

СУЧАСНИЙ СТАН І ПЕРСПЕКТИВА РОЗВИТКУ ТАКСІ В УКРАЇНІ

Агапов О.М., Венгер А.І.

*Національний технічний університет
«Харківський політехнічний інститут», м. Харків*

Маючи практичний досвід організації роботи легкового таксі в Кельменецькому районі Чернівецької області та в м. Харкові, автори дійшли висновку, що організація роботи за класичною схемою на сьогодні є дуже ускладненою, а часом і неможливою. За класичної схеми підприємство (приватний підприємець) усі питання бере на себе, а це: придбання (оренда) автомобілів, обладнання цілодобового диспетчерського пункту, встановлення засобів зв'язку (стаціонарні телефони з коротким номером, мобільний зв'язок, радіостанції), обладнання автомобілів таксометрами, організація пункту передрейсового і післярейсового медичного контролю водіїв, а також наявність СТО з обслуговування та ремонту таксомоторів. Для забезпечення господарської діяльності необхідно отримати ліцензію, здійснити узгодження в поліції та Українському державному центрі радіочастот, застрахувати автомобілі, водіїв і майбутніх пасажирів, а в разі ДТП уся юридична відповідальність лягає на підприємство.

Зовсім інша справа - нова схема організації: водій реєструється на одному або декількох онлайн-сервісах і вже може працювати. Онлай-сервіс або інформаційно-диспетчерська служба (ІДС) позиціонує себе як посередник між клієнтом і таксистом, що не має відношення до процесу перевезення. У результаті це призводить до безконтрольності, низького рівня безпеки та обслуговування. Лише 18 тисяч таксистів їздять легально з 220 тисяч, а обсяг цього ринку становить 40 млрд гривень /1/. Зареєструватися офіційно та вести звітність складно, податки доволі високі (близько 20 тисяч гривень на рік), а дієвого механізму покарання немає.

Суть нового законопроекту полягає в тому, щоб спростити вимоги законодавства для водіїв, які співпрацюють з онлайн-сервісами. Таке спрощення передбачає виділення непрофесійних перевізників в окрему категорію. Для цієї категорії передбачена реєстрація за заявницьким принципом і відсутність звітів/штрафів, а також невеликий фіксований податок близько двох мінімальних заробітних плат на рік.

Збалансоване вирішення комплексу зазначених проблем можливе з урахуванням міжнародного досвіду організації служби таксі, а він дуже багатий.

Література:

1. "Класичні" таксисти чи онлайн-сервіси: пояснюємо, у чому конфлікт реформи таксі /електронний ресурс/. - Режим доступу <https://hromadske.ua/ru/posts/klassicheskie-taksisty-ili-onlajn-servisy-obuyasnyаем-v-chem-konflikt-reformy-taksi/> - дата звернення 20.04.2023