

КАК ПРИНЯТИЕ НОВОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПОВЛИЯЛО НА РЫНОК ТАКСИ

Сегодня наши улицы сложно представить без желто-белых машин такси, торопящихся развести по домам как можно больше клиентов. В последнее время этот вид транспорта активно завоевывает сердца потребителей, становясь с каждым годом все более удобным и доступным. Однако хаотичное развитие таксомоторного рынка опасно и может привести к увеличению количества аварийных ситуаций на дорогах. Поэтому уже несколько лет правительство занимается совершенствованием действующих норм, регулирующих деятельность таксистов и компаний-перевозчиков. Так, в сентябре 2023 г. вступили в силу основные положения 580-ФЗ. Как принятие этого закона повлияло на таксомоторный рынок России и с какими проблемами столкнулись региональные органы власти при налаживании работы? Об этом и о многом другом рассказал МЕФТ в ежегодном докладе «О состоянии организации перевозок легковыми такси в субъектах Российской Федерации».

Напомним, что МЕФТ – это Международный Евразийский форум «Такси», который начиная с 2011 г. ведет экспертно-аналитическую работу, направленную на развитие такси в России. Для подготовки своего традиционного отчета сотрудники этой организации провели опрос представителей уполномоченных органов власти. В исследовании приняли участие эксперты из 83 субъектов России. Подобное изучение рынка таксомоторных перевозок было необходимо, чтобы выявить достоинства и недостатки существующей системы,

а также повысить качество обслуживания такси в будущем. На сегодняшний день многие таксисты жалуются на новые законодательные акты, которые сильно ограничивают их деятельность и зачастую не приносят никакой пользы. Опрос МЕФТ – это взгляд на проблему со стороны региональных органов власти, которые обязаны налаживать работу таксомоторного транспорта и следить за исполнением этих законов.

Прежде всего представители субъектов России рассказали о том, какие факторы мешают отечественному таксомоторному рынку гармонично развиваться (см. рис. 1). Ответ на этот вопрос нашли только 33% опрошенных, 2% заявили, что никаких препятствий нет, а 65% затруднились подобрать слова. Ожидаемо, среди наиболее часто упоминаемых оказалось несовершенство федерального регулирования. Респонденты отметили, что в принятых нормативных актах отсутствуют четкие требования к самозанятым водителям такси и компаниям-перевозчикам. Например, в 580-ФЗ есть положение об обязательном наличии страховки у автомобилей такси. Согласно этому пункту, водители таксомоторного транспорта должны обязательно получить полис обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика (ОСГОП) и предоставить сведения об этом в правительственные структуры.

Казалось бы, все просто и понятно, но определенные нюансы все же присутствуют. Во-первых, ОСГОП – не единственный полис, который необходимо оформить таксистам. Помимо

него существует классический, всем известный ОСАГО, по тарифу для перевозчиков. Такое обилие страховок в несколько раз увеличивает финансовую нагрузку на таксистов. Во-вторых, в нормативных актах, посвященных ОСГОП, есть ряд неточностей, из-за которых на всех этапах работы с этим документом возникает большое количество трудностей. Непонятно:

- что будет с теми, кто ОСГОП оформил, а информацию в соответствующие структуры не предоставил;
- зачем нужен такой сложный трехступенчатый порядок, когда перевозчику сначала необходимо получить разрешение на заключение договора ОСГОП, потом оформить этот полис, а затем повторно обратиться с заявлением о внесении изменений в реестр;
- через какое время после получения разрешения нужно предоставить сведения об ОСГОП?

Поскольку смысловых дыр в законе много, а перевозчиков, сообщающих о получении полиса ОСГОП, еще больше, региональные органы власти просто не справляются с наплывом обращений. У них нет возможности автоматически сверять наличие полиса ОСГОП между ФГИС «Такси» и НССО и не хватает времени на подобный мониторинг, так как сотрудников, которые этим занимаются, крайне мало. Неудивительно, что большинство респондентов оценили влияние этого документа на легализацию таксомоторного рынка лишь умеренно положительно (средний балл, поставленный закону, составил 3,3 при максимальных 5). Только 24% из всех опрошенных специали-

стов не столкнулись с трудностями при внедрении ОСГОП.

Это не единичный случай, такие неточности – бич федерального регулирования: они встречаются повсеместно и бороться с ними практически бесполезно. По сравнению с прошлым годом количество жалоб на проблемы в 580-ФЗ заметно возросло. Если в 2024 г. респонденты оценили влияние этого фактора на отрасль в 2,8 балла, то в 2025 г. цифра сильно увеличилась и составила 3,7 балла (рис. 2). Также специалисты озвучили еще ряд сложностей:

- отсутствие у регионов возможности выделять средства на обновление автопарка (3,7 балла);
- высокую стоимость страхования (3,5 балла);
- дефицит кадров (3,2 балла);
- снижение конкуренции (3,2 балла);
- сложный доступ в такси самозанятым (2,3 балла).

При этом только претензии к 580-ФЗ, финансовым затратам на обновление машин и уменьшению конкуренции превысили аналогичные показатели прошлого года. Это говорит о том, что общая динамика положительна, но многие аспекты все еще нуждаются в доработке.

Новое федеральное регулирование должно было способствовать развитию и легализации отечественного рынка такси. Но в условиях си-



Рисунок 1. Препятствия для гармоничного развития такси. Информация ранжирована по степени частоты упоминания в ходе опроса
Источник: МЕФТ

стемных ограничений, технических барьеров и объективных экономических вызовов, которые в каждом регионе свои, реализовать задуманное крайне сложно. Законы не проходят проверку практикой, таксисты задыхаются под гнетом финансовых затрат, а региональные органы власти тонут в бюрократических тонкостях. Поэтому процессы по внедрению положений 580-ФЗ происходят неравномерно.

Особенно ярко это видно по самозанятым, которым уделялось особое внимание в новых законодательных актах – ФЗ усложнил процесс регистрации для этой категории водителей, и сложилась такая картина: Московская область лидирует по числу перевозчиков и автомобилей, при этом доля самозанятых невысокая, чего не скажешь о Кировской, Саратовской и многих других областях, где самозанятых больше всего.

Оценка влияния на отрасль (по 5-балльной шкале)	2025	2024	580-ФЗ
↑ +0,9 НЕОБХОДИМОСТЬ ВНЕСЕНИЯ ИЗМЕНЕНИЙ В ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН № 580-ФЗ	3,7	2,8	Пробелы в регулировании становятся все более заметными в практической деятельности региональных органов власти. Они все чаще сталкиваются с необходимостью корректировки и уточнения законодательства для повышения эффективности управления. Оценка влияния данной проблемы на отрасль – 3,7 балла, что существенно выше показателя прошлого года (2,8)
↑ +0,1 ОБНОВЛЕНИЕ И ОБСЛУЖИВАНИЕ АВТОМОБИЛЕЙ ТАКСИ	3,7	3,6	АВТОПАРКИ Наравне с необходимостью совершенствования федерального регулирования влияние на отрасль продолжает оказывать проблема обновления и обслуживания автопарков. На фоне принятия закона о локализации автомобилей такси, роста цен на автомобили и запчасти, высокой ключевой ставки, лизинга и автокредитования эта проблема продолжает оставаться актуальной
↓ -0,5 ВЫСОКАЯ СТОИМОСТЬ СТРАХОВАНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ ТАКСИ	3,5	4,0	СТРАХОВАНИЕ Влияние проблемы высокой стоимости страхования такси снизилось, несмотря на вступление в силу в сентябре 2024 г. требования об обязательном ОСГОП в такси. Тем не менее страхование продолжает оставаться важным фактором, влияющим на затраты перевозчиков и легализацию рынка в целом
↓ -0,2 ДЕФИЦИТ КАДРОВ	3,2	3,4	КАДРЫ По сравнению с 2024 г. проблема нехватки водителей стала менее актуальной: лишь 22% регионов отметили ее влияние. Почти половина субъектов (49%) указали, что не испытывают дефицита водителей. При этом в ряде федеральных округов он все еще остается актуальным. Наибольший дефицит кадров отмечают Северо-Кавказский и Северо-Западный федеральные округа
СНИЖЕНИЕ КОНКУРЕНЦИИ	3,2		КОНКУРЕНЦИЯ Влияние снижения конкуренции на развитие отрасли такси представители региональной власти оценили умеренно – на 3,2 балла. Актуальные вызовы и проблемы рынка привели к снижению конкуренции среди таксопарков в связи с уходом с рынка ряда игроков. Низкий уровень конкуренции отмечается и в сегменте агрегаторов такси
↓ -0,2 СЛОЖНЫЙ ДОСТУП В ТАКСИ САМОЗАНЯТЫМ	2,3	2,5	САМОЗАНЯТЫЕ Влияние сложного доступа в такси самозанятым и требований к их работе продолжает снижаться, по мнению региональных представителей, и оценивается респондентами как незначительное – 2,3 балла в среднем

Рисунок 2. Влияние проблемных вопросов на развитие рынка в 2024–2025 гг.
Источник: МЕФТ

48% Ограниченность средств бюджета субъекта РФ

42% Отсутствие субсидий (субвенций) из федерального бюджета на осуществление государственного регионального контроля в сфере перевозок пассажиров и багажа легковыми такси

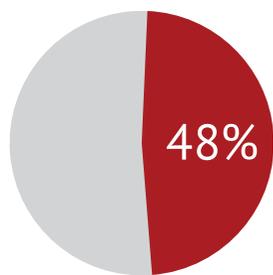
25% Отсутствие методических рекомендаций по разработке региональных программ развития такси

17% Отсутствие типового облачного решения по автоматизации государственного регионального контроля в сфере перевозок пассажиров и багажа легковыми такси

17% Выход за рамки полномочий уполномоченного органа (регионального Минтранса) при принятии управленческих решений по реализации региональных программ развития такси

Некоторые представители региональной власти отметили, что необходимо создание обособленного подразделения курирующего работу такси. Сейчас большинство должностных лиц, отвечающих за такси, – это представители смежной деятельности. В большинстве регионов также отсутствуют дополнительные сотрудники в штате для обработки заявлений

29% Затруднились ответить



48% респондентов отметили, что в уполномоченные органы от участников рынка такси и/или их объединений поступают обращения / вопросы / жалобы для получения поддержки:

22% Получение государственных услуг в сфере такси

14% Разъяснение федерального и регионального законодательства

4% Необходимость отмены требования для водителей работать по месту регистрации

4% Оформление полиса ОСГОП

2% Вопросы касательно деятельности службы заказа легкового такси

➤ Среди других обращений также: вопросы по вынесенным постановлениям об административных правонарушениях, получение субсидии

Рисунок 3. Факторы, препятствующие реализации региональных программ развития такси и существующих полномочий субъектов России
Источник: МЕФТ

При этом, если посмотреть на другие программы, ситуация обратная: чем ближе к Москве и Санкт-Петербургу, тем больше инноваций. Так, функцию «социальное такси», которая позволяет обеспечить транспортное обслуживание категорий граждан, требующих особого подхода, создали в 42 регионах, но наибольшее количество подобных машин – в Московской области. То же можно сказать и по поводу аттестации водителей такси: 580-ФЗ дает возможность субъектам РФ принять нормативный акт, устанавливающий обязательное для таксистов прохождение теста на знание местности. Пока такие законы существуют только в Москве и Московской области, но специалисты МЕФТ говорят, что в скором времени похожие акты будут введены в Адыгее и Санкт-Петербурге. А вот с использованием электромобилей в качестве такси другая ситуация – здесь уже в лидерах не Москва, а Нижегородская область с 420 автомобилями. В целом сотрудники региональных органов власти положительно оценивают все нововведения, но к запуску электромобилей и беспилотных такси относятся негативно, так как в регионах нет ни необходимой инфраструктуры, ни средств на воплощение этих проектов.

Причем недостаточное финансирование – частая для регионов проблема, которая в некоторых случаях приостанавливает реализацию 580-ФЗ. Опрос МЕФТ показал, что 80% субъектов нуждаются в федеральной поддержке для принятия всех нововведений, и лишь 7% респондентов не видят никаких сложностей во внедрении прописанных в законе норм. Главными препятствиями (рис. 3) на пути к обещанной легализации таксомоторного рынка становятся: ограниченность бюджетных средств регионов (48%), отсутствие субсидий и субвенций из федерального бюджета на регулирование (42%), нехватка методических рекомендаций по разработке региональных программ развития такси (25%). Важно отметить, что, несмотря на эти трудности, в 76 субъектах уже приняты все необходимые нормативно-правовые акты, установленные 580-ФЗ. Это на 11 регионов больше, чем было в 2024 г. По мнению большинства опрошенных (69%), новое федеральное регулирование положительно повлияло на легализацию рынка такси, только 6% остались недовольны данным законом.

Таким образом, можно сделать вывод, что регионы в основном до-

вольны 580-ФЗ, но останавливаться на достигнутом не стоит, так как в этом документе много смысловых дыр и неточностей, которые нуждаются в доработке. Прямо сейчас картина складывается такая:

- 1) субъекты заканчивают приводить свою работу в соответствие с новыми требованиями;
- 2) дефицит кадров и недостаточное финансирование – ключевые проблемы, которые носят системный характер и требуют комплексного решения;
- 3) региональные органы власти не всегда справляются с добавившимся грузом обязанностей, испытывая острую необходимость в расширении штата или создании специальных подразделений, курирующих работу такси;
- 4) страховки и реестры все еще вызывают сложности у правительственных структур регионов, однако по сравнению с 2024 г. ситуация в некоторых моментах значительно улучшилась.

Получается, будущее такси зависит во многом от того, как скоро решатся озвученные нами проблемы.

Подготовила Александра Казунина. ■