы. Человек за наличку должен ехать, должен оплатить проезд, но он не оплатил проезд – все, вам не возместят этот проезд никак» (Михайловка, Волгоградская область, водители).

1.4. Водители: факторы удовлетворенности работой

Преимущества сотрудничества с «Максим»

- возможность узнать место назначения и отказаться, если не устраивает;
- неустойка за отмену вызова пассажиром начисляется сразу, а не при его следующем заказе;
- выгодные условия при оплате смены на 3-6 часов.

«Сразу неустойку начисляют на счет, по-моему, 70 рублей, что ли. А зимой еще было так, что неустойка начисляется только тогда с клиента, когда он делает следующий заказ» (Артём, водители).

«В "Максиме" ты уже едешь туда, куда тебе нужно. Допустим, если надо мне домой, выбираешь этот район. А на "Яндексе" тебя могут весь день гонять, пока ты до дому доедешь» (Красноярск, водители).

Недостатки сотрудничества с «Максим»

- низкие тарифы;
- по наблюдениям, менее вежливая публика;
- долгое и не всегда справедливое решение вопросов (споров, обращений), в целом не налаженная обратная связь.
- сбои в работе приложения на устройствах iOS;
- снижение рейтинга при отказах со стороны водителя.

«Тариф унизительно маленький – обычный, без добавок – это просто бывает, смысла нет ехать» (Артём, водители).

«Разница пассажиров. Когда люди садятся через "Максим", они садятся, как короли какие-то. "Я король, ты дерьмо. Все, поехали". А в "Яндексе" такого нет» (Артём, водители).

«Вопрос возникает, его пока решишь с администрацией там. И часто они могут решить не в твою пользу. Хотя явно знают, что ты прав» (Красноярск, водители).

Преимущества сотрудничества с InDrive

- виден маршрут, и можно отказаться от невыгодных заказов;
- возможность торговаться, поехать за «свою» цену.

«В "Драйве" мне интереснее, я могу свою цену дать» (Михайловка, Волгоградская область, водители).

Недостатки сотрудничества с InDrive

- большая комиссия.

2. Отношение к изменениям в сфере такси среди пользователей и водителей

2.1. Информированность

Информированность и водителей, и пассажиров о новых правилах в работе такси пока не повсеместная. Знания о них не отличаются системностью, носят обрывочный характер. Ведется речь об отсутствии жесткого контроля выполнения нововведений, что для многих является показателем того, что они пока не работают в полную силу.

И водители, и пассажиры говорят об отсутствии кардинальных перемен за последнее время в сфере работы такси. А те изменения, которые происходят, как правило, не связывают с действием новых правил. Среди водителей – участников групп встречались те, кто слышал об изменениях в регуляции рынка такси, но уверены, что их уже отменили или они пока не работают.

Для пассажиров такси единственным очевидным изменением стал рост цен на поездки, но его также напрямую не соотносят с вступлением в силу закона, а списывают на общую тенденцию к удорожанию всего и высокий уровень инфляции в стране.

В фокус внимания тех, кто что-то знает о содержании изменений, попадают самые разные его аспекты. Кто-то вспоминает о требованиях к отсутствию у водителя судимости и необходимости прохождения медосмотров. Кто-то говорит о повышенных налогах для водителей такси и увеличении числа документов, которые будут требовать.

Среди пассажиров встречались мнения, что нововведения в сфере такси больше направлены на повышение контроля работы мигрантов в данной сфере. И этот тезис вызывает всеобщее одобрение.

Целостного, более-менее полного представления о том, что собой представляют новые правила, нет ни у одной из двух категорий участников фокус-групп.

«Пугали очень этим законом: страховка, документы, все очень будет сложно. Прямо очень-очень такое было предубеждение против этого закона. А по факту ничего такого страшного не случилось. Как работали, так и работаем» (Артём, водители).

«Я не понимаю, что изменилось за эти полгода. Они что-то ввели, но что ввели и как это изменило ситуацию, я не вижу. Чуть подороже, но это понятно» (Артём, пассажиры).

«Я что-то читала в "Ютубе", поверхностно» (Михайловка, Волгоградская область, пассажиры).

«Знаем. Но его уже отменили» (Красноярск, водители).

«Что-то слышала. Про лицензию говорили. Мы не знаем точно» (Красноярск, пассажиры).

«Связано с миграционной политикой, чтобы мигрантов не брать. Про отсутствие судимости мне говорили сами таксисты» (Михайловка, Волгоградская область, пассажиры).

«Теперь в ГАИ будешь уже платить дорожный налог другой, потому что ты такси, ты износ дороги делаешь. Это, блин, в три раза дороже налог, потому что ты уже самозанятый. Вот этим сейчас сократится число таксистов» (Михайловка, Волгоградская область, водители).

2.2. Восприятие целей и основных положений



1. Положение закона о **недопущении к работе в такси людей с неснятой или непогашенной судимостью** по указанным статьям было воспринято позитивно основной массой участников. Для многих необходимость соответствия этому требованию казалась очевидной. Только на группах в Красноярске данное положение закона не нашло однозначной поддержки и было отнесено к числу требований, ограничивающих право человека на работу.

«Это хорошее ограничение. Уже уберутся люди с этими же судимостями, с которыми, блин, сорвиголова, педалька газа в пол, без прав три года ездю и все время таксую» (Михайловка, Волгоградская область, водители).

«Все юристы будут кидать в вас помидоры и говорить, что вы этих людей выкидываете за борт и не даете получить работу» (Красноярск, пассажиры).



2. В целом позитивное восприятие вызвал **пункт о недопущении к работе тех, кого лишали водительских прав** или подвергали аресту за нарушение ПДД больше раза в год. Самое очевидное для респондентов нарушение, за которое лишают прав, – это езда в пьяном виде. Поэтому данное требование закона считается и водителями, и пассажирами абсолютно логичным.

«Тот, кого лишали, он не должен тем более возить людей, я считаю, тем более в такси. Лишенник – это же понятно, за что его лишили. Он один раз поступил так, как нельзя, значит, может поступить еще раз» (Артём, водители).



3. Единственный момент в рассматриваемых положениях, где все-таки поднимается ответственность перевозчика, – это его **совместное участие с водителем в случае ДТП в возмещении вреда пострадавшим**. И это единственное положение закона, которое было названо участниками групп безусловно правильным.

«В данный момент служба агрегатора "Максим" не несет никакой ответственности. Это просто предоставление услуг. Информационных услуг. И все. А водитель сам уже за все отвечает» (Красноярск, водители).

«Для нас, да, в нашу пользу хоть что-то. Пока только один положительный услышали от вас» (Михайловка, Волгоградская область, водители).

2.2. Восприятие целей и основных положений



4. Необходимость проходить аттестацию на знание действий в случае ЧС и на знание важных объектов городской инфраструктуры.

В целом требование считается обоснованным и полезным (особенно в отношении водителей-мигрантов). При этом некоторые подчеркивают, что умению оказать первую помощь учат и в автошколе, но совсем немного и вскользь. Хотя, по сути, эти знания нужны не только водителям такси, а каждому, кто водит машину. Соответственно, **логичнее было бы возложить требование по усиленной проработке этого вопроса на автошколы.**

Хорошее знание таксистами города, умение ориентироваться в нем без навигатора, а также подготовка к действиям в чрезвычайной ситуации, по мнению участников групп, должны находить свое отражение в его рейтинге у агрегатора, стоимости поездок с ним и других привилегиях.



5. Ограничение по времени работы 12 часами в сутки и 40 часами в неделю.

В целом водители назвали требование обоснованным, но им показалось, что оно дублирует ТК РФ, в чем нет необходимости.

Ответственность за соблюдение водителями такси ТК РФ в части времени, которое они проводят на работе за рулем такси, следует возложить, по мнению участников, на агрегаторов, которые должны просто блокировать приложение по истечении допустимого времени. Сейчас так делают не все компании-перевозчики.

«Это было бы, мне кажется, как раз таки нужно. Просто в приложении сделали бы там тесты какие-то, чтобы можно было реально лучше понимать в этом» (Красноярск, водители).

«Если он получил такую подготовку, значит, и оплата, рейтинг у него должен быть получше» (Красноярск, водители).

«Знание, где полиция, где милиция, где пожарные, где скорая помощь, где больница. Куда отвезти, обратиться куда, знать должен. Оказать первую помощь» (Михайловка, Волгоградская область, водители).

«Когда на права учились, там же были подобные вопросы, мы это все умеем. В каких-то зачаточных знаниях мы это знаем и умеем» (Артём, водители).

«Это Трудовой кодекс говорит. Двенадцать часов рабочий день – это все, максимум» (Артём, водители).

«Единственное, нужно, чтобы приложение закрывалось или как-то блокировалось, что он долгое время находится за рулем. Как-то это должно быть» (Красноярск, водители).

«"Яндекс", допустим, ограничивает, если ты непрерывно катаешь. "Драйвер" не вырубает. Сколько хочешь, пока сам не устанешь» (Михайловка, Волгоградская область, водители).

2.2. Восприятие целей и основных положений



6. Положение о том, что для работы в такси теперь будет нужна регистрация в качестве самозанятого, ИП или заключение трудового договора с перевозчиком, оказалось в высокой степени дискуссионным.

Многие водители – участники фокус-групп воспринимают такси в качестве подработки к основной работе, где он трудоустроен официально. У такой категории требование по оформлению самозанятости вызывает особенный негатив. **Они единогласно заявляют, что если его соблюдение начнет жестко контролироваться, они оставят работу в такси.** Платить налоги с подработки, на осуществление которой они и так тратят деньги в виде комиссии агрегатору и вложений в машину, в их представлении несправедливо.

Необходима точная количественная оценка масштабов риска потери водителей, для которых работа в такси не является основной, из-за требования к оформлению самозанятости или ИП.

Требование к заключению трудового договора с перевозчиком, со слов некоторых водителей, является чрезмерным, так как при регистрации в системе любого агрегатора в качестве таксиста он проходит процедуру проверки и оформления, что автоматически приравнивается к заключению трудового договора. О каком еще трудовом договоре идет речь, становится непонятным.

Пассажиры в теме с оформлением таксистов пугает только повышение налогов, что непременно отразится на стоимости услуг. При этом официальный статус таксиста в правовом поле, по мнению участников, повышает защищенность пассажира в случае возникновения спорных ситуаций.

«Если у человека есть свободное время, есть основная работа, а эту он как подработку использует, то теперь получается, что он лишается такого права. Он не может в свободное время подвозить людей. Это влияет на то, сколько машин будет. Это влияет на тариф» (Красноярск, пассажиры).

«Человек нормальный, одет чисто, алкоголем не пахнет, я поеду на таком такси. Мне не принципиально, есть ли у него лицензия, ИП или еще что-то» (Красноярск, пассажиры).

«Зачем самозанятость и ИП для таксиста? Если будет организация, куда можно оформиться в штат и работать, тогда да, понятно» (Михайловка, Волгоградская область, пассажиры).

«Из тех 80%, которые у нас с Ближнего Востока, мало кто захочет таскаться с документами или как самозанятый себя регистрировать. Дело даже не в налогах, а просто никто не захочет этим заниматься» (Артём, пассажиры).

«Государство хочет на нас налогов навешать. Очередной способ отжима денег, и все. Купите это, купите то, потратьте на это, потратьте на то. Вот и вся их политика. Не для людей делается» (Артём, водители).

«Я тогда не знаю, кто будет перевозить людей. Все тогда пойдут работать, будут искать другое место работы. Я, например, пойду в другую деятельность работать сразу» (Артём, водители).

«Есть государство, которое хочет казну пополнить. И есть простые граждане. Почему они не хотят платить налоги – да потому что потом нищенская вот эта пенсия. Да и зарплаты, извините меня, что, большие зарплаты у большинства населения?» (Михайловка, Волгоградская область, водители).

2.2. Восприятие целей и основных положений



7. Пункт о **недопущении к работе водителей с более чем тремя неоплаченными штрафами**, по мнению участников, является чрезмерным. Во-первых, как отмечалось, он не имеет ничего общего с безопасностью, а направлен лишь на повышение собираемости штрафов. Во-вторых, непонятен механизм контроля количества неоплаченных штрафов. В-третьих, не разграничиваются штрафы, которые водитель мог получить, находясь не на работе в такси, что тоже считается неправильным. В-четвертых, чтобы оплачивать штрафы, человеку нужно позволить зарабатывать деньги, а не ограничивать его в получении доходов. В-пятых, человек может какое-то время не знать, что ему выписан штраф, так как информация об этом поступает не одномоментно.

«Глупый вообще пункт [про штрафы]. Ты не знаешь, что они пришли. Неправильный» (Красноярск, водители).

«Может, у него с финансами проблемы и просто нет возможности погасить. У кого из нас штрафов не было? Для меня это не причина» (Артём, пассажиры).

«С ПДД – это перебор. Все нарушают» (Артём, пассажиры).



8. Пункт о **необходимости прохождения аттестации** некоторые напрямую называли «профанацией». Все водители имеют права, подтверждающие знание ими ПДД, и, работая с агрегаторами, постоянно проходят тестирования и аттестации. Поэтому, о какой конкретно аттестации идет речь в данном законе, остается непонятным, участников наталкивает на мысль, что будут введены дополнительные бюрократические проволочки.

«Аттестацию чего? А что за аттестация? Непонятен вопрос. Зачем она нужна? Объясните. Это лишняя трата денег» (Красноярск, водители).

2.2. Восприятие целей и основных положений



9. Положение о необходимости прохождения ежедневных **предрейсовых и послерейсовых медицинских и техосмотров** вызывает недоумение. И пассажиры, и водители часто считают его невыполнимым.

Хорошо то, что, по мнению многих пассажиров, это прямая, пусть и не стопроцентная, гарантия их безопасности.

С другой стороны, платить за поездки на полностью проверенной машине с водителем, прошедшим медосмотр, многие готовы всего на 50-100 рублей больше. Особенно это касается небольших городов, где вопрос цены поездки наиболее чувствителен.

Нет полной уверенности, что такие осмотры не превратятся в формальность и не создадут новое коррупционное направление, когда справки будут просто покупать или водители будут вынуждаты платить за справку о пройденном осмотре.

В основе сомнений в реализуемости этого требования лежит **отсутствие государственной инфраструктуры, обеспечивающей возможность прохождения водителями осмотров в режиме 24/7.**

Еще один вопрос от водителей заключается в непонимании, почему из этого процесса исключен перевозчик, прибыль которого напрямую зависит от количества и качества водителей такси? Почему вся ответственность за технические и медосмотры ложится только на водителей?

Требование об обязательных ежедневных осмотрах, как отмечают участники, могли бы быть правомерными в случае наличия парка такси с полной сопутствующей инфраструктурой. Во всех других случаях эти требования противоречат реальному положению вещей.

«Это правильно. Чтобы человек, который вчера выпивал, за руль сегодня не садился» (Михайловка, Волгоградская область, пассажиры).

«Для этого нужна организация. ИП, самозанятые этого делать не будут. Эти бумажки будут делаться платно» (Михайловка, Волгоградская область, пассажиры).

«Я обращаюсь к бомбиле, чтобы добраться. Без печатей. Бюджетнее будет» (Михайловка, Волгоградская область, пассажиры).

«Это безопасность. Будет более удобно ездить. Я, конечно, осознаю, что это повлечет повышение цен. Точно не меньше 10%» (Артём, пассажиры).

«Это все будет липовое, это как раньше было липовое, так и сейчас останется липовое» (Артём, водители).

«А вы представьте теперь, сколько мы у них в очереди там тогда будем стоять? Вот нас сотня таксистов в городе» (Михайловка, Волгоградская область, водители).

«Это нереально. Если мы хотим все реалии воплотить в жизнь, это нужен таксопарк, у таксопарка есть свои машины. Ты приходишь туда, устроился на работу, у тебя есть зарплата, есть планы, все вот это» (Михайловка, Волгоградская область, водители).

«Как они это реализовывать будут? Если ты работаешь как самозанятый. Это дело-то нужное, конечно, контролировать здоровье водителя. Но сделать это невозможно» (Красноярск, водители).

«Представьте, очереди какие будут. Со всего города приезжать в одно-два места, и что, кому это надо будет? Вообще не будешь тогда работать, что-то другое искать» (Красноярск, водители).

2.2. Восприятие целей и основных положений

10. Требование об обязательной регистрации водителей в ФГИС «Такси» в целом не вызвало понимания у водителей.



Из участников групп регистрацию в системе прошли лишь единицы, большинство о ней даже не слышали. При этом в обсуждении, как правило, возникал вопрос: для чего? Единственный очевидный ответ: для того чтобы больше контролировать водителей и собирать с них дополнительные деньги, так как, со слов одного из участников, регистрация в ФГИС «Такси» – платная.

Водители с возмущением относятся к тому, что все внимание закона направлено исключительно на них и не затрагивает ни агрегаторов, ни пассажиров, от неправомερных действий которых водители такси сейчас фактически не защищены.

Кроме прочего, как полагают некоторые, при регистрации машины в базе такси резко снижается ее рыночная стоимость в случае продажи. Соответственно, такой вариант водителям крайне невыгоден.

Фокус-группы показывают, что **регистрации в системе водители будут избегать до последнего, а когда не останется других возможностей, с высокой вероятностью часть водителей просто откажутся от работы в такси.**

Регистрация в системе ФГИС «Такси» могла бы рассматриваться как шаг в направлении повышения безопасности и качества таксомоторных перевозок при условии, что она обеспечивала бы определенный уровень защищенности водителям, чего сейчас они не видят.

«Государство пытается везде с нас копейку взять. Просто понять: для чего это нужно? Тебя везде пытаются контролировать: колпак. Как-то напоминает: выкопай ямку, положи туда денежки. Не нравится мне это» (Артём, водители).

«Чтобы содрать деньги, считают, что таксисты много зарабатывают. Достаточно всяких документов для такси: и страховки, и разрешения, и сама машина, и фотографии, и документы в агрегаторе. А эти все налоги, чтобы еще больше денег взять» (Артём, водители).

*«Излишне жесткий контроль намекает на то, что что-то с тебя хотят получить. Поверьте моему опыту, это не просто так, **не бывает просто так ничего у нас в государстве**» (Артём, водители).*

«Кучу документов нам получать на руки. Зачем это все? Одну, вторую бумажку, третью, четвертую, пятую бумажку с собой вози, чтобы у тебя проверили все это. Можно же было это все сделать в упорядоченном виде просто» (Красноярск, водители).

«Регистрация нужна, чтобы вести учет машин, которые работают как такси, чтобы было понимание о том, что эта машина перевозит людей» (Михайловка, Волгоградская область, водители).

*«Сложностей никаких нет, все делается через "Госуслуги". Занимает около получаса вся регистрация. **Но, насколько я слышал, она платная, что-то около 6 тысяч**» (Михайловка, Волгоградская область, водители).*

«Мы машину вносим в реестр – мы ее потом продать не можем. В общем, итог такой, что для нас плюсов никаких нет» (Михайловка, Волгоградская область, водители).

2.2. Восприятие целей и основных положений



11. Требование о необходимости страхования машины такси по тарифу для перевозчиков может быть уместным, по мнению водителей, только в том случае, если он работает в такси постоянно. Если он рассматривает такси как подработку и использует при этом свою личную машину, то требование о страховке по повышенному тарифу воспринимается как невыгодное для водителя.

Подчеркивается, что страховка по тарифу перевозчика обходится вдвое дороже, чем обычное ОСАГО. Кроме того, перевозчик и агрегаторы не несут никаких дополнительных расходов, не делят ответственность за страхование с водителем, что также считается несправедливым.

«На свой автомобиль ОСАГО страховка выходит 4000, если под такси, то будет 10 стоить. Есть разница? А поездка – 100 рублей. Мне эти 10 тысяч надо заработать. Поэтому никто не желает по закону дальше продвигать эти такси. Зачем это надо?» (Михайловка, Волгоградская область, водители).

«Я являюсь самозанятым либо ИП, либо имею трудовой договор с компанией-перевозчиком. Мы, получается, партнеры, почему все расходы, в том числе на повышенную страховку, должны ложиться на водителя? Давайте разделим: мы платим свою часть, как водитель за водителя, а то, что мы еще работаем в такси и приносим прибыль компании-перевозчику, пускай эту разницу оплачивает агрегатор» (Артём, водители).

«Я уйду, страховать не буду, буду работать где-то в другом месте. Будут работать те, кому это нужно» (Артём, водители).

«Я согласен на все документы, на все страховки, на все регистрирующие документы, полностью, но цена в два раза пускай увеличивается. В два раза, пожалуйста, ради этого есть смысл работать. А иначе все уйдут» (Артём, водители).

2.2. Восприятие целей и основных положений

 12. **Требование о необходимости красить кузов машин такси в единый цвет** признавалось правомерным только в том случае, если перевозчик предоставляет водителю машину из своего автопарка и сам несет ответственность за ее внешний вид.

Когда водитель работает в такси на своей машине, требование об изменении цвета кузова или помещения на машину наклеек водители называли неправомерным.

Потенциальная вероятность того, что их будут обязывать менять цвет машины или пользоваться пленками/наклейками, вызывает категорическое неприятие. Водители напрямую заявляют, что при ужесточении правил работы в такси за счет подобных нововведений им будет проще уйти в тень, тем более что база пассажиров у многих уже наработана. В небольших городах эта практика особенно развита.

«Агрегатор мне не нужен, я ухожу в частный извоз, набиваю базу, тогда агрегатор мне вообще уже не нужен, правильно? Я уже три года отработала, есть какая-то база. Зачем? Вот сейчас это введут, и я ухожу. Сама оплачиваю, я и так ремонт машины оплачиваю, мне же ее "Яндекс" не оплачивает» (Михайловка, Волгоградская область, водители).

«Вы сейчас что-то рассказываете, а мне прямо хочется встать и уйти. Чем дальше, тем страшнее становится вообще» (Михайловка, Волгоградская область, водители).

«Это ж по документам нельзя, что за глупости? В ПТС указано, какого цвета, что за бред?» (Артём, водители).

«Мы ездим на нашей собственности, и никто не имеет права нам указывать, какого цвета должна быть наша собственность. Если вы хотите, чтобы все машины такси были определенного цвета, значит, обеспечивайте водителей этими машинами» (Артём, водители).

2.2. Восприятие целей и основных положений

 13. «Таксовать» разрешается только в пределах региона, выдавшего разрешение.

Требование называют нелогичным и необоснованным. Территория России – это единая территория с едиными законами и правилами для водителей. Межрегиональные перевозки в целом ряде регионов – это важная часть социальной жизни людей (добраться в больницу, аэропорт и пр.), и ограничения здесь считаются однозначно вредными. Кроме того, не понятно, кто должен нести расходы на обратный «холостой» рейс таксиста. Возлагать их как на пассажира, так и на таксиста участники групп считают необоснованным.

Другой момент: введение такого требования с высокой вероятностью приведет к активизации «теневых» рынков перевозок. Таксисты, уезжая из другого региона, будут брать попутчиков через приложения по типу BlaBlaCar, чтобы хоть как-то компенсировать обратную дорогу.

«Я в прошлом году так в Сочи ездил. Я вышел на линию, покатался у них по Сочи, заработал еще денег, остался с ночевкой, покупался. А тут я приехал – уже все, я поработать не могу. А почему я поработать не могу, у меня что, навыки вождения ухудшились, что ли, в другом городе?» (Красноярск, водители).

«Это Российская Федерация. Какая разница-то?» (Красноярск, водители).

«Это не очень. В плане того, что ты туда приехал, главное, денег-то положил в карман, а обратно тебе порожняком возвращаться, – смысл тогда?» (Михайловка, Волгоградская область, водители).

«Я считаю, не должно быть такого. Если поступил заказ в Москву, он оплачен, мы находимся в России, правила движения все одинаковые» (Артём, водители).

«Если такой закон собирается появиться и обязуют водителя возвращаться обратно пустым, эта обратная дорога должна компенсироваться, причем компенсироваться адекватно, должна быть равна стоимости поездки туда» (Артём, водители).

2.2. Восприятие целей и основных положений

Участники групп – и водители, и пассажиры – обозначают несколько главных целей, которые, по их мнению, преследовали разработчики изменений в регуляции рынка такси. **Первая и самая главная** – это **повышение собираемости налогов / обложение водителей такси новыми сборами.**

Другие цели:

- повышение безопасности пассажиров;
- повышение контроля рынка, создание дополнительных рычагов регулирования рынка такси.

Выше обозначенные цели, как соглашаются и пассажиры, и водители такси, в той или иной степени будут достигнуты.

При этом есть еще одна **цель**, которую, как полагают респонденты, нововведения также могут преследовать, но которая **является недостижимой** – это **борьба с «теневыми» такси, «бомбилами», таксистами, не оформленными по всем правилам.** Как кажется участникам групп, по факту вступление закона в полную силу приведет исключительно к тому, что «теневой» рынок такси по своим масштабам приблизится к тому состоянию, в котором он был в 90-е годы. По их представлениям, «белый» рынок может потерять порядка 70-80% таксистов, которые сейчас работают через агрегаторов, но не оформлены по всем правилам (не имеют статуса самозанятых или ИП, не зарегистрированы в ФГИС «Такси» и пр.).

Особое **возмущение** водителей, при анализе целеполагания новых правил о такси вызывает то, что **вся ответственность за допрасходы, оформление документов и прочее возлагается исключительно на таксистов.**

«Мы заговорили про теневое такси. Конечно, этот закон ввели, чтобы было хорошо и безопасно. Хотели хорошо, получилось, как всегда. В нашем городе теневые такси – это хоть какое-то спасение. Это все небезопасно, грязно, но зато дешевле, зато знаешь, что за тобой приедут» (Михайловка, Волгоградская область, пассажиры).

«Государство хочет избавиться, навести порядок, приравнять агрегаторов, эти таксопарки и людей, которые занимаются частным извозом, чтобы они платили налоги. Но это палка о двух концах» (Михайловка, Волгоградская область, водители).



водители

*«Всем должны»,
финансовая и
бюрократическая
нагрузка возрастет*



пассажиры

*Будут нести
финансовые
издержки
реализации закона
вместе с водителями*



агрегаторы /
перевозчики

*Не фигурируют в законе,
не делят с водителями
издержки и
ответственность, хотя
зарабатывают на них*

«Это не должно быть только за счет пассажиров. Это не должно быть только за счет водителей. Это должно делиться солидарно между всеми участниками процесса» (Артём, водители).

2.3. Запросы и ожидания

И пассажиры, и водители сходятся во мнении, что во многом нововведения недоработаны, имеют ряд перегибов, которые с высокой вероятностью могут способствовать возрождению «теневому» рынку такси 90-х годов.

«На бумаге красиво. Но в 99% случаев не продумано. Люди, которые придумывают эти нормы, они не продумывают, как это будет в жизни выглядеть. Никого из тех, кто это подписывал, не волнует» (Красноярск, пассажиры).

«Недоработан закон. Таксист явно там не сидел. Мы явно уже будем не в такси, или такси, но прятаться. Как в девяностых» (Михайловка, Волгоградская область, водители).

«Закон сырой. Он по идее, по сути-то нужен. Но он сырой, то есть он направлен не на работодателей, а на работников. Поэтому таксисты страдают больше от этого закона» (Красноярск, водители).

«Люди, работающие в такси, начнут уходить, я думаю. С этим законом, если введут» (Красноярск, водители).

«Тогда я проголосую на дороге, будет возврат, будет откат к тому, что было раньше» (Артём, водители).

Важным акцентом стало то, что, по мнению водителей, рассмотренные положения направлены на тех, для кого такси – это единственная, основная работа, и он совершенно не учитывает специфики занятости тех водителей, которые рассматривают такси как подработку. Но, со слов участников групп, полной занятости на рынке такси практически нет, поэтому закон получается оторванным от реальности: он призван регламентировать то, чего, по сути, еще нет.

«Практически все положения, которые сейчас обсуждали, идут именно для водителей, для которых такси – это единственный источник дохода. Тогда это более-менее имеет место быть» (Артём, водители).

Предложения участников групп по корректировке закона в основном формулировали **водители**:

1. Установление солидарной ответственности перевозчика/агрегатора и водителя за выполнение норм закона (оформление, страховка, осмотры и пр.).
2. Разграничение категорий водителей и требований к ним. Требования к водителям, для которых такси – это подработка, должны быть упрощены.
3. Обеспечить в автопарке инфраструктуру по медицинскому и техническому осмотрам.
4. Отмена требования о запрете брать заказы не в том регионе, где было получено разрешение.
5. Прояснение положения о необходимости заключения трудового договора, так как, в понимании водителей, с момента регистрации у агрегатора трудовой договор с ним считается автоматически заключенным.
6. Отмена требования об унификации цвета машины в том случае, если она находится в частной собственности водителя.

Для пассажиров будет важно введение запрета на установление более высокой цены за наличие детских кресел, в часы пик, поездки в неудобные места.