



# Опасные для людей тарифы такси



Норайр БЛУДЯН  
Norayr O. BLUDYAN

Дмитрий МОРОЗ  
Dmitry G. MOROZ



*Блудян Норайр Оганесович – доктор технических наук, профессор, заведующий кафедрой автомобильных перевозок Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ), Москва, Россия.*

*Мороз Дмитрий Геннадьевич – кандидат технических наук, доцент кафедры автомобильных перевозок МАДИ, Москва, Россия.*

## **Taxi Fares, Dangerous for People**

(текст статьи на англ. яз. – English text of the article – p. 83)

**В статье рассмотрены вопросы совершенствования системы тарифообразования, методические принципы калькуляции издержек и определения тарифов на таксомоторные перевозки в Москве. Проведён анализ существующей международной практики, который показывает, что в ведущих мегаполисах мира, например, Нью-Йорке, Лондоне, Пекине, Париже, Берлине, действует государственное или региональное законодательство, регулирующее тарифообразование при организации перевозок автомобилями такси. В Москве же такого регулирования нет, и существующий уровень тарифов, а соответственно, и часовая выручка не позволяют при соблюдении режима труда и отдыха обеспечить установленную среднюю заработную плату для водителей в городе. Более того, действующие на рынке таксомоторных перевозок тарифы от «агрегаторов» можно квалифицировать как опасные (аварийные).**

*Ключевые слова:* автомобили, таксомоторные перевозки, агрегаторы, тарифы, методика, часовая выручка, безопасность, аварийные риски, регулирующее законодательство, международный опыт тарифообразования.

**П**оявление на мировом рынке такси так называемых «агрегаторов» стало революционным этапом в транспортной мобильности. Благодаря цифровизации и мобильным приложениям «агрегаторов» время подачи такси клиентам сократилось в Москве с 30–40 до 5–7 минут. Однако наряду с этим деятельность новых компаний привела и к серьёзным отрицательным последствиям.

## **ТАРИФЫ, ЗАРПЛАТА, АВАРИЙНОСТЬ**

Агрегаторы заказа такси фактически в нарушение действующего законодательства занимаются тарифным регулированием услуг по перевозке пассажиров. Они диктуют свои тарифы фрахтовщикам, однако при этом не несут никакой ответственности за безопасность услуги. Система тарификации, между тем, должна работать по обратной схеме: таксомоторные компании и индивидуальные предприниматели, осуществляющие перевозки пассажиров легковыми такси, должны направлять в добровольном порядке свои тарифы на перевозки пассажиров агрегатору (агрегаторам). Те в ответ обязаны в свободном



Рис. 1. Средняя стоимость поездки на такси на 8–10 км в крупнейших мегаполисах.

доступе разместить для потенциальных фрахтователей полное меню по тарифам по всем компаниям (в зависимости от типа и класса подвижного состава и т.д.). Фрахтователь, то есть будущий пассажир, при заказе услуги на перевозку имеет право и возможность выбрать из общего «меню» агрегатора приемлемый для себя тариф. Это обеспечит реальную конкуренцию в таксомоторном бизнесе, что в конечном итоге приведёт к повышению безопасности перевозок и экономической стабильности фрахтовщиков.

Анализ международной практики показывает, что в ведущих мегаполисах мира — таких, как Нью-Йорк, Лондон, Пекин, Париж, Берлин, — действует государственное или региональное законодательство, регулирующее тарифообразование при организации перевозок автомобилями такси. В то же время Москва остаётся одной из немногих столиц планеты, где тарифы на таксомоторные перевозки не регулируются [1–10].

Проведённые исследования свидетельствуют, что российская столица входит в число самых «дешёвых» городов мира по уровню стоимости средней поездки в такси, которая оценивается в \$6–6,5 США. Дешевле такси только в Пекине, а самые дорогие превышают московский уровень в 6–7 раз (рис. 1).

Действующая система формирования тарифов на перевозки такси в Москве противоречит концепции повышения безопасности перевозок. Главным недостатком этой системы является повсеместное нарушение водителями режимов труда и отдыха. В соответствии с установленным в РФ

порядком нормальная продолжительность ежедневной работы водителя такси не может превышать 8 часов, а для работающих по календарю шестидневной недели с одним выходным днём — 7 часов. В тех случаях, когда по условиям труда не может быть соблюдена нормальная продолжительность рабочего времени, водителям устанавливается суммированный учёт рабочего времени в расчёте на месяц. При этом продолжительность ежедневной работы (смены) водителей не может превышать 10 часов [11–13].

По итогам первого полугодия 2018 года в Российской Федерации отмечалось сокращение основных показателей аварийности [14]. Вместе с тем, несмотря на определённые позитивные изменения в статистике, уровень дорожно-транспортной аварийности в стране остаётся высоким, а каждое десятое ДТП было со смертельным исходом. Всего зарегистрировано 69565 (-2,4 %) ДТП, в которых погибло 6974 (-7,9 %) и получили ранения разной степени тяжести 88599 (-2,9 %) человек.

Наряду с улучшением общей обстановки по дорожно-транспортным происшествиям в девяти субъектах РФ, число погибших и раненых увеличилось относительно аналогичного периода прошлого года.

За шесть месяцев 2018 года каждые семь из восьми (88,1 %) ДТП произошло из-за нарушения правил дорожного движения (ПДД) водителями транспортных средств. Всего совершено 61337 (+1,8 % относительно прошлого периода) таких ДТП, в них погибло 5919 (-7,2 %) и ранено 80903 (-0,2 %) человека. Каждое третье (38,8 %) ДТП



Показатели безопасности таксомоторных перевозок, %

№	Показатели	РФ	г. Москва
1	Количество ДТП	+20,5	+37,1
2	Число погибших	+7,1	-8,3
3	Число раненых	+12,8	+28,7

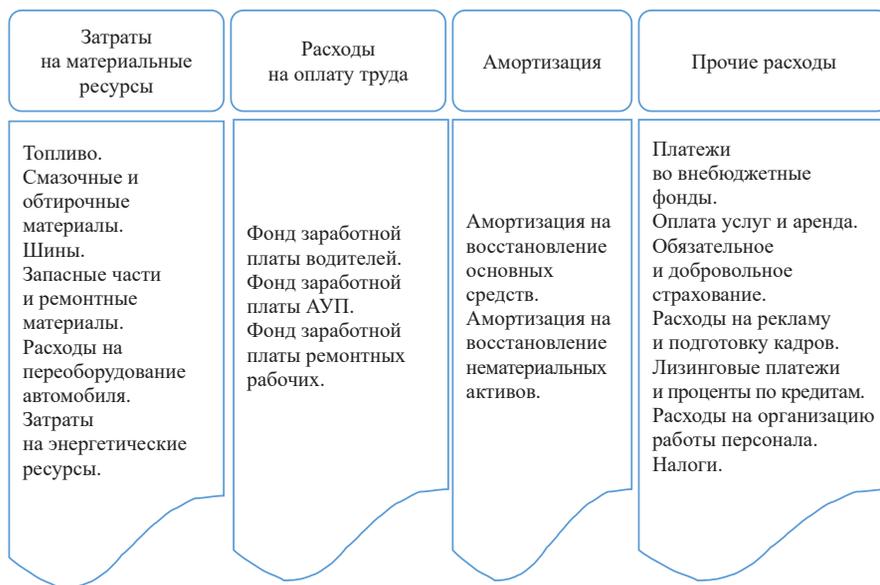


Рис. 2. Структурные элементы (статьи затрат), формирующие тариф на такси.

связано с нарушением ПДД пешеходами (7896 ДТП; -8,0 %).

В таблице 1 приведены сравнительные данные за рассматриваемый период по таксомоторным перевозкам.

Из анализа следует, что по основным показателям зафиксировано ухудшение и снижение уровня безопасности как по РФ в целом, так и по городу Москве. В столице единственный показатель, имеющий положительную динамику, – число погибших, однако при этом число раненых увеличилось почти на 29 %. Водители вынуждены перерабатывать, чтобы получить приемлемую заработную плату. И надо отметить, что на сей момент по данным Росстата для водителей, осуществляющих перевозки пассажиров, средняя заработная плата составляет 52,5 тыс. рублей [15].

### МЕТОДИКА РАСЧЁТА ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ

Для формирования взвешенной позиции по пересмотру действующих тарифов необходимо детально проанализировать затраты, которые несут все участники про-

цесса. На рис. 2 укрупнённо представлены основные возможные статьи затрат, их можно разделить на четыре категории:

- затраты на материальные ресурсы;
- расходы на оплату труда;
- амортизация;
- прочие расходы, в том числе отчисление во внебюджетные фонды, аренда, лизинговые платежи, оплата процентов и услуг.

Для создания адекватной калькуляции расходов следует учитывать специфику организации таксомоторного бизнеса. В ходе анализа рынка такси в Москве выделено две основные модели организации бизнеса.

**Первая модель:** водитель такси одновременно является собственником (лизингополучателем) автомобиля и несёт все расходы на деятельность как индивидуальный предприниматель.

**Вторая модель:** водитель арендует автомобиль такси и его расходы сводятся к оплате топлива и арендной платы, остальные затраты принимает на себя арендодатель.

Таблица 2

## Калькуляция себестоимости перевозок такси из расчёта один автомобиль в месяц

		Модель 1	Модель 2	
I	Материальные расходы		43 273,30 руб.	41 204,30 руб.
в т.ч.	1.1	Топливо	32 343,30 руб.	32 343,30 руб.
	1.2	Смазочные и обтирочные материалы	700,00 руб.	675,00 руб.
	1.3	Запасные части и ремонтные материалы, шины	7 000,00 руб.	5 900,00 руб.
	1.4	Расходы на переоборудование автомобиля	3 230,00 руб.	2 036,00 руб.
	1.5	Затраты на энергетические ресурсы	—	250,00 руб.
II	Расходы на оплату труда		52 455,00 руб.	58 983,42 руб.
в т.ч.	2.1	Фонд заработной платы водителей (средняя зарплата в Москве по данным Росстата для работников категории «водитель»)	52 455,00 руб.	52 455,00 руб.
	2.2	Фонд заработной платы ремонтных рабочих	—	1 920,12 руб.
	2.3	Фонд заработной платы АУП	—	4 608,29 руб.
III	Амортизация на восстановление основных средств и нематериальных активов			
IV	Прочие расходы		58 967,98 руб.	84 900,58 руб.
в т.ч.	4.1	Платежи во внебюджетные фонды	8 828,76 руб.	1 971,58 руб.
	4.2	Оплата услуг (банковские услуги, ГТО, прочие, реклама, подготовка кадров, аренда помещений)	12 133,00 руб.	5 249,00 руб.
	4.3	Арендная плата за пользование автомобилем такси	—	41 600,00 руб.
	4.4	Арендная плата	2 000,00 руб.	—
	4.5	Лизинговые платежи	—	32 200,00 руб.
	4.6	Обязательное и добровольное страхование	4 000,00 руб.	3 600,00 руб.
	4.7	Транспортный налог	230,00 руб.	230,00 руб.
	4.8	Иные (канц. товары и хоз. расходы)	50,00 руб.	50,00 руб.
Общая сумма текущих затрат		154 696,28 руб.	185 088,30 руб.	

Общая формула калькуляции себестоимости организации перевозок автомобилем такси имеет следующий вид:

$$S = Z_{\text{м.р.}} + P_{\text{ФОТ}} + A + Z_{\text{п.р.}}$$

где  $Z_{\text{м.р.}}$  — затраты на материальные ресурсы;  $P_{\text{ФОТ}}$  — расходы на оплату труда;  $A$  — амортизация на восстановление основных средств и нематериальных активов;  $Z_{\text{п.р.}}$  — прочие расходы, в том числе отчисление во внебюджетные фонды, аренда, лизинговые платежи, оплата процентов и услуг.

В таблицу 2 сведены итоговые результаты калькуляции себестоимости перевозок. В качестве исходных данных для расчётов использованы сведения от таксомоторных компаний Москвы.

Расчёты показывают, что при минимальном уровне рентабельности в 5 %, соблюдении режимов труда и отдыха, установленного уровня заработной платы водителей такси средняя часовая ставка с учётом комиссии агрегаторов составляет: для модели 1 — более 800 руб.; для модели 2 — более 1000 руб. Часовая ставка для

модели 1 ниже, но нужно дополнительно учитывать финансовые риски простоя автомобиля в ТО и ремонте после ДТП или по техническим причинам. При работе по модели 2 таксомоторная компания проводит замену автомобиля в случае вынужденного простоя.

Определив количество «платных» минут и километров пробега среднестатистического автомобиля такси за один час, стоимостное выражение минимальной тарифной ставки ( $T_{\text{м}}$  — тариф за одну минуту поездки,  $T_{\text{км}}$  — тариф за один километр поездки) вычисляется по формулам:

$$T_{\text{м}} = V_{\text{ср.ч}} / N_{\text{мин}}$$

где  $V_{\text{ср.ч.}}$  — средняя часовая выручка автомобиля такси;  $N_{\text{мин.}}$  — количество «платных» минут работы такси за один час.

$$T_{\text{км}} = V_{\text{ср.ч}} / N_{\text{км}}$$

где  $V_{\text{ср.ч.}}$  — средняя часовая выручка автомобиля такси;  $N_{\text{км.}}$  — количество «платных» километров пробега такси за один час.

В таблицах 3–4 представлены расчёты стоимости «платной» минуты и километра





Таблица 3

Средняя стоимость минуты работы автомобиля такси

Класс автомобиля такси	Действующие тарифы		Расчётное значение	
	Модель 1	Модель 2	Модель 1	Модель 2
Эконом	13,13 руб.	13,13 руб.	20,53 руб.	22,73 руб.
Комфорт	15,09 руб.	15,09 руб.	21,75 руб.	26,13 руб.
Бизнес	28,13 руб.	28,13 руб.	36,77 руб.	38,76 руб.

Таблица 4

Средняя стоимость километра пробега автомобиля такси

Класс автомобиля такси	Действующие тарифы		Расчётное значение	
	Модель 1	Модель 2	Модель 1	Модель 2
Эконом	23,86 руб.	23,86 руб.	37,34 руб.	41,33 руб.
Комфорт	27,44 руб.	27,44 руб.	39,55 руб.	47,52 руб.
Бизнес	51,14 руб.	51,14 руб.	66,86 руб.	70,47 руб.

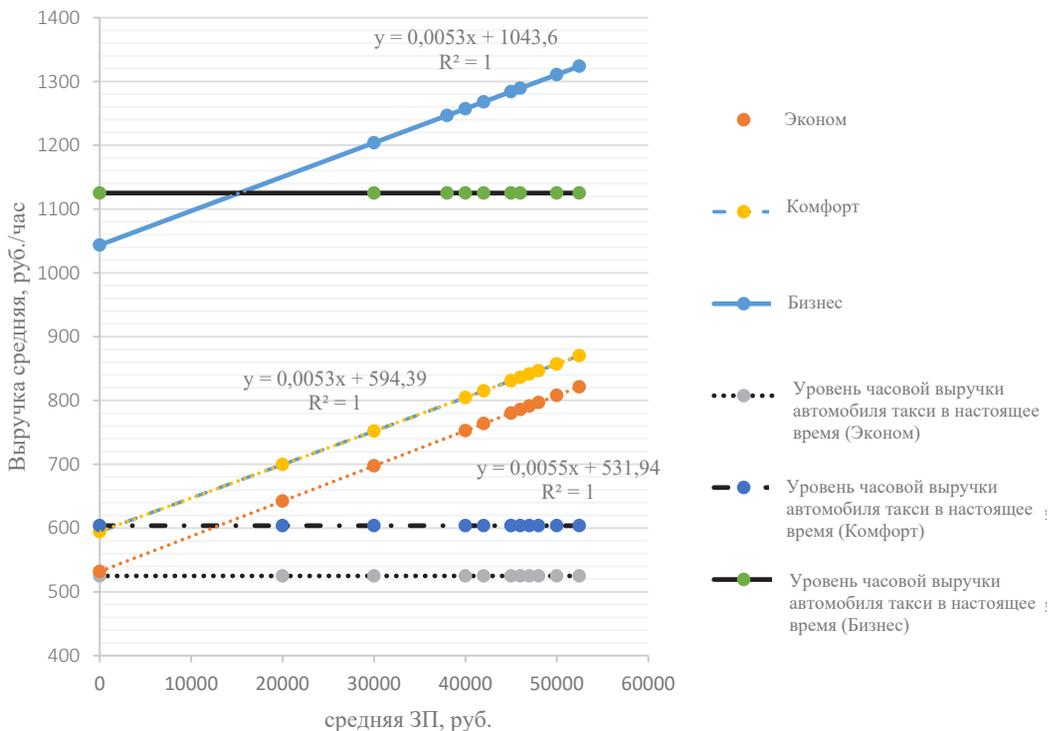


Рис. 3. Динамика уровня заработной платы водителя такси (модель 1).

пробега (использовалась статистика «Яндекс Такси» и «Сервиса 2412»). Анализ значений показал, что среднее количество «платных» минут за час – 40. За это время пробег автомобиля составляет в среднем 22 км.

На следующем этапе проведено исследование уровня заработной платы водителя такси при изменении часовой выручки и с учётом того, что все обязательные рас-

ходы, нормы безопасности, включая продолжительность рабочего дня, являются константами. На рис. 3 представлены зависимости изменения заработной платы в разрезе тарифов «эконом», «комфорт» и «бизнес» для модели 1, а на рис. 4 – для модели 2.

Далее была поставлена задача определения количества часов работы водителя такси, которое обеспечит заработную пла-

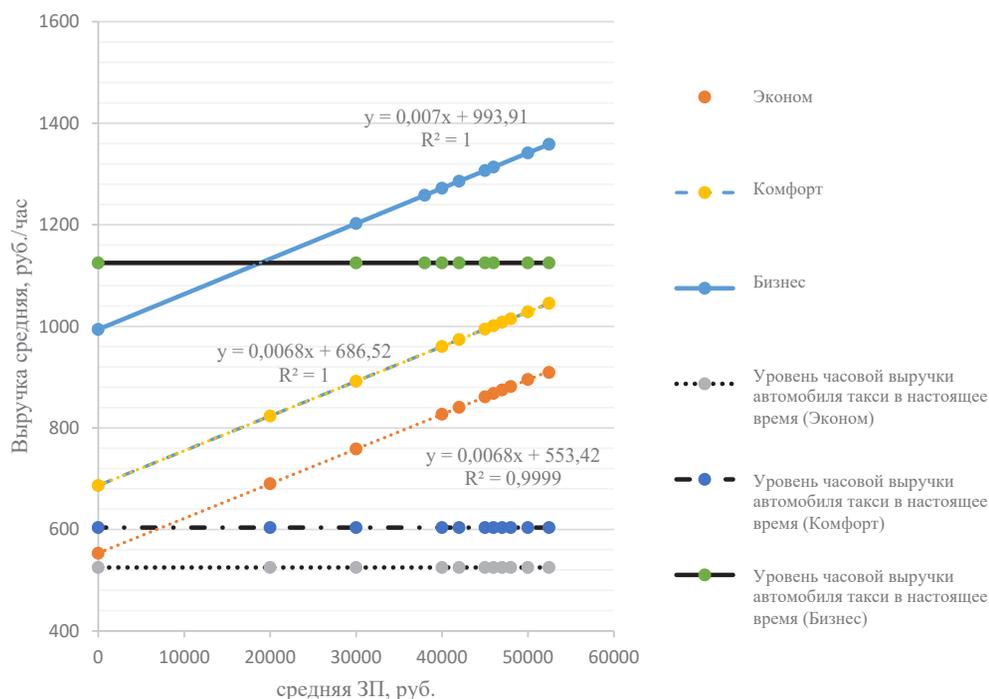


Рис. 4. Динамика уровня заработной платы водителя такси (модель 2).

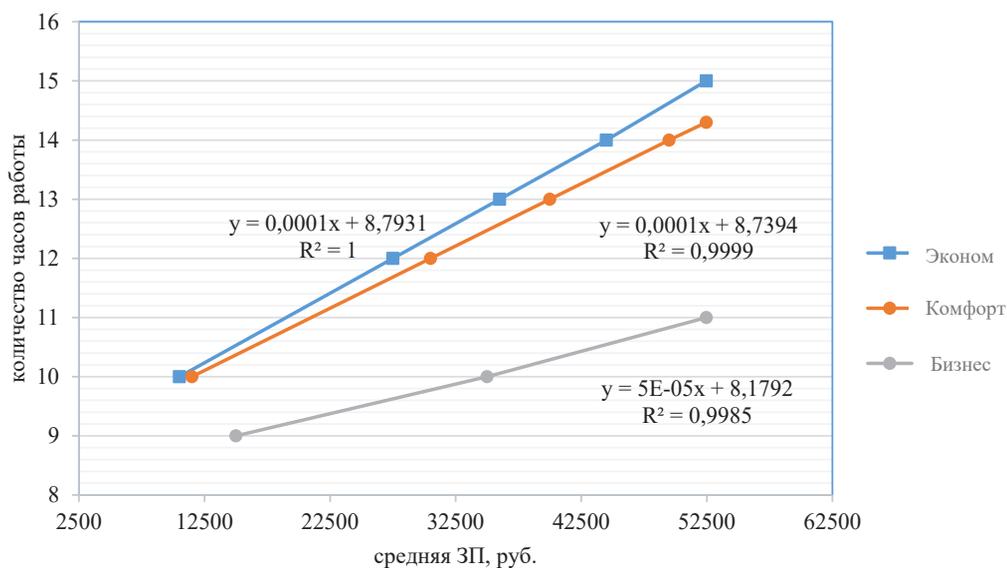


Рис. 5. Динамика уровня заработной платы водителя такси в зависимости от продолжительности работы (модель 1).

ту, сопоставимую с установленным уровнем. На рис. 5 представлены зависимости изменения заработной платы в разрезе тарифов «эконом», «комфорт» и «бизнес» для модели 1, а на рис. 6 – для модели 2.

## ВЫВОДЫ

Анализ полученных результатов показывает, что существующий уровень тари-

фов и соответственно часовая выручка не позволяют при соблюдении режимов труда и отдыха обеспечить установленную среднюю заработную плату для водителей в Москве. Действующие на рынке таксомоторных перевозок тарифы от агрегаторов можно квалифицировать как опасные (аварийные), предрасполагающие к перегрузке водителей и аварийным рискам.



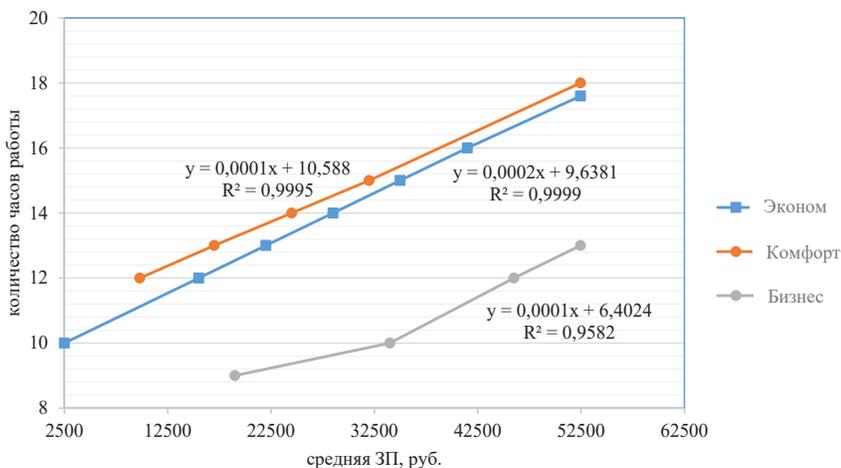


Рис. 6. Динамика уровня заработной платы водителя такси в зависимости от продолжительности работы (модель 2).

Установленный уровень заработной платы для тарифного плана «эконом» возможен при 15 часах работы в сутки по модели 1 и 17 часах — при модели 2; для тарифного плана «комфорт» — 15 и 18 часов, а тарифного плана «бизнес» — 11 и 13 часов соответственно.

Сохранение существующей системы формирования тарифов на таксомоторные перевозки, которая во многом является следствием конкуренции между агрегаторами, а не фрахтовщиками, будет приводить к поэтапному снижению безопасности перевозок пассажиров и уровня экономической эффективности таксомоторного бизнеса.

## ЛИТЕРАТУРА

- Блудян Н. О. Проблемы организации таксомоторных перевозок в Московском мегаполисе // Автотранспортное предприятие. — 2012. — № 10. — С. 5–8.
- Мороз Д. Г. Некоторые аспекты совершенствования организации таксомоторных перевозок в Московском мегаполисе // Автотранспортное предприятие. — 2013. — № 2. — С. 22–24.
- Блудян Н. О., Мороз Д. Г., Хейфиц П. И. Территориальное планирование таксомоторных перевозок в городской агломерации // Автоматизация и управление в технических системах. — 2014. — № 1. — С. 62–73.
- 8 Keys to Keeping Taxi Issues from Becoming a Political Hot Potato. [Электронный ресурс]: <http://www.schallerconsult.com/taxi/keys.htm>. Доступ 23.10.2018.
- Higher Pay, Safer Cabbies. [Электронный ресурс]: <http://www.schallerconsult.com/taxi/safercabs.pdf>. Доступ 23.10.2018.

- The Changing Face of Taxi and Limousine Drivers. [Электронный ресурс]: <http://www.schallerconsult.com/taxi/taxidriverreport.htm>. Доступ 23.10.2018.

- NYC Cabbies Less Crash-Prone Than Other Drivers. [Электронный ресурс]: <http://www.schallerconsult.com/taxi/crash06.htm>. Доступ 23.10.2018.

- Entry Controls in Taxi Regulation. [Электронный ресурс]: <http://www.schallerconsult.com/taxi/entrycontrol.htm>. Доступ 23.10.2018.

- New York City Taxi and Limousine Commission, Licensing requirements and forms. [Электронный ресурс]: <http://www.nyc.gov/html/tlc/html/home/home.shtml>. Доступ 23.10.2018.

- Taxi: Cabs and Capitalism in New York City, 2008, Biju Mathew, Cornell University ILR School. [Электронный ресурс]: <http://books.exfiles.ru/#t=Taxi%21+%3A+cab+s+and+capitalism+in+New+York+City+Biju+Mathew+Biju+Mathew>. Доступ 23.10.2018.

- Приказ Минтранса России от 20.08.2004. № 15 (ред. от 03.05.2018) «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей» (зарегистрировано в Минюсте России 01.11.2004, № 6094). [Электронный ресурс]: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_50066/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_50066/). Доступ 23.10.2018.

- Changes to private hire regulation. [Электронный ресурс]: <https://tfl.gov.uk/info-for/taxis-and-private-hire/new-private-hire-regulations>. Доступ 23.10.2018.

- A review of the modeling of taxi services. [Электронный ресурс]: [https://www.researchgate.net/publication/251714148\\_A\\_review\\_of\\_the\\_modeling\\_of\\_taxi\\_services](https://www.researchgate.net/publication/251714148_A_review_of_the_modeling_of_taxi_services). Доступ 23.10.2018.

- Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 6 месяцев 2018 г. Информационно-аналитический обзор. — М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России». [Электронный ресурс]: <http://stat.gibdd.ru/>. Доступ 23.10.2018.

- Рынок труда, занятость и заработная плата. [Электронный ресурс]: [http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_main/rosstat/ru/statistics/wages/](http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/wages/). Доступ 23.10.2018.

Координаты авторов: **Блудян Н. О.** — ap@madi.ru, **Мороз Д. Г.** — dgm1984@mail.ru.

Статья поступила в редакцию 23.10.2018, принята к публикации 03.12.2018.