

4. Соловьев, А. К. Пенсионная реформа. Иллюзии и реальность : учеб. пособие / А. К. Соловьев. — М. : Проспект, 2015. — 336 с.

Soloviev, A. K. Pension reform. Illusions and reality : textbook / A. K. Soloviev. — Moscow : Prospect, 2015. — 336 p.

5. О страховой деятельности [Электронный ресурс] : Указ Президента Респ. Беларусь, 25 авг. 2006 г., № 530 : в ред. Указа Президента Респ. Беларусь от 11.05.2019 г. // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. — Минск, 2019.

6. О страховых взносах по договорам добровольного страхования жизни, дополнительной пенсии и медицинских расходов, включаемых в затраты по производству и реализации продукции, товаров (работ, услуг) [Электронный ресурс] : Указ Президента Респ. Беларусь, 12 мая 2005 г., № 219 : в ред. Указа Президента Респ. Беларусь от 20.08.2015 г. // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. — Минск, 2015.

7. Куропатенкова, И. Н. Организация системы страхования от безработицы в Республике Беларусь / И. Н. Куропатенкова // Науч. тр. : юбилейн. сб. ст. / Белорус. гос. экон. ун-т ; редкол.: В. Н. Шимов (пред.) [и др.]. — Минск, 2013. — Вып. 6. — С. 190–197.

Kuropatenkova, I. N. Organization of the unemployment insurance system in the Republic of Belarus / I. N. Kuropatenkova // Sci. works : jubilee coll. of art. // Belarus State Econ. Univ. ; editorial board: V. N. Shimov (chairman) [et al.]. — Minsk, 2013. — Iss. 6. — P. 190–197.

Статья поступила в редакцию 13.12.2020 г.

УДК 338.1

**I. Ledneva
L. Patsay
A. Karmyzov
BSEU (Minsk)**

SOME ASPECTS OF THE FUNCTIONING OF THE MARKET OF IRREGULAR PASSENGER ROAD TRANSPORT

The article presents the main indicators of the non-scheduled road passenger transportation market in the Republic of Belarus in 2017–2019. The influence of the taxi aggregators emersion on the development of this field of activity is considered too. The authors have identified certain contradictions that arise and accompany the development of the non-scheduled road passenger transportation market.

Keywords: *non-scheduled road passenger transportation market; passenger traffic; taxi; vehicle chartering; car rental with driver; taxi aggregator.*

И. А. Леднёва
кандидат экономических наук, доцент
Л. С. Пацай
кандидат экономических наук
А. В. Кармызов
БГЭУ (Минск)

ОТДЕЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ РЫНКА НЕРЕГУЛЯРНЫХ ПАССАЖИРСКИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

В статье представлены основные показатели рынка услуг нерегулярных автомобильных пассажирских перевозок в Республике Беларусь в 2017–2019 гг., рассмотрено влияние прихода агрега-

торов на развитие данной сферы деятельности. Авторами выявлены определенные противоречия, возникающие и сопровождающие процесс развития рынка нерегулярных пассажирских автомобильных перевозок.

Ключевые слова: рынок нерегулярных автомобильных пассажирских перевозок; пассажирооборот; такси; фрахтование транспортного средства; аренда легковых автомобилей с водителем; агрегатор.

Одним из наиболее динамично развивающихся элементов сферы услуг и привлекающих к себе все большее общественное внимание является рынок нерегулярных пассажирских автомобильных перевозок. Приход агрегаторов и отмена лицензирования деятельности по пассажирским перевозкам в соответствии с Декретом Президента Республики Беларусь № 7 «О развитии предпринимательства» от 16 июля 2019 г. № 4 дали мощный толчок для увеличения масштабов рассматриваемого рынка. При этом существенно претерпели трансформации бизнес-процессы работы служб такси [1].

Согласно сводной статистической информации Министерства по налогам и сборам Республики Беларусь, размещенной на официальном портале учреждения, в 2019 г. количество субъектов, являющихся плательщиками налогов по подвиду «Деятельность сухопутного и трубопроводного транспорта» вида экономической деятельности «Транспортная деятельность, складирование, почтовая и курьерская деятельность», увеличилось на 3417 и 4777 единиц в сравнении с показателями на начало и конец 2018 г. соответственно [1]. Количество приростивших субъектов по данному виду экономической деятельности в 2019 г. в 2,5 раза выше, чем аналогичный показатель 2018 г. (рис. 1).

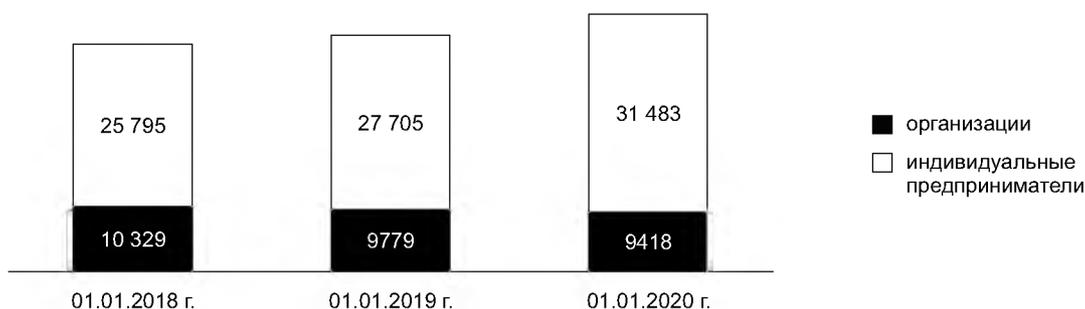


Рис. 1. Динамика количества плательщиков налогов (субъектов), занятых деятельностью сухопутного и трубопроводного транспорта, за 2018–2019 гг.

Источники: разработано авторами на основе статистики Министерства по налогам и сборам Республики Беларусь [2].

При этом количество субъектов, осуществляющих деятельность такси, относящуюся к перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, за рассматриваемый период увеличилось на 2223 единицы, или на 43,4 %, составив 7441 по итогам 2019 г. [3].

Начиная с 2019 г. Министерство по налогам и сборам Республики Беларусь отдельно выделяет количество организаций и индивидуальных предпринимателей, оказывающих услуги перевозки пассажиров автомобильным транспортом посредством аренды легковых автомобилей с водителем (10,5 % от общего количества субъектов данной группы плательщиков, зарегистрированных в 2019 г.).

Результаты исследования Отраслевой лаборатории антимонопольного и ценового регулирования, регулирования в области торговли (далее — Отраслевая лаборатория) по оценке состояния рынка нерегулярных автомобильных перевозок пассажиров показали, что на практике имеет место также такая форма осуществления перевозок, как

фрагмент. Данная форма пассажирских нерегулярных перевозок в явном виде, в том числе как вид (подвид) экономической деятельности, в официальных информационных источниках не выделяется. Соответственно нерегулярные перевозки пассажиров легковыми автомобилями (равно как и перевозчики), организованные посредством фрахтования, могут быть отражены в учете по другим позициям (например, по строке «Прочие перевозки пассажиров автомобильным транспортом в нерегулярном сообщении», и/или «Аренда легковых автомобилей с водителем», и/или «Перевозки прочим пассажирским сухопутным транспортом, не включенные в другие группировки»). В то же время доля фрахта на рынке нерегулярных пассажирских автомобильных перевозок по результатам интервьюирования экспертов, проведенного Отраслевой лабораторией весной 2020 г., составляет около 40 % [3]. Таким образом, возникает необходимость учета, прозрачного регулирования и контроля за осуществлением деятельности, которая имеет место на практике, но недостаточно оформлена регуляторно и учетно.

Согласно методологии, принятой и используемой Национальным статистическим комитетом Республики Беларусь, субъекты рассматриваемого рынка формируют следующие статистические показатели:

- объем перевозок пассажиров таксомоторным транспортом;
- пассажирооборот таксомоторного транспорта.

Согласно Методике по расчету объема перевозок пассажиров, пассажирооборота автомобильного транспорта и индексов перевозок пассажиров, пассажирооборота, утвержденной постановлением Национального статистического комитета Республики Беларусь от 28 декабря 2017 г. № 146, расчет объема перевозок пассажиров, пассажирооборота таксомоторного транспорта осуществляется по республике, областям и г. Минску за год (см. таблицу).

Пассажирооборот таксомоторного транспорта по регионам Республики Беларусь за 2017–2019 гг.

Регион	Пассажирооборот таксомоторного транспорта, млн пассажиро-км			Изменение 2019 г. к 2018 г., %	Изменение 2019 г. к 2017 г., %
	2017 г.	2018 г.	2019 г.		
Республика Беларусь всего					
В том числе:	180,6	250,5	346,9	+38,5	+92,1
Брестская область	16,9	20,9	21,1	+1,0	+24,9
Витебская область	33,8	38,9	44,0	+13,1	+30,2
Гомельская область	25,2	27,4	29,6	+8,0	+17,5
Гродненская область	30,5	30,8	39,1	+26,9	+28,2
г. Минск	50,8	85,6	143,2	+67,3	+181,9
Минская область	17,0	37,3	54,0	+44,8	+217,6
Могилевская область	6,4	9,6	15,9	+65,6	+148,4

Источники: составлено авторами на основе статистических сведений Национального статистического комитета Республики Беларусь и его региональных отделений.

За период 2017–2019 гг. наблюдался существенный рост пассажирооборота таксомоторного транспорта по всем регионам Республики Беларусь, что сформировало общереспубликанское увеличение рассматриваемого показателя почти вдвое в сравнении с итогами 2017 г. Наиболее высокие темпы прироста пассажирооборота наблюдаются по столице и Могилевской области, самые низкие — по Брестской и Гомельской областям. В исследуемом периоде снижения пассажирооборота таксомоторного транспорта не наблюдалось.

Регионы Республики Беларусь отличаются по различным характеристикам, в первую очередь по численности населения, поэтому целесообразно провести оценку пассажирооборота таксомоторного транспорта в расчете на душу населения (рис. 2).



Рис. 2. Пассажирооборот таксомоторного транспорта по регионам Республики Беларусь в расчете на душу населения, км/год

Источники: разработано авторами на основе сведений Национального статистического комитета Республики Беларусь и его региональных отделений.

Характер динамики данного показателя аналогичен характеру динамики общего пассажирооборота таксомоторного транспорта по регионам: наибольшие темпы наблюдаются по Могилевской области (прирост в 68,5 % за 2019 г.), столице (прирост в 65,7 %) и столичному региону (прирост в 43 %), наименьшие темпы — по Брестской (прирост в 2,3 %) и Гомельской (прирост в 9,2 %) областям. В целом по стране прирост за 2019 год составил около 40 % (2019 г. к 2017 г. — прирост почти в 2 раза, темп роста — 193,2 %). Таким образом, если в 2017 г. среднестатистический житель Республики Беларусь преодолевал 19,0 км на такси, в 2018 — 26,4 км, то в 2019 г. этот показатель составил 36,7 км/год. Для столицы, например, данный показатель вырос с 43,1 (2018 г.) до 71,4 км/год (2019 г.). Наименьшая продолжительность суммарных поездок в расчете на одного жителя на автомобилях такси имеет место в Могилевской области, но самые ускоренные темпы увеличения данного показателя по Могилевской области позволили ей вплотную приблизиться к уровню Брестской области, где темпы изменения пассажирооборота минимальны (самые медленные по стране).

За период 2017–2019 гг. существенно изменилось и количество поездок такси, и количество перевезенных в этих поездках пассажиров, в статистических бюллетенях отражаемое по показателю «Перевозки пассажиров таксомоторным транспортом (миллионов человек)». В целом по стране объем перевозок пассажиров таксомоторным транспортом, рассчитываемый Национальным статистическим комитетом Республики Беларусь, за 2019 г. возрос на 36,6 % [4].

Выявлено, что одним из ключевых факторов, повлиявших на такие достаточно высокие темпы роста рынка, стал приход и активная деятельность агрегаторов в сфере автомобильных пассажирских перевозок. При этом следует отметить, что непосредственное определение понятия «агрегатор» отечественный законодатель не дает, а приравнивает его к диспетчерским такси, вводя также понятие «электронная информационная

система». К тому же ключевые агрегаторы, оказывающие услуги в сфере нерегулярных автомобильных перевозок пассажиров, регистрируют свою деятельность за пределами страны, так как юридическое лицо — резидент Республики Беларусь не может без банковской лицензии принимать платежи от одного лица (пассажира), удерживать комиссию и передавать разницу другому лицу (перевозчику).

В то же время мировой рынок агрегаторов такси сохраняет высокую динамику роста. Если в 2017 г. он составлял 36 млрд дол., то к 2030 г. по аналитическим прогнозам вырастет до 285 млрд дол.

Пользователи услуг такси в различных странах отдают предпочтения заказам автомобилей через агрегаторы в отличных друг от друга соотношениях (рис. 3).

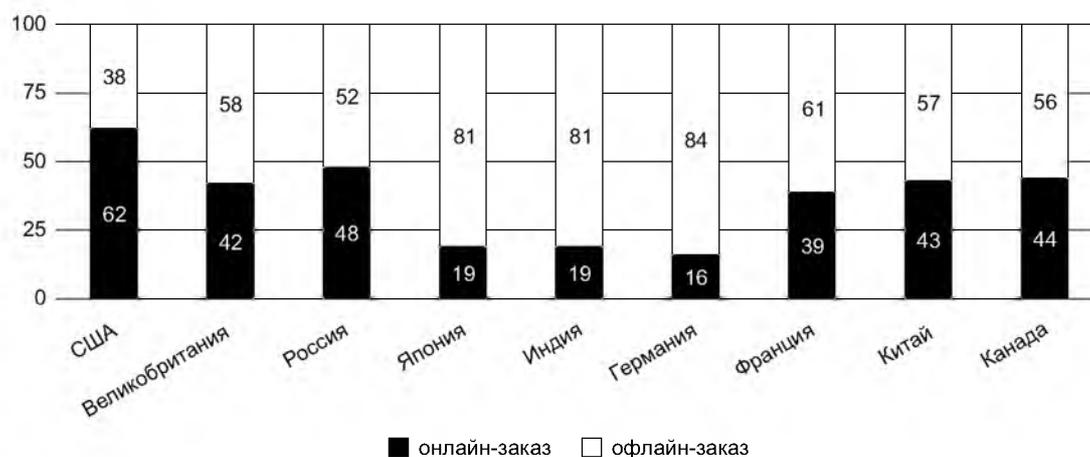


Рис. 3. Доли онлайн- и офлайн-заказов такси в 2019 г.

Источники: разработано авторами на основе [5].

Результаты исследования отраслевой лаборатории показывают, что доля рынка нерегулярных автомобильных пассажирских перевозок в Республике Беларусь, обслуживаемая телефонными диспетчерскими и агрегаторами такси, в период с 2017 по 2019 г. имела тенденцию к увеличению и достигла около 80 %, что во многом обусловлено активной деятельностью агрегаторов на рассматриваемом рынке и преимуществами в обслуживании, ими предоставляемыми. Онлайн-сервисы заказа такси за последние годы существенно изменили не только систему заказа этого вида транспорта в крупных городах, но и серьезно трансформировали рассматриваемый рынок в целом.

Приход агрегаторов на рынок нерегулярных автомобильных пассажирских перевозок Республики Беларусь привел к «разогреву» рынка и имел как положительные, так и отрицательные моменты для рассматриваемой сферы. Среди положительных аспектов следует отметить: снижение стоимости оказываемых услуг; удобство, привлекательность как для пассажиров, так и для водителей; обновление парка автомобилей; активизацию развития информационных технологий, безналичных платежей; сокращение холостого пробега автомобилей-такси.

Противоречивым аспектом активной цифровизации рынка является осуществление сбора различными онлайн-сервисами метаданных, которые позволяют как адресно судить о предпочтениях, стиле жизни того или иного пользователя, так и использоваться ими в коммерческих целях [6].

В качестве негативных моментов можно выделить следующие: утрата контроля органами государственного управления за деятельностью в сфере пассажирских перевозок автомобилями такси; разрушение отношений традиционного рынка, созданного автомобильными таксопарками; снижение рентабельности работы классического такси; увеличение напряженности труда классических водителей такси; снижение общей безопасности выполнения перевозки и степени соблюдения Правил автомобильных перевозок пассажиров.

В Республике Беларусь одним из самых распространенных нарушений перевозчиков-такси в 2019 г. стала перевозка пассажиров на транспорте, не прошедшем техосмотр и соответственно не должным быть допущенным к движению. Транспортная инспекция зафиксировала более 340 таких случаев. Одним из распространенных нарушений является перевозка пассажиров с выключенным таксометром (закрытым или неисправным аппаратом, без наличия таксометра) [7]. Среди иных частых нарушений встречаются:

- пренебрежение медицинским обследованием перед началом рабочей смены и непрохождение предрейсового контроля технического состояния автомобиля;
- нарушение режима труда и отдыха;
- в некоторых случаях перевозку пассажиров осуществлял водитель, уровень подготовки которого не соответствовал требованиям, установленным законодательством;
- нарушения внешнего и внутреннего оформления автомобиля;
- отсутствие у водителя необходимых документов и др.

Всего в 2019 г. Транспортная инспекция выявила более 3,5 тыс. нарушений в работе перевозчиков-такси и рассмотрела более 380 обращений по вопросам перевозок пассажиров такси [8]. В течение 2018 г. в Транспортную инспекцию поступило 255 жалоб, большая их часть касалась деятельности организаций или ИП, позиционирующих себя как «аренда машины с водителем», а фактически оказывающих услуги обычных такси. Многие из них не проходили техосмотр с требуемой периодичностью, не выдавали квитанции при получении наличных средств, допускали другие нарушения [9]. Следует отметить, что целенаправленно учет дорожно-транспортных происшествий с участием такси в настоящее время на республиканском уровне не осуществляется.

По оценкам экспертов, несмотря на упрощение процедур осуществления деятельности в рассматриваемой сфере (отмена лицензирования, обязанности заполнения путевого листа и др.), доля нелегального рынка (оказание услуг лицами, не имеющими регламентированной государственной регистрации; оказание услуг за наличный расчет при отсутствии (невключении) кассового оборудования; отсутствие официального трудоустройства водителей или официальных договорных отношений с ними; оказание услуг без подачи сведений о них в налоговые органы) в общем объеме рынка нерегулярных автомобильных перевозок пассажиров является достаточно высокой и в 2019 г. составила порядка 29 % [3].

Таким образом, отечественный рынок нерегулярных пассажирских автомобильных перевозок является динамично развивающимся, в рамках исследуемого периода ежегодно наращивающим свои объемы. Однако при этом в его функционировании существует ряд проблемных вопросов информационно-учетного характера, а также в сферах нормативно-правового регулирования и контроля безопасности перевозок. Данные обстоятельства указывают на необходимость выработки единой методологии учета и сбора информации, наличия специализированной информационной платформы для учета и контроля качества и безопасности осуществления перевозок пассажиров, создания и поддержания единой конкурентной среды для всех участников рынка.

Источники

1. *Безбородникова, Р. М.* Моделирование работы службы такси / Р. М. Безбородникова // Вестн. Воронеж. гос. ун-та инженер. технологий. — 2016. — № 4. — С. 322–329.
Bezborodnikova, R. M. Modeling of the taxi service / R. M. Bezborodnikova // Proc. of the Voronezh State Univ. of Engineering Technologies. — 2016. — № 4. — P. 322–329.
2. Поступления в разрезе видов экономической деятельности. Аналитика [Электронный ресурс] // Министерство по налогам и сборам Республики Беларусь. — Режим доступа: <http://www.nalog.gov.by/ru/postupleniya-v-razreze-vidov-ehkonomicheskoy-deyatelnosti/>. — Дата доступа: 20.11.2020.
3. Исследование рынка нерегулярных автомобильных пассажирских перевозок в Республике Беларусь. Структура, регулирование и развитие рынка нерегулярных автомобильных перевозок пассажиров в Республике Беларусь [Электронный ресурс] // Белорусский государственный экономический университет. — Режим доступа: <http://nir.bseu.by/scientific/taxi-2.pdf>. — Дата доступа: 20.11.2020.
4. Транспорт [Электронный ресурс] // Национальный статистический комитет Республики Беларусь. — Режим доступа: <https://belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/realny-sector-ekonomiki/transport/>. — Дата доступа: 20.11.2020.
5. Оценка перспектив развития рынка таксомоторных перевозок в случае введения на рынке повсеместных трудовых отношений [Электронный ресурс] // Институт экономической политики имени Е. Т. Гайдара. — Режим доступа: https://www.iep.ru/files/news/taxi/Taxi_market.pdf. — Дата доступа: 20.11.2020.
6. *Кармызов, А. В.* Маркетинговые аспекты использования современных сетевых моделей ведения бизнеса на потребительском рынке / А. В. Кармызов // Инновационное предпринимательство: социально-экономические и маркетинговые аспекты : материалы междунар. науч.-практ. конф., Воронеж, 28–29 апр. 2017 г. / Воронеж. фил. РЭУ им. Г. В. Плеханова ; редкол.: К. К. Полянский [и др.]. — Воронеж : Науч. кн., 2017. — С. 211–214.
Karmyzov, A. V. Marketing aspects of using modern network business models in the consumer market / A. V. Karmyzov // Innovative entrepreneurship: socio-economic and marketing aspects : materials of the intern. sci. and practical conf., Voronezh, 28–29 Apr. 2017 / Voronezh Branch of Plekhanov Russ. Univ. of Economics ; editorial board: K. K. Polyansky [et al.]. — Voronezh : Sci. Bk., 2017. — P. 211–214.
7. *Бакеренко, Ю.* Отсутствие техосмотра и трюки с таксометром — Транспортная инспекция о нарушениях в работе такси [Электронный ресурс] / Ю. Бакеренко // Беларусь Сегодня. — Режим доступа: <https://www.sb.by/articles/otsutstvie-tekhosmotra-i-tryuki-s-taksometrom-transportnaya-inspektsiya-o-narusheniyakh-v-rabote-tak.html>. — Дата доступа: 20.11.2020.
Bakerenko, Yu. Lack of technical inspection and tricks with a taximeter — Transport inspection about violations of a taxi [Electronic resource] / Yu. Bakerenko // Belarus Today. — Mode of access: <https://www.sb.by/articles/otsutstvie-tekhosmotra-i-tryuki-s-taksometrom-transportnaya-inspektsiya-o-narusheniyakh-v-rabote-tak.html>. — Date of access: 20.11.2020.
8. Транспортная комиссия рассказала о самых распространенных нарушениях у таксистов в 2019 г. [Электронный ресурс] // Прайм Пресс. Новости бизнеса. — Режим доступа: https://primerpress.by/news/kompanii/transportnaya_komissiya_rasskazala_o_samykh_rasprostranennykh_narusheniyakh_u_taksistov_v_2019_g-18719/. — Дата доступа: 20.11.2020.
9. Транспортная инспекция 2 недели проверяла столичных таксистов. Нарушения — в 90 процентов случаев [Электронный ресурс] // Onliner. — Режим доступа: <https://auto.onliner.by/2019/02/14/taksi-92>. — Дата доступа: 20.11.2020.
10. *Попова, М.* Рынок такси. Цифровой вызов [Электронный ресурс] / М. Попова // РБК+. — Режим доступа: <https://plus.rbc.ru/news/5d93b3ba7a8aa964c09df0d5>. — Дата доступа: 20.11.2020.
Popova, M. Taxi market. Digital call [Electronic resource] / M. Popova // RBK+. — Mode of access: <https://plus.rbc.ru/news/5d93b3ba7a8aa964c09df0d5>. — Date of access: 20.11.2020

Статья поступила в редакцию 26.11.2020 г.