

**Український Інститут аналізу та менеджменту політики**

Аналітичне дослідження

**РИНОК ТАКСІ В МІСТІ КИЄВІ:  
СТАН, КЛЮЧОВІ ГРАВЦІ, ПЕРСПЕКТИВИ ТА ВИКЛИКИ**

**м. Київ, 2019 р.**

## ЗМІСТ:

<b>1. ЗАГАЛЬНИЙ АНАЛІЗ РИНКУ ТАКСІ В М. КИЄВІ</b>	3
<i>1.1. Економіка ринку таксі</i>	3
<i>1.2. Моніторинг окремих випадків аварій за участю таксі у м. Києві (2014-2019 рр.)</i>	16
<i>1.3. Регулювання київського ринку таксі</i>	19
<b>2. АНАЛІЗ 25 НАЙБІЛЬШИХ ПЕРЕВІЗНИКІВ ТАКСІ МІСТА КИЄВА ЗА ОСНОВНИМИ КРИТЕРІЯМИ ЇХ ДІЯЛЬНОСТІ</b>	28
<i>2.1. Формування списку 25 найбільших компаній, що надають послуги таксі на ринку міста Києва</i>	28
<i>2.2. Порівняльний аналіз ТОП-25 перевізників таксі міста Києва</i>	31
<b>3. ЕКСПЕРТНЕ ОПИТУВАННЯ ТА АНАЛІЗ ЙОГО РЕЗУЛЬТАТІВ</b>	57
<i>3.1. Визначення провідних експертів у галузі надання таксомоторних послуг</i>	57
<i>3.2. Експертне опитування та його результати</i>	58
<b>4. ВИСНОВКИ</b>	70
<i>Додаток №1. Таблиця з результатами моніторингу відкритих джерел на предмет аварій за участю автомобілів таксі у м. Києві за період з 2014 по 2019 рр.</i>	82
<i>Додаток №2. Результати офіційних запитів у ТОП-25 служб таксі м. Києва.</i>	92

# 1. ЗАГАЛЬНИЙ АНАЛІЗ РИНКУ ТАКСІ В М. КИЄВІ.

## 1.1. Економіка ринку таксі.

Для розуміння обсягу та структури ринку таксі міста Києва ключовими є декілька показників, зокрема: кількість працівників, задіяних у сфері таксі; обсяг ринку надання послуг таксі (у кількісному та грошовому вимірі), та співвідношення між легальними (ліцензованими) надавачами послуг таксі та перевізниками, що працюють нелегально на ринку Києва.

Почнемо з аналізу першого з вищеперерахованих показників.

За даними голови Української таксомоторної асоціації, яка об'єднує легальних перевізників таксі, станом на 2019 рік у Києві налічується приблизно 25000 водіїв таксі<sup>1</sup>. Цей показник об'єднує ліцензованих та неліцензованих перевізників - тих, що сплачують хоча б якісь податки і тих, які взагалі ніяк не оформлені. При цьому, легально працює лише 1% усіх водіїв таксі у столиці, у той час як 99% перебувають у цілковитій тіні. Забігаючи наперед, зазначимо, що така оцінка співвідношення легальних та нелегальних працівників ринку таксі, на нашу думку, є дещо перебільшеною, проте не набагато (детальніше про це – нижче).

Адже, за офіційними даними Укртрансінспекції станом на 2014 рік, у столиці нараховувалося 20000 водіїв таксі, лише 3000 з яких мали ліцензії<sup>2</sup>. За даними, отриманими на запит до Укртрансбезпеки, станом на 5 листопада 2019 р. у Києві нараховувалось 736 діючих ліцензій на внутрішні перевезення пасажирів таксі, тобто, можемо зробити висновок, що робота агрегаторів на ринку таксі сприяє зменшенню кількості ліцензованих перевізників таксі.

---

1 <https://taxiservice.com.ua/kyev/2142-bombit-po-kiyevu-kak-rabotaet-stolichnoe-taksi>

2 <https://delo.ua/business/ukrtransinspekciya-podschitala-kolichestvo-legalnyh-taksistov-v-238179/>



Згідно з даними Зеленої книги Ринку послуг таксі BRDO<sup>3</sup>, автоліцензятів у м. Києві станом на 2017 р. було 4,1 тис., а ліцензій у Києві – 2 тис.

Таким чином, можна констатувати, що за останні 6 років кількість водіїв таксі у Києві зросла на 5 тисяч, або на 25%. При цьому, кількість зайнятого населення у віці 15-70 років у Києві у першому півріччі 2019 року становила 1 млн 375,8 тисяч<sup>4</sup> (7,95% від загальної кількості економічно активного населення станом на другий квартал 2019 р.<sup>5</sup>). Отже, у сфері таксі задіяно 1,82% усього зайнятого населення столиці.

Аналізуючи причини зростання кількості таксистів у Києві за останні 6 років, слід зазначити, що основною з них стала масова трудова міграція з регіонів через погіршення загальноекономічної ситуації в країні. Вона призвела до збільшення фактичного населення Києва та прилеглих територій, як осередку економічного розвитку. Зі зростанням кількості фактичного населення зросла й потреба у таксомоторних послугах. Разом з тим, багато хто з трудових мігрантів з інших регіонів знайшли роботу саме у сфері таксі.

За даними регіонального менеджера компанії “Bolt” в Україні Тараса Потічного, обсяг ринку таксі міста Києва складає 4 млн замовлень на місяць. Враховуючи те, що середній чек за таксомоторні послуги у столиці становить 100 грн. за поїздку, у грошовому вимірі

<sup>3</sup>[https://cdn.regulation.gov.ua/ec/b9/1e/88/regulation.gov.ua\\_%D0%97%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%B0%20%D0%BA%D0%BD%D0%B8%D0%B3%D0%B0%20%D0%A0%D0%B8%D0%BD%D0%BE%D0%BA%20%D0%BF%D0%BE%D1%81%D0%BB%D1%83%D0%B3%20%D1%82%D0%B0%D0%BA%D1%81%D1%96.pdf](https://cdn.regulation.gov.ua/ec/b9/1e/88/regulation.gov.ua_%D0%97%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%B0%20%D0%BA%D0%BD%D0%B8%D0%B3%D0%B0%20%D0%A0%D0%B8%D0%BD%D0%BE%D0%BA%20%D0%BF%D0%BE%D1%81%D0%BB%D1%83%D0%B3%20%D1%82%D0%B0%D0%BA%D1%81%D1%96.pdf), см. 12-13.

<sup>4</sup> <https://www.ukrinform.ua/rubric-kyiv/2801562-na-rinku-praci-kieva-zrostaє-zajnatist-ta-skorocuet-sa-bezrobitta-sluzba-zajnatosti.html>

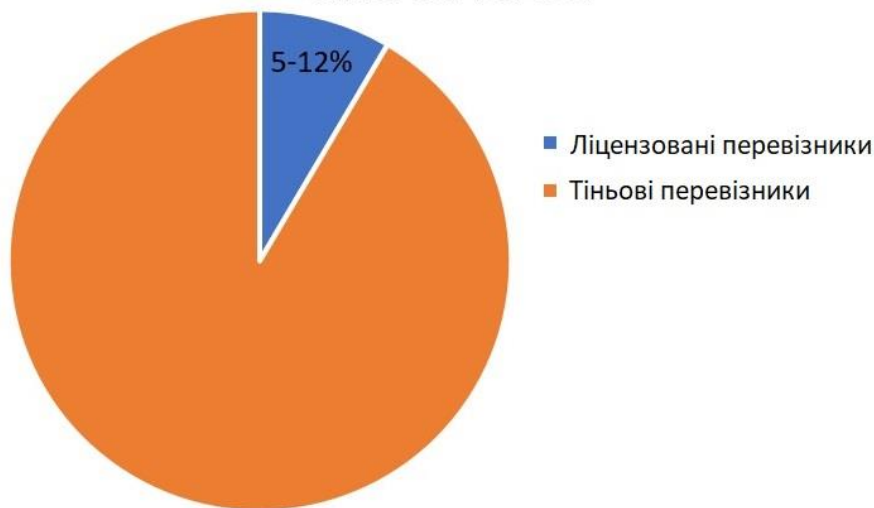
<sup>5</sup> <https://index.minfin.com.ua/labour/unemploy/>

місячний обсяг київського ринку таксі становить близько 400 млн. грн<sup>6</sup>. (4,8 млрд грн. на рік). Зважаючи на такі обсяги ринку, стає зрозумілою велика кількість перевізників (таксистів), яка за останні 6 років збільшилася на чверть.

Що стосується **співвідношення між легальними та тіншовими перевізниками** на ринку таксі, більшість досліджень галузі свідчать, що загалом по Україні тіншова частка ринку таксомоторних перевезень становить 93-98%. Зокрема, саме такі цифри фігурують у висновках дослідження Офісу ефективного регулювання “Зелена книга. Ринок послуг таксі”, оприлюдненого у листопаді 2018 року<sup>7</sup>.

За твердженнями експертів, зазначене співвідношення легальної та нелегальної частини ринку є справедливим і для міста Києва. Якщо прийняти за даність середній показник у 95% тіншових перевізників, то отримуємо лише 1250 столичних таксистів, які працюють легально. Проте, як ми зазначали вище, у 2014 році ліцензованих перевізників було 3000. На момент проведення дослідження, ми не маємо більш свіжих даних щодо кількості ліцензованих надавачів таксомоторних послуг у м. Києві, проте, більшість експертів та інформації з відкритих джерел свідчать про зростання нелегального сегменту ринку в останні роки, а не його зменшення. Отже, ми вимушені зробити висновок про те, що наразі кількість ліцензованих таксистів у столиці знаходиться у проміжку від 1250 до 3000 осіб, або 5-12% від їх загальної кількості.

### Частка ліцензованих та тіншових перевізників таксі м. Києва



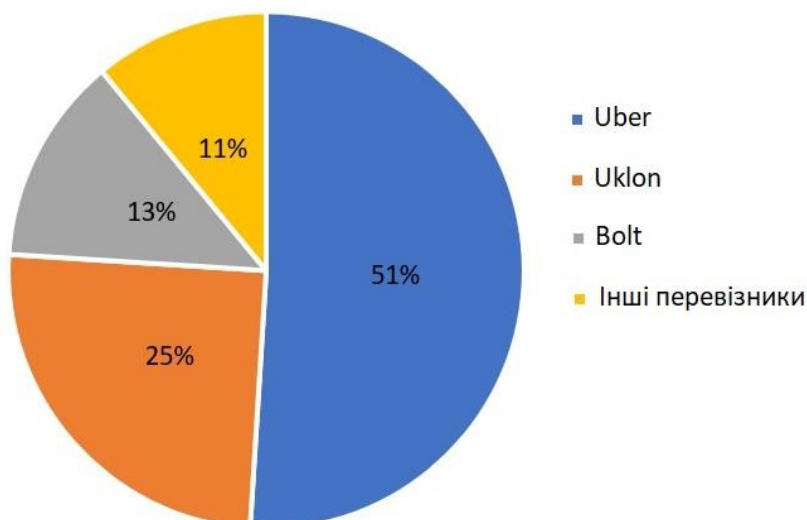
<sup>6</sup> <http://autoconsulting.ua/article.php?sid=44397>

<sup>7</sup> [https://cdn.regulation.gov.ua/ec/b9/1e/88/regulation.gov.ua\\_Зелена%20книга%20Ринок%20послуг%20отаксі.pdf](https://cdn.regulation.gov.ua/ec/b9/1e/88/regulation.gov.ua_Зелена%20книга%20Ринок%20послуг%20отаксі.pdf)

Подібне співвідношення легальних та нелегальних перевізників на столичному ринку таксі, не в останню чергу, пов'язане з засиллям на ньому так званих “мережєвих” («інтернет») сервісів таксі. До них належать компанії, які не мають постійного штату працівників, а працюють із базами водіїв, приймаючи замовлення через мережу Інтернет. Найбільшими з таких компаній на ринку України є “Uber”, “Uklon”, та “Bolt”.

Згідно з даними “Monobank”, які співзасновник фінансового сервісу Олег Гороховський називає репрезентативними, частка “Uber” на загальноукраїнському ринку таксі становить 51%, “Uklon” – 25%, а “Bolt” – близько 13%<sup>8</sup>. Тобто, три вищезазначені мережєві компанії займають 89% ринку таксі в Україні.

Частка окремих перевізників таксі  
на загальноукраїнському ринку



У Києві кількість водіїв, під'єднаних до баз “мережєвих” компаній, за словами Т. Потічного, становить 20000 (або 80% від загальної кількості)<sup>9</sup>.

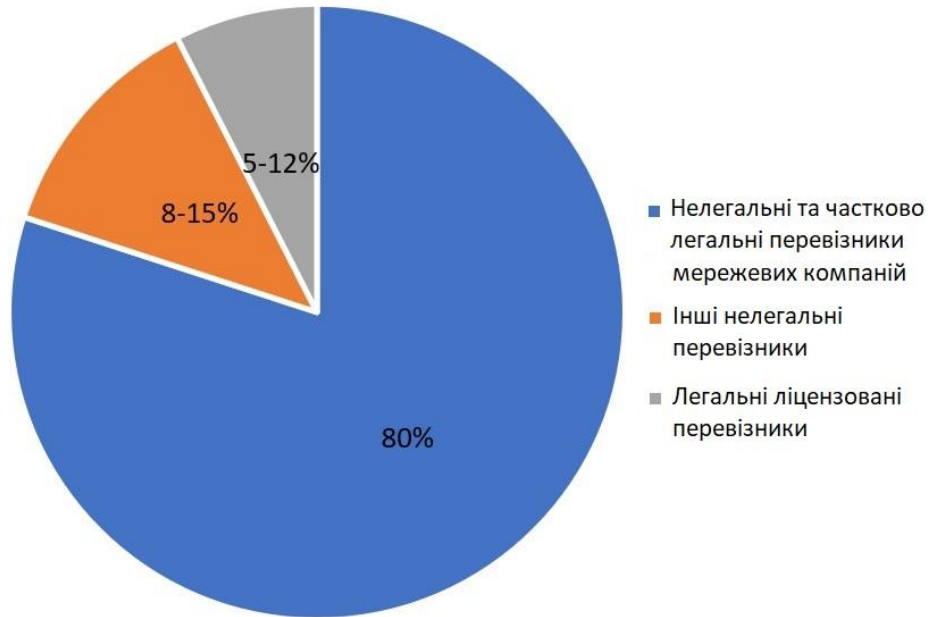
Резюмуючи вищенаведені цифри, можна зазначити, що 80% столичного ринку таксі становлять перевізники з баз “мережєвих” компаній (тобто, нелегальні або частково легальні), ще 8-15% - інші нелегальні перевізники (вони можуть працювати на таксомоторні компанії без оформлення, або займатися нелегальними перевезеннями

<sup>8</sup> <https://www.epravda.com.ua/news/2019/07/9/649486/>

<sup>9</sup> <http://autoconsulting.ua/article.php?sid=44397>

за власною ініціативою), і лише 5-12% столичних таксистів є легальними, ліцензованими перевізниками.

### Структура столичного ринку таксі



Нажаль, найбільш популярні інтернет-таксі на сьогодні не можуть вважатися «легальними», адже працюють поза правовим полем України з усіх точок зору – адміністративної, податкової, споживацької.

Основними **законодавчими актами, що регулюють** діяльність перевізників таксі в Україні є Закони України “Про автомобільний транспорт”<sup>10</sup> та “Про дорожній рух”<sup>11</sup>. Перший з них передбачає обов’язкову наявність ліцензії для фізичних та юридичних осіб, які займаються пасажирськими перевезеннями на таксі. Щодо документів, необхідних для здійснення таких перевезень, у законі сказано наступне:

*“Документи для фізичної/юридичної особи, що здійснює перевезення пасажирів на таксі:*

- *для автомобільного перевізника - ліцензія, інші документи, передбачені законодавством України;*
- *для водія таксі - посвідчення водія відповідної категорії, свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу, інші документи, передбачені законодавством України”.*

<sup>10</sup> <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14>

<sup>11</sup> <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>

Окрім цього, ЗУ «Про автомобільний транспорт» встановлює вимоги до зовнішнього оформлення таксі та його облаштування відповідною апаратурою.

**Органом ліцензування перевізників таксі усіх форм власності є Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека).** Подати документи про отримання ліцензії у м. Києві можна: поштою – за адресою: просп. Перемоги, 14, м. Київ, 01135; наочно – за адресою: просп. Перемоги, 57, каб. 1007, м. Київ<sup>12</sup>.

Для отримання ліцензії: перевізник має надати наступні документи:

- Заяву;
- оригінал виписки з ЄДРПОУ;
- копію технічного паспорту (паспортів) на транспортний засіб (постійних та тимчасових, в разі наявності орендованих ТЗ);
- копії посвідчення водія національного зразка та медичних довідок водіїв;
- копію полісу обов'язкового страхування (автоцивілка);
- копію полісу страхування водіїв від нещасних випадків на транспорті;
- копії паспорта та ідентифікаційного коду;
- у разі наявності (для платників податків 1 та 2 груп не є обов'язковим), опис таксометра (марка, тип, серійний номер)<sup>13</sup>.

Вищезгаданий Закон України “Про дорожній рух” передбачає проходження автомобілями таксі обов'язкового технічного контролю. У разі якщо такий автомобіль експлуатується більше двох років, ОТК він повинен проходити раз на 2 роки.

Сутність ОТК для автомобілів таксі закон описує так:

*“Обов'язковий технічний контроль транспортного засобу передбачає перевірку технічного стану транспортного засобу, а саме: системи гальмового і рульового керування, зовнішніх світлових приладів, пневматичних шин та коліс, світлопропускання скла, газобалонного обладнання (за наявності), інших елементів у частині, що безпосередньо стосується безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього природного середовища”<sup>14</sup>.*

12 <http://dsbt.gov.ua/storinka/yak-otrymaty-licenziyu>

13 <http://bnc.in.ua/publikatsiji/pravovij-suprovid-gospodarskoji-diyalnosti/637-pravovij-rezhim-gospodarskoji-diyalnosti-individualno-go-taksi.html>

14 <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>



Здійснення такого контролю законом покладено на підприємства будь-якої форми власності, які мають відповідне обладнання для діагностики технічного стану автомобілів. На практиці, це означає, що ОТК можна проходити на більшості легально зареєстрованих СТО.

Як ми вже зазначали вище, лише від 1250 до 3000 (або 5-12% від загальної кількості) таксистів, які працюють у Києві, мають ліцензію. При цьому, за деякими даними, кількість бажаючих її отримати зменшується з року в рік. Так, у травні 2018 року депутат Київради Олександр Пабат на свій запит до Укртрансбезпеки щодо кількості виданих у столиці ліцензій на пасажирські перевезення таксі отримав відповідь, згідно якої протягом 2017 року кількість виданих ліцензій на право здійснення внутрішніх перевезень пасажирів на таксі у Києві становила 109 шт. При цьому, у 2013 році в столиці було видано 215 таких ліцензій<sup>15</sup>. Отже, за неповних 5 років кількість бажаючих отримати ліцензію знизилася вдвічі, при тому, що загальна чисельність таксистів у м. Києві у цей час зростала, як ми вже зазначали вище.

Причина цієї невтішної статистики криється у зростанні кількості можливостей для обходу оподаткування через підключення перевізників до електронних баз “інтернет” компаній.

Так, за свідченнями экс-голови Державної служби України з безпеки на транспорті Михайла Ноняка, “UBER”, “BlaBlaCar”, “Uklon”, та інші компанії, вибудовані за подібним принципом, позиціонують себе, як інформаційно-диспетчерські платформи, що представлені у вигляді мобільних додатків та онлайн-сервісів, основним завданням яких є обмін інформацією між водіями, що надають послуги перевезення, як самостійні підрядники, та потенційними пасажирями. Таким чином, бізнес вищезазначених компаній не передбачає оформлення трудових відносин з водіями та отримання ліцензії на перевезення пасажирів. Навпаки, компанії, що діють у рамках «економіки спільної участі» позиціонують себе лише, як платформи, що постачають інформаційні послуги, та не здійснюють пасажирського перевезення, а отже не є перевізниками<sup>16</sup>.

При цьому, наявність ліцензії на здійснення пасажирських перевезень або оформлення у якості ФОП не є обов’язковою умовою для підключення до баз таких компаній. Такі умови створюють ситуацію, коли замість сплати податків, техогляду, медичних довідок,

---

15 <http://kievvlavst.com.ua/news/v-kieve-za-pyat-let-vdvoe-sokratilos-kolichestvo-vydannyh-litsenzij-na-uslugi-taksi>

16 [https://jurliga.ligazakon.net/analitics/163824\\_ekonomka-splno-uchast-u-sfer-pasazhirskikh-perevezen-priborkannya-podatkom--regulyuvannyam](https://jurliga.ligazakon.net/analitics/163824_ekonomka-splno-uchast-u-sfer-pasazhirskikh-perevezen-priborkannya-podatkom--regulyuvannyam)

страхування пасажирів тощо та оформлення ліцензії більшість водіїв таксі надають перевагу підключенню до електронної бази мережевої компанії та сплату їй відсотків від кожного замовлення.

Розглянемо схему розрахунку доходу водія у таких компаніях на прикладі компанії “Uber”. У неї розрахунок доходу водія відбувається наступним чином:

- Вартість поїздки мінус 25% комісії для “Uber”.
- + Бонуси та доплати (нараховуються за кожне виконане замовлення та залежать від часу доби, тривалості поїздки, тощо).
- -6% - комісія “Uberonline”.

Коли мова заходить про вартість проїзду, варто зазначити, що ціна на послуги більшості служб таксі Києва формується з наступних показників:

1. Вартість подачі автомобіля.
2. Вартість 1 кілометра поїздки.
3. Вартість простою (за наявності).

При цьому, у випадку з “Uber”, який займає найбільшу частку на ринку таксі України, компанія змагається з конкурентами за клієнтів не лише за допомогою зручного способу виклику через мобільний додаток та великої кількості авто, яку забезпечує її електронна база, а й за допомогою демпінгу.

Демпінг у компаній-агрегаторів стає можливим через наступні причини:

- відсутність власного автопарку;
- відсутність необхідності офіційного оформлення водіїв;
- відсутність обов’язкових техоглядів авто та медоглядів водіїв;
- відсутність страхування водія та пасажирів з боку компанії і відповідальності компанії у випадку ДТП;
- мобільний додаток дає можливість швидко пов’язати водія таксі та пасажирів та не передбачає витрат на диспетчерську службу;
- система рейтингів дозволяє відфільтрувати не дуже клієнтоорієнтованих водіїв, що в сукупності з нижчими цінами сприяє притоку нових клієнтів.

Фактично така ситуація призводить до створення нерівних умов конкуренції на ринку таксі та дискримінує тих його учасників, які повністю легалізували свою діяльність.

Зважаючи на те, що середня вартість 1 км. поїздки у київському таксі становить 6 грн., тариф “Uber” у 4,6 грн./км. видається заниженим. Вартість подачі автомобіля “Uber”, що становить 25 грн. також є суттєво нижчою, ніж середня по ринку (близько 35 грн.)<sup>17</sup>. Фактично така ситуація ставить у нерівні умови учасників ринку таксі та призводить до збільшення популярності саме компаній-агрегаторів.

І хоча не усі компанії “мережевого” типу зловживають демпінгом (так, наприклад, у компанії “Uklon” вартість подачі становить 45 грн., а 1 км. поїздки коштує 6 грн.<sup>18</sup>), використання цього інструменту конкуренції на додачу до плюсів, які надає відсутність необхідності оформлювати працівників офіційно та вищезазначені конкурентні переваги (простота виклику, велика кількість авто у базах) роблять домінування цих компаній на ринку беззаперечним. Враховуючи те, що вони не сплачують податків за працівників і не перевіряють технічний стан авто, така ситуація є вкрай загрозливою.

Відсутність вимоги про обов’язковий технічний контроль авто при підключенні водіїв до баз “мережевих” компаній нерідко призводить до деградації рухомого складу, який здійснює перевезення у їхніх інтересах.

Найяскравіше цей процес видно на прикладі вже згаданої компанії “Uber”.

У 2016 р., коли компанія увійшла на український ринок, вона заявляла, що буде використовувати тільки певні моделі автомобілів, не старші восьми років для “UberX” (базова послуга компанії). Пізніше поріг випуску автомобіля скоротили до 2001 року, крім деяких китайських марок. Потім — зняли це обмеження і брали до уваги тільки зовнішній вигляд і технічний стан машини. Ще пізніше — допустили машини вітчизняного виробництва “Zaz Sens”, “Daewoo Lanos”, а також російські “Lada Granta” і “Lada Kalina”.

До початку роботи компанії в Україні, її тогочасний виконавчий директор говорив, що “Lanos” не підходить для “Uber”<sup>19</sup>. Проте, вже після запуску новий директор заявив в інтерв’ю “Ain.ua” наступне:

*“Тим, кому важливо не бачити Lanos та Lada і мати кондиціонер, варто замовляти “UberSELECT” (сервіс з авто комфорт-класу) або “UberBLACK” (сервіс з авто бізнес-класу)”<sup>20</sup>.*

---

17 <https://uberonline.com.ua/tarify-uber-kiev/>

18 <https://www.uklon.com.ua/tariffs>

19 <https://www.epravda.com.ua/publications/2017/11/13/631086/>

20 <https://ain.ua/2017/07/10/aleksej-stax-uber-interview/>

Для “UberSelect” спочатку допускалися тільки чотири авто класу В і вище, випущені не раніше 2008 року. Пізніше цю планку знизили до 2006 року.

Як бачимо, з плином часу вимоги компанії до рухомого складу водіїв, які співпрацюють із нею, постійно знижуються. За наявності обов’язкового ОТК подібне навряд чи було б можливо.

Що стосується показників аварійності, нажаль, **Укртрансбезпека не веде окремої статистики по Києву та не веде облік ДТП за участю нелегального таксі**, проте, у її аналітичному звіті “Аналіз стану безпеки руху та аварійності на автомобільному, міському електричному та залізничному транспорті в Україні за 2018 рік” зазначено: з вини водіїв таксі у 2018 році в Україні сталося 59 дорожньо-транспортних пригод, у яких жодна особа не загинула та 36 осіб отримали травми. У 2017 році сталося 94 дорожньо-транспортних пригоди, у яких 3 особи загинули, а 37 осіб отримали травми<sup>21</sup>.

Для порівняння, з вини водіїв автобусів у 2018 році сталося 1 301 дорожньо-транспортних пригоди, у яких 52 особи загинули та 748 осіб отримали травми. У 2017 році сталося 1144 дорожньо-транспортних пригоди, у яких 40 осіб загинули та 808 осіб отримали травми<sup>22</sup>.

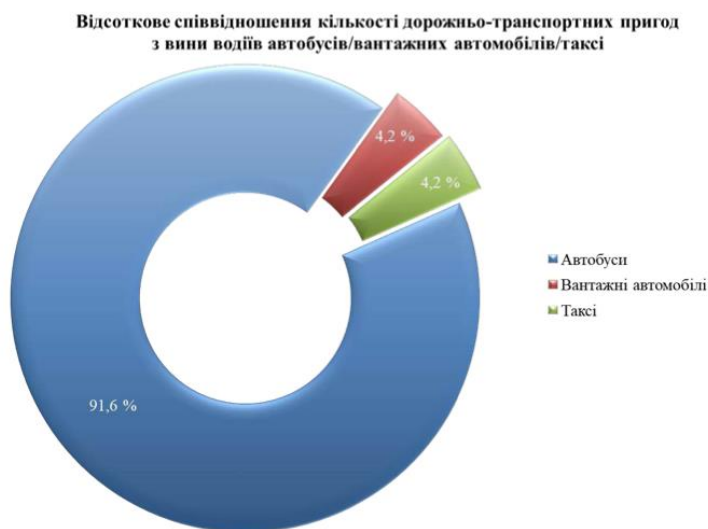


Рис. 2. Відсоткове співвідношення кількості ДТП з вини водіїв автобусів, вантажних автомобілів, таксі у 2018 році

З цього можна зробити висновок про те, що з точки зору аварійності, **легальне таксі** є порівняно безпечним видом транспорту. Проте, слід зазначити, що вищенаведена статистика враховує лише ДТП за участі ліцензованих водіїв таксі. Об’єктивно підрахувати

21 [http://dsbt.gov.ua/sites/default/files/imce/Bezpeka\\_DTP/2019/Analiz\\_avariynosti\\_2018.pdf](http://dsbt.gov.ua/sites/default/files/imce/Bezpeka_DTP/2019/Analiz_avariynosti_2018.pdf)

22 Там само.

кількість дорожньо-транспортних пригод за участі нелегалів неможливо, оскільки вони реєструються як ДТП зі звичайними приватними транспортними засобами. Окремі дані з регіонів України свідчать про те, що кількість дорожньо-транспортних пригод за участі нелегальних таксі може сягати більше половини **від загальної зафіксованої кількості всіх ДТП в даному регіоні**. Зокрема, про це у 2015 р. заявив тимчасово виконуючий обов'язки голови УДАІ у Тернопільській області Олег Турлай<sup>23</sup>. Чи можна екстраполювати ці дані на інші регіони і, зокрема, на місто Київ – питання вкрай спірне.

У наступному розділі даного дослідження, ми зробили спробу підрахувати кількість ДТП за участю автомобілів таксі різних компаній у столиці за останні шість років на основі моніторингу відкритих джерел (про це – нижче).

Згідно з даними дослідження BRDO «Зелена книга. Ринок послуг таксі», в Україні трапляється до 1500 ДТП/рік за участю таксі<sup>24</sup>, з них 100-200 з постраждалими. Зважаючи, що кількість авто таксі в Україні – близько 200 тис., отримуємо дані, за якими на один автомобіль таксі приходить 0,0075 аварій на рік, тобто, рівень аварійності дуже низький.

Така ситуація може пояснюватися більшою водійською практикою водіїв таксі і припиненням диспетчерських служб співпраці з таксистами, котрі потрапляють у ДТП. З іншого боку, водії таксі, яким було відмовлено у співпраці через потрапляння у аварії, можуть продовжити працювати нелегально, або піти працювати в іншу диспетчерську.

У процесі дослідження аварійності таксі у м. Києві було проведено моніторинг повідомлень у ЗМІ щодо випадків ДТП за участю таксі у 2018 році. За отриманими даними, можна зробити висновок, що найбільше у аварії потрапляють автомобілі наступник перевізників: Uber, Uklon, Bolt та водіїв таксі без розпізнавальних знаків служби таксі на автомобілі (можливо, самозайняті нелегальні перевізники). Вищий рівень аварійності автомобілів даних служб співвідноситься з їхньою популярністю на ринку таксі м. Києва: 60% ринку таксі м. Києва займають Uber та Uklon<sup>25</sup>.

---

23 [https://www.youtube.com/watch?time\\_continue=77&v=ICA7rYR3p4s&feature=emb\\_logo](https://www.youtube.com/watch?time_continue=77&v=ICA7rYR3p4s&feature=emb_logo)

24

[https://cdn.regulation.gov.ua/ec/b9/1e/88/regulation.gov.ua\\_%D0%97%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%B0%20%D0%BA%D0%BD%D0%B8%D0%B3%D0%B0%20%D0%A0%D0%B8%D0%BD%D0%BE%D0%BA%20%D0%BF%D0%BE%D1%81%D0%BB%D1%83%D0%B3%20%D1%82%D0%B0%D0%BA%D1%81%D1%96.pdf](https://cdn.regulation.gov.ua/ec/b9/1e/88/regulation.gov.ua_%D0%97%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%B0%20%D0%BA%D0%BD%D0%B8%D0%B3%D0%B0%20%D0%A0%D0%B8%D0%BD%D0%BE%D0%BA%20%D0%BF%D0%BE%D1%81%D0%BB%D1%83%D0%B3%20%D1%82%D0%B0%D0%BA%D1%81%D1%96.pdf), cm. 44.

25 <https://delo.ua/business/eksperty-godovoj-oborot-rynka-taksi-v-kieve-b-356073/>

При цьому, за участі легальних перевізників за 2018 р. не зафіксовано жодного ДТП, у 2019 р. – один випадок за участі Експрес Таксі<sup>26</sup>.

Також необхідно відзначити, що Національна поліція не веде окремої статистики ДТП за участю таксі, а веде лише загальну статистику ДТП.

Попри знаходження переважної більшості столичного ринку таксі у тіні, важливим показником для розуміння його соціальної значущості є обсяг податків, сплачених постачальниками таксомоторних послуг до державного бюджету. На запит авторів дослідження, щодо надання інформації про обсяг сплачених податків у розрізі компаній-перевізників таксі, Державна податкова служба України відповіла, що ці дані належать до категорії інформації з обмеженим доступом. Проте, ДПС надала нам інформацію щодо загального обсягу податків, сплачених у 2015 – 2019 рр. за КВЕД\_Н49.32 “надання послуг таксі” у м. Києві за роками, а також за видом суб’єкта платника (юридичні/фізичні особи).

Згідно відповіді ДПС на наш запит, загальний обсяг податків, сплачених юридичними та фізичними особами, які ведуть діяльність згідно КВЕД\_Н49.32 у м. Києві у 2015 р. становив 50 030 636 грн., у 2016 – 58 063 622 грн., у 2017 р. – 63 751 344 грн., у 2018 р. – 85 644 546 грн., а за 10 місяців 2019 р. – 85 251 451 грн.

Таким чином, у період з 2015 р. спостерігається значне збільшення надходжень до державного бюджету від діяльності перевізників таксі у м. Києві. Основними причинами даної тенденції є збільшення кількості таксистів, та зростання вартості їхніх послуг.

Водночас, згідно відповіді Державної податкової служби на наш запит, юридичні особи сплачують лише невелику частку від вищезазначених обсягів податків. Зокрема, у 2015 р. вони сплатили 2 883 980 грн., у 2016 – 4 741 680 грн., у 2017 р. – 7 259 060 грн., у 2018 р. – 7 899 680 грн., а за 10 місяців 2019 р. – 7 022 650 грн. Таким чином, виходить, що левову частину податків сплачують фізичні особи-підприємці. Даний стан речей обумовлений тим, що з метою зменшення податкового навантаження, навіть ті перевізники, які працюють легально, оформлюють своїх водіїв як ФОП. Це призводить до зменшення податкового навантаження, та розмивання статистики сплачених податків.

---

26 [https://www.youtube.com/watch?v=df\\_x\\_9k\\_bPU](https://www.youtube.com/watch?v=df_x_9k_bPU)

Як ми вже зазначали вище, більшість київських таксистів, так чи інакше, пов'язані з компаніями-перевізниками (як традиційними, так і агрегаторами). Проте, якщо поглянути на статистику сплати податків, складається таке враження, що на ринку столиці діє величезна кількість самозайнятих громадян, та невелика кількість підприємств (юридичних осіб, що діють як перевізники). Об'єктивну картину ще більше спотворює те, що компанії-агрегатори, з якими співпрацює переважна більшість київських таксистів, взагалі не сплачують податки як перевізники, вдаючи, що надають лише інформаційно-консультативні послуги.

Таким чином, можна констатувати, що податкова статистика ринку таксі у столиці не відображає реальної картини навіть у розрізі фактичного статусу (ФОП, або юрособа) платників податків, не кажучи про розріз конкретних компаній та брендів, під якими працюють їх водії. Така ситуація є наслідком спроби більшості перевізників зменшити власні витрати на сплату податків. Проте, слід зазначити, що порівняно з тими компаніями, які взагалі не позиціонують себе як перевізники (а отже – і не сплачують відповідних податків), ті перевізники які оформлюють своїх співробітників у якості ФОП діють легально.

Додаток до листа Державної податкової служби України  
від 13.11.2019 № 33/ЗПІ/99-00-06-02-02-14

#### ІНФОРМАЦІЯ

щодо сплати податкових платежів до Зведеного бюджету України  
згідно видів діяльності "\_Н49.32 - Надання послуг таксі"  
по м.Києві  
за 2015 - 2018 роки та станом на 01.11.2019

КВЕД	Назва виду діяльності	Сплачено податкових платежів до Зведеного бюджету України :				
		станом на 01.01.2016	станом на 01.01.2017	станом на 01.01.2018	станом на 01.01.2019	станом на 01.11.2019
<b>ДК 009:2010</b>						
_Н49.32	Надання послуг таксі (юридичні особи)	2 883,98	4 741,68	7 259,06	7 899,68	7 022,65
<b>ВСЬОГО сплачено податкових платежів по ГУ ДПС м.Києва (юридичні та фізичні особи )</b>		<b>50 030 636,30</b>	<b>58 063 622,91</b>	<b>63 751 344,66</b>	<b>85 644 546,80</b>	<b>85 251 451,53</b>

Підсумовуючи даний розділ дослідження, перерахуємо головні висновки з нього:

- Місячний обсяг київського ринку таксі становить близько 400 млн. грн. (тобто, 4,8 млрд грн. на рік). У ньому задіяні приблизно 25000 водіїв таксі, з яких легально працюють

(мають ліцензії) лише 5-12%. Решта 88-95% працюють нелегально. Це означає, що річний обсяг тіньового ринку таксі у столиці складає від 4,22 до 4,56 млрд. грн.

- Лівову частку ринку таксі міста Києва займають компанії “мережевого” типу (“Uber”, “Uklon”, та “Bolt”, тощо). Станом на 2019 р., у їхніх електронних базах у столиці зареєстровано близько 20000 тисяч водіїв (або 80% від усіх таксистів міста). Дані компанії позиціонують себе як надавачі інформаційних послуг, а не роботодавці, а тому не проводять оформлення працівників згідно норм КЗПП. Крім того, для під’єднання до їхніх баз наявність ліцензії, та/або повного пакету документів для її оформлення не є обов’язковою. Працюють поза правовим полем й не несуть жодної відповідальності перед клієнтами (пасажирами).
- Діяльність перевізників таксі в Україні регулюється Законами України “Про автомобільний транспорт” та “Про дорожній рух”. Вони визначають, що перевізник/водій таксі повинен мати ліцензію на свою діяльність, а його транспортний засіб повинен проходити обов’язковий технічний контроль. В останні роки кількість водіїв, які звертаються за оформленням ліцензії, зменшується. Однією з причин даної тенденції є можливість іти “простим шляхом” та замість оформлення усіх необхідних документів, медичних довідок, і проходження ОТК, під’єднуватися до баз “мережевих” компаній, уникаючи офіційного оформлення і сплати податків.

### ***1.2. Моніторинг окремих випадків аварій за участю таксі у м. Києві (2014-2019 рр.)***

У рамках проведення дослідження ринку таксі м. Києва, ми здійснили моніторинг ЗМІ щодо випадків аварій за участю таксі у м. Києві з 2014 по 2019 рр. Необхідність проведення даного моніторингу, насамперед, була викликана тим, що ані Національна поліція, ані Державна служба статистики не ведуть окремої статистики з аварій за участю таксі, а лише загальну статистику ДТП. У той же час, статистика Укртрансбезпеки, наведена нами у попередньому розділі, не враховує кількість ДТП за участю таксистів у розрізі компаній. Крім того, дорожньо-транспортні пригоди за участю таксистів-нелегалів (тобто більшої їх частини) найчастіше взагалі не потрапляють до



статистики ДТП з таксі, оскільки їх кваліфікують як звичайні ДТП за участі приватних автомобілів.

Автори дослідження хотіли б наголосити на тому, що відповідним службам необхідно розпочати вести таку статистику і робити її відкритою, надаючи можливість проведення об'єктивної оцінки безпеки перевезень різними службами таксі в Україні як аналітичним центрам, так і самим пасажиром.

Дане дослідження не може бути репрезентативним і базується виключно на повідомленнях у ЗМІ та повідомленнях у соціальних мережах, у яких є фото- та/або відеодофіксація випадків ДТП.

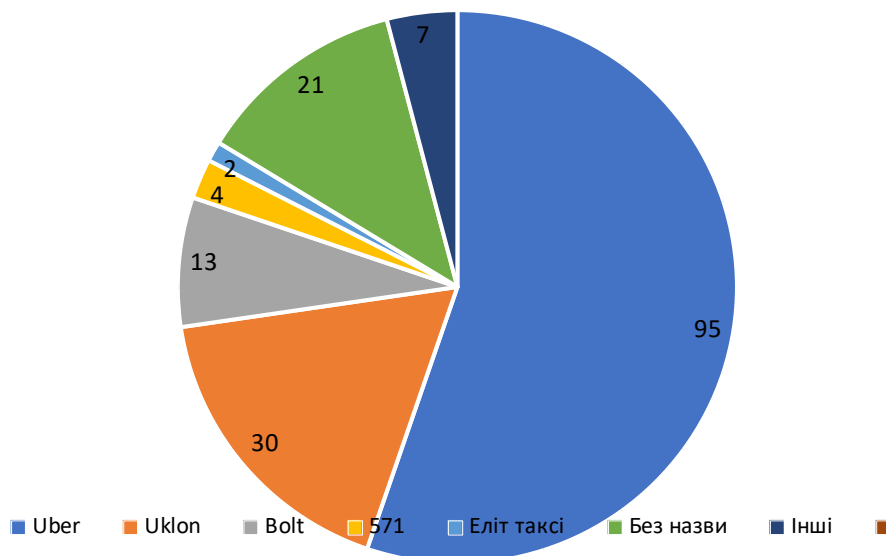
За отриманими даними, з 2014 по 2019 рр. було зафіксовано наступну кількість аварій за участі таксі<sup>27</sup>:

- Uber – 95 випадків;
- Uklon – 30;
- Bolt (Taxify) – 13;
- 571 – 4;
- Еліт таксі – 2;
- Фаворит таксі – 1;
- Шансон – 1;
- 364-33-33 – 1;
- 309 – 1;
- Оптимальне – 1;
- Оксі-Таксі – 1;
- 838 – 1;
- Без назви – 21.

---

<sup>27</sup> Додаток №1 Таблиця з результатами моніторингу відкритих джерел на предмет аварій за участі автомобілів таксі у м. Києві за період з 2014 по 2019 рр., С 73.

Аварійність автомобілів таксі у м. Києві за 2014-2019 рр.



Звісно, вищенаведений моніторинг не може бути названий об'єктивним, оскільки більшість аварій не потрапляють у фокус уваги ЗМІ. До того ж, як ми вже зазначали, коли у ДТП потрапляє таксист-нелегал, шансів на те, що така дорожня пригода буде зареєстрована саме як ДТП з таксі майже немає. Отже, слід констатувати, що реальна кількість ДТП за участю автомобілів таксі у місті Києві в рази перевищує цифри, наведені у нашому моніторингу.

Як ми вже зазначали вище, в Україні трапляється до 1500 ДТП/рік за участю таксі. Зважаючи, що кількість авто таксі в Україні – близько 200 тис., отримуємо дані, за якими на один автомобіль таксі приходить 0,0075 аварій на рік, тобто, рівень аварійності дуже низький. Екстраполюючи ці дані на Київ, де налічується близько 25000 таксистів та автомобілів таксі, отримуємо цифру у 187,5 ДТП на рік, або по 7,5 ДТП на 1000 автомобілів таксі на рік.

При цьому, логічно, що більшість з цих ДТП припадає на компанії-агрегатори, оскільки з ними працює переважна більшість столичних таксистів, про що ми вже писали у розділі 1.1.

Підбиваючи підсумки моніторингу конкретних випадків аварій за участю таксі, ми можемо зробити наступні висновки:

- Абсолютним лідером з аварійності став “Uber”, за ним у топ-3 за рівнем аварійності увійшли представники інших компаній-агрегаторів, котрі не оформляють водіїв офіційно, для роботи у яких не потрібна ліцензія, медогляд та техогляд: “Uklon” та “Bolt (Taxify)”.

- Зафіксовано багато випадків ДТП з таксі, які не мають розпізнавальних знаків на автомобілі, тобто, швидше за все, працюють нелегально.
- Мінімум або повну відсутність випадків аварій зафіксовано у компаній таксі, котрі мають ліцензії та власні таксопарки.
- Основна кількість ДТП за участю таксі трапляється через порушення водієм таксі ПДР.

### *1.3. Регулювання київського ринку таксі.*

Одними з найважливіших показників якості послуг, що надаються на ринку таксі, є **регулярність проходження медичних оглядів водіями та техоглядів автомобілів таксі.**

На сьогодні в Україні **медогляди водіїв регулюються наступними положеннями:**

1. Ст. 45 Закону України «Про дорожній рух»<sup>28</sup>, згідно з якою медогляд проводиться з метою визначення здатності кандидатів у водії і водіїв до безпечного керування транспортними засобами та включає попередні, періодичні, щозмінні, передрейсові та післярейсові огляди. За Законом, щозмінним, перед- і післярейсовим оглядам підлягають водії транспортних засобів підприємств, установ та організацій незалежно від форми власності, а також ФОПи, що здійснюють перевезення пасажирів (під цю категорію підпадають ФОПи, що займаються перевезенням таксі) та вантажів.

2. Ст. 46 ЗУ «Про дорожній рух», згідно з якою адміністрація підприємств, установ і організацій незалежно від форм власності та господарювання, до штатів яких входять водії, зобов'язана: організувати обов'язкове страхування кожного водія на випадок нещасної події; організувати роботу водіїв згідно з чинним законодавством, режимом праці і відпочинку; запроваджувати заходи, спрямовані на зниження напруженості праці і втомлюваності водіїв; організувати харчування водіїв у робочий час; забезпечувати водіїв санітарно-побутовими приміщеннями і обладнанням, а також приміщеннями для здійснення лікувально-профілактичних заходів. А для медичного контролю обслуговування водіїв при чисельності водіїв 100 і більше осіб мають створюватися спеціалізовані медичні пункти.

За результатами огляду водієві має видаватися медична довідка щодо придатності до керування транспортним засобом.

<sup>28</sup> <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>

Таким чином, згідно з українським законодавством медичні огляди водії таксі мають проходити перед та після роботи на таксі, але у більшості випадків проходження ними медоглядів ніяк не регулюється компанією, у якій вони зареєстровані (особливо це стосується компаній-агрегаторів типу Uber, Uklon, Bolt та ін.), внаслідок чого водії, в кращому випадку, проходять лише попередні медогляди перед отриманням права керувати транспортним засобом та періодичні, що проводяться раз на кілька років (до 55 років – один раз на 10 років, від 56 до 75 років – раз на 3 роки, від 76 років – раз на рік).

Крім того, при прийомі на роботу водіїв без особистої зустрічі та шляхом відправлення документів по інтернету відсутня навіть проста первинна зовнішня оцінка стану водія на співбесіді, що збільшує ризики під час здійснення перевезень. У сукупності з відсутністю страховки пасажирів таксі можна стверджувати, що рівень ризиків для пасажирів таких таксі надзвичайно високий, а відповідальність диспетчерської та водія суто моральна (хоча й на практиці завжди намагаються вирішити це питання без розголосу).

Той факт, що компаніями-агрегаторами, в переважній більшості випадків, не регламентується тривалість робочого дня водія, може призводити до підвищеної аварійності автомобілів представників цих служб таксі. Так, за даними експерта ринку таксі, голови «Української таксомоторної асоціації» Андрія Антонюка, найчастіше у ДТП фігурують водії Uber, Uklon та Bolt. При цьому, велику увагу перевіркам здоров'я водіїв таксі у Києві приділяють в Еліт таксі, Бос таксі та Експрес таксі.

З 1 травня 2019 р. в Україні почали діяти **нові правила техогляду**, узгоджені з директивами Євросоюзу. Обов'язковим є технічний огляд для вантажних автомобілів, таксі, автобусів та транспортних засобів, які перевозять небезпечні вантажі, тобто, комерційних автомобілів. Регулюється це постановою Кабінету міністрів Про правила дорожнього руху<sup>29</sup>. Згідно з правилами, таксі мають проходити техогляд через рік після введення у експлуатацію, і надалі – щорічно. Водій таксі без проходження обов'язкового техогляду не зможе легально працювати.

Контроль за проходженням техогляду покладається на Національну поліцію України, яка може адресно перевіряти та штрафувати водіїв.

---

29 <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#n153>

На основі цієї інформації можна стверджувати, що регулярний техогляд таксі присутній лише у компаніях, які мають власний автопарк. Компанії, які автопарку не мають, висувають мінімальні вимоги до автомобілів таксистів, котрі з ними співпрацюють (клас автомобіля, чистота салону, справність ременів безпеки, рік випуску і т. ін.), не контролюють виконання навіть цих вимог, та не цікавляться безпекою перевезень, а саме – регулярністю проходження техогляду власниками автомобілів.

Що стосується **замовлення таксі**, сьогодні в м. Києві оформити його можна наступним чином: через оператора (прямий дзвінок і callback), через мобільний додаток, через сайт та за допомогою голосового меню.

Поява спочатку супутникової навігації, а потім інтернету значно спростили комунікацію між водієм та пасажиром, внаслідок чого послуга виклику таксі сегментувалася у окреме поле послуг – систему агрегаторів (як ми вже зазначали у розділі 1.1., вони не надають послугу перевезення, а лише організують поїздки через цифрові платформи). Це скоротило середню вартість поїздки та час очікування подачі автомобіля, внаслідок великої кількості водіїв, підключених до подібних систем. У той же час, дана обставина вплинула на зниження рівня безпеки пасажирів таксі, оскільки агрегатори не здійснюють необхідного контролю за водіями та технічним станом їхніх автомобілів.

Наразі, найпопулярнішим способом виклику таксі є виклик через додаток у смартфоні: компанії, котрі отримують більшість замовлень у м. Києві через додатки, займають 60% ринку таксі м. Києва – це Uber та Uklon<sup>30</sup>. Також цілий ряд інших компаній таксі мають власні додатки (Bolt, Еліт-таксі, Ontaxi, Shark Taxi та інші), якими частково або переважно користуються їхні клієнти.

Друге місце за популярністю займає виклик таксі через телефон – раніше цей спосіб був домінуючим на ринку таксі, але з поширенням інтернет-технологій та входженням на український ринок міжнародних компаній-агрегаторів відійшов на друге місце за популярністю.

Такий спосіб виклику працює лише у компаніях, котрі мають диспетчерські служби: після дзвінка клієнта його замовлення передається (ручним або автоматичним способом) до системи обміну даними між диспетчерськими, за допомогою якої диспетчер знаходить водія на необхідний маршрут. У випадку наявності власного

---

30 <https://nv.ua/biz/markets/taksi-v-kieve-uber-i-uklon-zanimayut-60-rynka-50034403.html>

достатнього автопарку диспетчер бере до уваги кількість вільних водіїв та їхнє місцезнаходження на даний момент і передає замовлення.

Сьогодні **головними ознаками легальності дії служби таксі** є: наявність власного автопарку, офіційне оформлення водіїв, наявність обов'язкового техогляду авто; наявність регулярних медичних оглядів водія; регламентація тривалості робочої зміни водія; наявність страхування водія та пасажирів з боку компанії; відповідальність перевізника перед пасажиром у разі ДТП.

На жаль, ми вимушені констатувати, що для працівників таксі легальне оформлення діяльності не є вигідним. Завдячуючи появі крупних міжнародних ІТ-агрегаторів ринку таксі на кшталт "Uber" та аналогічних компаній на внутрішньому українському ринку, головною характеристикою ринку таксі сьогодні є робота більшої його частини у тіні: за оцінками експертів BRDO<sup>31</sup>, загалом в Україні нелегально працюють до 99% агрегаторів і до 94% перевізників таксі. Як ми вже зазначали вище, у Києві 88-95% таксистів працюють нелегально.

Відсутність ліцензій карається українським законодавством. Згідно зі ст. 164 Кодексу України про адміністративні правопорушення<sup>32</sup>, «провадження господарської діяльності без державної реєстрації як суб'єкта господарювання або без одержання ліцензії на провадження певного виду господарської діяльності, що підлягає ліцензуванню відповідно до закону, чи здійснення таких видів господарської діяльності з порушенням умов ліцензування, а також без одержання дозволу, іншого документа дозвільного характеру, якщо його одержання передбачене законом, – тягне за собою накладення штрафу від однієї тисячі до двох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян», або від 17 до 34 тис. грн.

Слідкувати за порушниками мають дорожні інспектори, котрі можуть накласти штраф виключно у випадку наявності пасажирів у салоні авто (наявність шашок або наклейок служби таксі на авто не є достатнім доказом для настання адміністративної відповідальності за перевезення без ліцензії).

Таким чином, компанії, що не оформляють своїх працівників та не вимагають від них обов'язково мати статус СПД (ФОП) для підключення до системи, сприяють порушенню українського законодавства.

---

31 <https://docs.google.com/viewerng/viewer?url=https://brdo.com.ua/wp-content/uploads/2019/07/Prezentatsiya-novogo-proektu-zakonu-po-TAKSI.pdf&hl=ru>

32 <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10>

Наразі можливості на державному рівні регулювати ринок таксі немає через відсутність законодавства, котре відповідало б новим умовам, що склалися на ринку таксі, внаслідок розвитку інтернет-технологій, і через велику кількість таксі, що працюють нелегально. Натомість дорожня поліція та Державна служба безпеки на транспорті можуть адресно штрафувати порушників, що, однак, є неефективним у масштабах країни.

Варто зазначити, що “Uber” має певні недоліки, які стали причиною заборони діяльності компанії у ряді країн. Так, у Бельгії її заборонили через те, що у “Uber” можна працювати без ліцензії, у Хорватії – через відсутність медичного страхування для водіїв, у Італії – за нечесну конкуренцію на ринку та демпінгування. Данія, з метою регулювання ранку таксі, зобов’язала його працівників облаштувати автомобілі датчиками під сидіннями, відеонаглядом і таксометрами, внаслідок чого “Uber” оголосила протест та припинила роботу у країні.

Нерегульована діяльність компаній-агрегаторів та можливість зареєструватися для роботи у них практично будь-кому створює певну небезпеку для пасажирів, можливості для демпінгу, та, як наслідок, постійного збільшення кількості клієнтів таких компаній.

Влітку 2019 р. Асоціація відповідальних перевізників, “Uklon”, “Uber”, “Bolt”, “Transflot” та інші, презентували спільну концепцію законопроекту щодо регулювання пасажирських перевезень, заявленою метою якого є легалізація перевезень таксі.

У ході його презентації було зазначено, що найбільше заважає легалізації необхідність ліцензування і оформлення ФОП, а також обов’язковість наявності таксометра в автомобілі. Законопроект передбачає скасування ліцензування для внутрішніх перевезень таксі, впровадження спрощеного механізму для отримання дозволу на перевезення, обов’язкове страхування пасажирів таксі та ін.<sup>33</sup> Його було підтримано Європейською бізнес асоціацією<sup>34</sup>.

Враховуючи те, які організації та компанії виступили ініціаторами даного законопроекту, а також те, як у ньому пропонується спростити законодавче регулювання видачі ліцензій, даний документ можна обґрунтовано вважати спробою компаній-агрегаторів, які “грають не за правилами”, переписати ці правила під себе. Якщо цей або подібний законопроект буде прийнято, він не вирішить проблеми тінізації ринку таксі, а лише негативно вплине на рівень безпеки та надання послуг.

---

33 <https://brdo.com.ua/top/prezentovano-novu-kontseptsiyu-regulyuvannya-rynku-taksi/>

34 <https://interfax.com.ua/news/economic/615655.html>

Головна небезпека прийняття цього законопроекту полягає у відміні обов'язкового ліцензування перевізників, тобто, відміні необхідності легально працювати в Україні та сплачувати податки, що в результаті призведе до переходу абсолютно всіх перевізників у тінь, а держава недоотримуватиме великі обсяги податків. На сьогодні в Україні діє механізм ліцензування водіїв таксі через реєстрацію ФОП (ПП), внаслідок чого водій стає платником єдиного податку та отримує ліцензію.

Скасування ліцензування також призведе до абсолютної відсутності контролю стану автомобілів та медоглядів водіїв, що в результаті може призвести до підвищеної аварійності автомобілів перевізників таксі.

У даному контексті необхідно зазначити, що у країнах ЄС ліцензування перевезень на таксі є обов'язковим, адже головна його мета - допуск до перевезень здорових та несудимих водіїв, а також технічно справних транспортних засобів. Таким чином, даний закон іде врозрід з європейським законодавством.

Беручи до уваги наведені вище факти, у випадку відсутності державного регулювання можна прогнозувати наступні **тенденції розвитку ринку таксі м. Києві:**

- безпека та якість надання послуг таксі і надалі будуть погіршуватися;

- ринок і надалі буде розподілений, в залежності від запиту користувачів таксі, на агрегатори на кшталт "Uber", традиційні служби таксі та диспетчерські служби, котрі наймають таксі та координують свої бази між собою (не враховуючи окремих незареєстрованих водіїв, які працюють на себе і не користуються посередницькою допомогою);

- агрегатори, які підключають до роботи всіх бажаючих та не вимагають обов'язкових техоглядів/медоглядів від водіїв, як і офіційної реєстрації водія як таксі-перевізника, набуватимуть все більшої популярності через нижчу вартість і через те, що більшість перевізників займаються таксі-перевезеннями поза основною своєю діяльністю;

- традиційні служби таксі із замовленнями через телефон/онлайн додатки та власним автопарком займатимуть меншу частку ринку через вищу вартість послуг, але виграватимуть за рахунок якості: у них проводяться техогляди та медогляди, звертається увага на поведінку і вигляд водія, марку автомобілів та рік випуску (обмеження за роком, часто табу на використання у автопарку автомобілів марок "Lanos" та "Lada"), є всі необхідні види страхування;



- найвірогідніше, що за умов такої конкуренції частка класичних диспетчерських служб буде зменшуватися на користь ІТ-агрегаторів;
- популярність виклику таксі за допомогою електронного додатку буде зростати і надалі.

У випадку прийняття законодавчих змін, які введуть більш жорсткий та ефективний контроль за дотриманням стандартів якості (техогляди, медогляди, страхування, сплата певних видів обов'язкових платежів) це призведе до зменшення кількості перевізників, що працюють з агрегаторами, через невідповідність стандартам.

На сьогодні **факторами, які впливають на кінцеву вартість послуги перевезення таксі, є:**

- середньоринкові ціни на таксі та демпінг;
- клас автомобіля (економ, стандарт, комфорт, преміум, бізнес);
- час подачі автомобіля (екстрений, за домовленістю);
- відстань поїздки (у випадку погодинної оплати – час поїздки);
- пікові коефіцієнти на поїздки (у непогоду, годину пік, періоди сезонного трафіку і т. п.);
- плата за очікування;
- наявність додаткових послуг (кондиціонер, дитяче крісло, великий багажник, перевезення тварин тощо);
- наявність персональних знижок та бонусів у клієнта таксі;
- наявність акцій у службі таксі.

Також **у вартість подачі автомобіля та перевезення закладаються додаткові базові витрати:**

- вартість палива;
- необхідність отримати ліцензію на перевезення таксі (служби, для роботи у яких отримання ліцензії та її продовження не обов'язкове, виграють у вартості);
- наявність власного автопарку;
- наявність/відсутність оформлення водія та соціальних гарантій для нього у компанії;
- наявність/відсутність організованих медоглядів та техоглядів.

В умовах взаємодії між водієм та диспетчерською службою між ними можуть траплятися конфлікти, основна кількість яких стається через невідповідність фіксованої суми оплати проїзду, котра надається клієнтові таксі під час оформлення поїздки через додаток або

диспетчером, і суми, яка може бути сформована з урахуванням поточного трафіку на дорогах. За таких умов водій не має права піднімати тариф, і для виходу з конфліктної ситуації диспетчерські служби та агрегатори встановлюють пікові коефіцієнти на перевезення, при формуванні яких враховуються наступні моменти:

- ситуація на дорозі;
- погодні умови;
- рівень попиту на послуги таксі (залежить від часу – найбільший вранці з 7:45 до 9:45 та ввечері з 18:00 до 18:50);
- день тижня (наприклад, пізній вечір п'ятниці та суботи – після 22:00 – може розраховуватися за піковим коефіцієнтом);
- форс-мажорні обставини (наприклад, коли було перекрито міст, метро у м. Києві, вартість послуг таксі зросла у рази);
- святкові дні.

На основі цих даних вартість поїздки множиться на піковий коефіцієнт, внаслідок чого, в залежності від часу та місця поїздки, остаточна вартість може значно відрізнятись (до трикратного розміру). Клієнт таксі ознайомлюється з вартістю та автоматично погоджується з нею, якщо робить замовлення.

Також клієнт таксі, через відповідні додатки (наприклад, “Uber Pulse”), може відслідковувати коефіцієнти та отримувати повідомлення, коли ті знижуються.

Окремо необхідно підняти питання **недоотримання державою податків** через тінізацію ринку таксі. За даними Державної податкової служби України, за 2019 р. станом на 1 жовтня 2019 р. до державного бюджету України у м. Києві надійшло 6 млн 166 тис. 650 грн податків, внаслідок сплати податкових платежів за надання послуг таксі.

Зважаючи, що легальних ліцензованих перевізників на столичному ринку таксі 5-12% від загальної кількості поряд із 88-95% нелегальними, нескладно порахувати, що **бюджет м. Києва за 10 місяців поточного року недоотримав від 45 до 117 млн грн.**

**Підсумовуючи розділ, ми можемо зробити наступні висновки:**

- На сьогодні, більшість компаній, які здійснюють таксомоторні перевезення на ринку м. Києва, не вживають передбачених законодавством необхідних превентивних заходів щодо забезпечення перевезення пасажирів таксі, а саме: не організують регулярний медогляд, не страхують своїх водіїв та пасажирів, не слідкують за регулярним

техоглядом автомобілів таксі. Це відбувається всупереч чинному законодавству. Проте, статус агрегаторів, які не є перевізниками, дозволяє найбільшим компаніям на ринку уникати відповідальності за порушення законодавства водіями, які працюють з ними.

- За чинними правилами техогляду, узгодженими з директивами Євросоюзу, таксі мають проходити техогляд через рік після введення у експлуатацію, і надалі – щорічно. У м. Києві регулярні техогляди проходять лише автомобілі тих компаній, які мають власний автопарк, а компанії, які власного автопарку не мають, висувають мінімальні вимоги до стану автомобілів (рік випуску, марка, чистота салону і т. ін.) та не слідкують за регулярністю проходження техоглядів власниками автомобілів.
- Основними тенденціями розвитку ринку таксі м. Києва є рух ринку у бік все більшої популяризації нерегульованих компаній-агрегаторів та подальшого збільшення їхньої частки на ринку таксі, а також зростання популярності виклику таксі за допомогою електронного додатку. На тлі цього, якщо якнайшвидше не запровадити ефективні механізми контролю агрегаторів, буде спостерігатися поступове погіршення безпеки та якості послуг таксі, а також зменшення частки класичних диспетчерських служб (які діють у відповідності до чинного законодавства та стандартів безпеки пасажирських перевезень).

## 2. АНАЛІЗ 25 НАЙБІЛЬШИХ ПЕРЕВІЗНИКІВ ТАКСІ МІСТА КИЄВА ЗА ОСНОВНИМИ КРИТЕРІЯМИ ЇХ ДІЯЛЬНОСТІ

### *2.1. Формування списку 25 найбільших компаній, що надають послуги таксі на ринку міста Києва.*

У ході дослідження, нами був сформований список з 25 найбільших компаній, що надають послуги таксі на ринку міста Києва. Методологія його визначення не є однорідною, а відтак – і безсумнівною, оскільки точну частку кожної з цих 25 компаній на ринку Києва за об'єктивно зафіксованими статистичними показниками визначити неможливо. Головними причинами такого стану речей є:

- Висока тінізація ринку (як ми вже зазначали вище, частка неліцензованих таксистів на столичному ринку становить від 88 до 95%). За даними відповіді Укртрансбезпеки на запит, надісланий нами в ході даного дослідження, станом на 5 листопада поточного року у м. Києві діють 736 ліцензованих перевізників. Переважна більшість з них є фізичними особами-підприємцями, однак у цю цифру входять і юридичні особи, які є компаніями-перевізниками. Отже, кількість таксистів, які працюють легально згідно ліцензії, перевищує наведену цифру 736, та, як ми вже довели вище, становить від 5% до 12% від їх загальної кількості. Неоднорідність ринку, та знаходження більшої його частини в тіні не дозволяє визначити точну частку кожної компанії у грошовому вимірі.
- Можливість одночасної роботи водія на декілька компаній. Наявність на ринку мережевих агрегаторів (“Uber”, “Uklon”, та ін.), та їх широка розповсюдженість (20 з 25 тисяч київських таксистів підключені до програм компаній-агрегаторів) дозволяють деяким водіям працювати одночасно з декількома компаніями. Таким чином, чіткі межі розподілу ринку між ключовими гравцями розмиваються.

Виходячи з двох вищенаведених обставин, у ході визначення ТОП-25 компаній, що надають послуги таксі на ринку м. Києва, нам довелося застосовувати комбіновану методологію, засновану на аналізі даних з відкритих джерел.

Нами були надіслані запити про доступ до публічної інформації компаніям за наступним списком:

1. «Uber».
2. «Uklon».
3. «Bolt».
4. «Таксі 571».
5. «Таксі 838».
6. «Еліт таксі».
7. «Таксі 579».
8. «Фортуна».
9. «Таксі 1554».
10. «Таксі 594».
11. «Мотор».
12. «Лайф».
13. «Абсолют».
14. «Експрес таксі».
15. «Гранд таксі».
16. «Бос таксі».
17. «Авангард».
18. «Таксі 808».
19. «Таксі 902».
20. «Шансон».
21. «Ягуар».
22. Ontaxi.
23. Joker.
24. «Преміум».
25. Shark Taxi.

Усі запити ми надсилали на їх офіційні юридичні адреси (повний список див. у додатку №2<sup>35</sup>).

Жодна з вищеперерахованих компаній не надала відповіді на офіційні запити авторів дослідження про доступ до публічної інформації. Відповідно до статті 23 Закону України «Про доступ до публічної інформації»<sup>36</sup>, рішення, дії чи бездіяльність розпорядників інформації можуть бути оскаржені до керівника розпорядника, вищого органу або суду. Запитувач має право оскаржити:

- 1) відмову в задоволенні запиту на інформацію;
- 2) відстрочку задоволення запиту на інформацію;

---

<sup>35</sup> Додаток №2. Результати офіційних запитів. С 87.

<sup>36</sup> <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/2939-17>

3) ненадання відповіді на запит на інформацію.

Не дивлячись на це, жодна з названих компаній не надала відповіді на офіційні запити авторів дослідження. Внаслідок цього, нам довелося вдатися до аналізу інформації з відкритих джерел.

Задля визначення провідних гравців київського ринку таксі ми вдалися до аналізу:

- Публікацій у мережі про конкретні компанії. Аналізувалася як кількість публікацій, так і їх зміст (позитивний/негативний характер відгуків, оцінки розповсюдженості, тощо).
- Згадувань у пошуковій системі Google (бралися до уваги лише унікальні згадування). Аналізувалася кількість згадувань. Відповідно до неї компанії ранжувалися у списку.
- Результати експертного опитування. Одним з елементів даного дослідження було експертне опитування. Його результати детально викладені у розділі №3. Серед інших, експертам у галузі було поставлене запитання щодо найбільших компаній, які надають послуги таксі у Києві. Відповіді на нього були враховані при формуванні списку.

Нами було визначено 19 провідних експертів та фахівців ринку таксі (виходячи зі згадувань в ЗМІ), від 10 з яких ми змогли отримати відповіді, та які погодилися на оприлюднення своїх прізвищ у дослідженні (детальніше – у Розділі 3 даного дослідження). Вони надали узагальнений аналіз ринку таксі м. Києва та конкретизацію по окремим перевізникам таксі, які позитивно або негативно функціонують на ринку таксі м. Києва.

За результатами аналізу вищезазначених показників, був сформований список із 25 компаній, розташованих у відповідності до ролі на ринку та частки, яку вони займають на столичному ринку таксі (від більшого до меншого), до якого увійшли наступні компанії:

1. «Uber».
2. «Uklon».
3. «Bolt».
4. «Таксі 571».
5. «Таксі 838».
6. «Еліт таксі».
7. «Таксі 579».
8. «Фортуна».
9. «Таксі 1554».
10. «Таксі 594».

11. «Мотор».
12. «Лайф».
13. «Абсолют».
14. «Експрес таксі».
15. «Гранд таксі».
16. «Бос таксі».
17. «Авангард».
18. «Таксі 808».
19. «Таксі 902».
20. «Шансон».
21. «Ягуар».
22. Ontaxi.
23. Joker.
24. «Преміум».
25. Shark Taxi.

Саме їх діяльність ми проаналізували задля складення рейтингу київських перевізників таксі.

## ***2.2. Порівняльний аналіз ТОП-25 перевізників таксі міста Києва.***

У даному розділі наведені дані порівняння 25 найбільших київських перевізників таксі за такими критеріями, як: рік заснування; частка на ринку таксі м. Києва; наявність ліцензії; мінімальна вартість поїздки; наявність/відсутність власного автопарку; технічний стан автомобілів; регулярність техогляду та медогляду; середня кількість годин роботи водія; офіційне трудове оформлення водія; спосіб виклику (додаток, телефон); спосіб оплати (готівковий, безготівковий, автоматичний безготівковий); механізм формування вартості поїздки; система прийому водіїв на роботу; страхування пасажирів.

Важливим критерієм порівняння 25 найбільших київських перевізників таксі міг би стати критерій спроможності задовольнити попит на виклики. На жаль, оцінити його об'єктивно ми не маємо змоги, оскільки перевізники не надали нам точних даних про кількість автомобілів у їхніх автопарках, та водіїв з власними авто, що співпрацюють із ними. Крім того, оцінювання столичних перевізників таксі за даним критерієм ще більше ускладнюється тим, що переважна більшість водіїв співпрацюють одразу з декількома компаніями (отримують виклики від них).

Проте, не дивлячись на неможливість проаналізувати ТОП-25 київських перевізників за даним критерієм, ми, все ж, вважаємо за потрібне зазначити, чи здатна та кількість таксі, яка працює у столиці, задовольнити попит на такі послуги.

Для цього проаналізуємо зарубіжний досвід.

У Лондоні при населенні 8908081 чоловік (2019 р.) працює 71600 автомобілів таксі<sup>37</sup>. Тобто, на 124 жителя міста припадає одна машина таксі. У Дубліні (Ірландія) та Осло (Норвегія) спостерігаються приблизно схожі показники (1 машина на 110 – 130 осіб)<sup>38</sup>.

Як ми вже зазначали вище, у Києві налічується близько 25000 автомобілів таксі. При цьому, офіційна чисельність населення міста (за даними Укрстату) становить 2910291 чоловік<sup>39</sup>. Таким чином, у Києві на один автомобіль таксі припадає 116 жителів, що приблизно дорівнює показникам міст Західної Європи, про які ми згадали вище.

Проте, не слід забувати, що офіційна статистика не враховує жителів передмість, які щодня приїждять до столиці на роботу, а також – трудових мігрантів з регіонів, які проживають в місті без реєстрації. Такі опосередковані показники, як споживання електроенергії, та статистика Інтернет-операторів щодо доступу до їх послуг свідчать про те, що реальна чисельність населення Києва (враховуючи жителів передмість, які працюють у столиці) становить близько 3400000 чоловік. Якщо виходити з цієї цифри, отримаємо 1 автомобіль таксі на 136 жителів міста, що вказує на потенціал до розвитку ринку та може спричинити проблеми із задоволенням попиту у періоди пікових навантажень.

У розрізі перевізників, це означає, що найефективніше задовольнити попит можуть ті з них, в активі яких знаходиться найбільше авто. Таким чином, компанії-агрегатори, чії бази об'єднують 20 з 25 тисяч київських таксистів, тут перебувають поза конкуренцією. Одразу за ними ідуть компанії з власним автопарком. Решта перевізників вимушені “фільтрувати” замовлення, у випадку неспроможності задовольнити всі з них.

У випадках, коли один або декілька з зазначених критеріїв для конкретної компанії визначити було неможливо, ми вказували на відсутність даних, або визначали їх за побічними показниками.

Для виведення з критеріїв рейтингу компаній (переведення якісних показників у кількісні), усі вищезазначені показники ми

---

<sup>37</sup> <http://ac.gov.ru/files/content/8176/issledovanie-ac-taksi-pdf.pdf>

<sup>38</sup> Там же.

<sup>39</sup> <http://www.kiev.ukrstat.gov.ua/p.php3?c=1123&lang=1>



згрупували у 5 категорій: “вартість”, “стан автопарку”, “критерії підбору водіїв”, “зручність у використанні” та “безпека пасажирів”.

За підсумками аналізу, буде проведена оцінка цих категорій для кожної компанії з виставленням балів за кожну категорію за трибальною шкалою (де 1 – “погано”, 2 – “задовільно”, 3 – “добре”). Набрані бали за п'ятьма категоріями будуть підсумовуватися та враховуватися при формуванні рейтингу.

У ході проведення дослідження, у авторського колективу виникали ідеї, щодо більш поглибленого оцінювання з більшою варіативністю балів (наприклад, про оцінювання категорій кожної з компаній за п'ятибальною шкалою). Проте, брак інформації з відкритих джерел та небажання (або неможливість) перевізників відповідати на наші запити для її уточнення, підштовхнули нас до застосування найбільш простої трибальної шкали з найвищим ступенем узагальнення.

Далі наводимо дані аналізу.

	<b>Вартість</b>	<b>Стан автопарку</b>	<b>Критерії підбору водіїв</b>	<b>Зручність у використанні</b>	<b>Безпека пасажирів</b>
Uber	Мінімальна вартість 40 грн. або вартість подачі 25 грн. + кілометра ж 4,5 грн./км. Оцінка 3 (добре).	Немає власного автопарку і контролю за тех. станом автомобілів. Оцінка 1 (погано).	Офіційне оформлення водіїв, співбесіди і медогляди відсутні. Оцінка 1 (погано).	Виклик за телефоном, через додаток або інтернет. Оплата готівкова, безготівкова, автоматична безготівкова. Оцінка 3 (добре).	Страховання пасажирів відсутнє, немає контролю за тех. станом автомобілів. Оцінка 1 (погано).
Uklon	Мін. тариф 45 грн. + 6,5 грн./км. Оцінка 2 (задовільно).	Немає власного автопарку і контролю за тех. станом автомобілів. Оцінка 1 (погано).	Офіційне оформлення водіїв, співбесіди і медогляди відсутні. Оцінка 1 (погано).	Виклик за телефоном, через додаток або інтернет. Оплата готівкова, автоматич-	Застраховані пасажир та водій, немає контролю за тех. станом автомобілів. Оцінка 2 (задовільно).

				на безготівкова. Оцінка 3 (добре).	
Bolt	Мінімальний тариф 30 грн. + 4,5 грн./км. Оцінка 3 (добре).	Немає власного автопарку і контролю за тех. станом автомобілів. Оцінка 1 (погано).	Офіційне оформлення водіїв, співбесіди і медогляди відсутні. Оцінка 1 (погано).	Виклик виключно через додаток. Оплата готівкова, автоматична на безготівкова. Оцінка 2 (задовільно).	Страховання пасажирів відсутнє, немає контролю за тех. станом автомобілів. Оцінка 1 (погано).
Таксі 571	Мінімальний тариф 35 грн. + 5,5 грн./км. Оцінка 3 (добре).	Є власний автопарк + автопарки партнерів (юросіб і ФОП), авто не старші 3 років, власна СТО. Оцінка 3 (добре).	Компанія працює легально, даних про співбесіди та умови прийому на роботу відсутні. Оцінка 2 (задовільно).	Виклик по телефону або через додаток. Оплата готівкова, безготівкова, автоматична на безготівкова. Оцінка 3 (добре).	Страховання пасажирів є, перевірки тех. стану на СТО. Оцінка 3 (добре).
Таксі 838	Мінімальний тариф 30 грн. + 5 грн./км. Оцінка 3 (добре).	Власного автопарку немає, вимоги документів про тех. стан автомобіля при прийомі на роботу відсутні. Оцінка 1 (погано).	Прийом на роботу дистанційний, вимоги щодо медогляду відсутні. Оцінка 1 (погано).	Виклик за телефоном, через додаток або інтернет. Оплата готівкова, безготівкова. Оцінка 3 (добре).	Відомості про страховку відсутні, вимоги до тех. стану автомобіля відсутні. Оцінка 1 (погано).
Еліт таксі	Мінімальний тариф 75 грн. Оцінка 1 (погано).	Є власний автопарк + автопарки партнерів (юросіб і ФОП),	Прийом на роботу водіїв згідно КЗПП, співбесіда	Виклик по телефону або через додаток. Оплата готівкова,	Страховка пасажирів є, регулярні техогляди. Оцінка 3 (добре).

		автомобілі проходять техогляд. Оцінка 3 (добре).	у офісі, регулярні медогляди. Оцінка 3 (добре).	автоматична безготівкова. Оцінка 3 (добре).	
Таксі 579	Мінімальний тариф 30 грн. + 6,5 грн./км. Оцінка 3 (добре).	Власного автопарку немає, вимоги документів про тех. стан автомобіля при прийомі на роботу відсутні. Оцінка 1 (погано).	Прийом на роботу в офісі та дистанційно, вимоги щодо медогляду відсутні. Оцінка 1 (погано).	Виклик по телефону або через додаток. Оплата готівкова, безготівкова, автоматична безготівкова. Оцінка 3 (добре).	Відомості про страховку відсутні, вимоги до тех. стану автомобіля відсутні, у служби є ліцензія. Оцінка 2 (задовільно).
Фортуна	Мінімальний тариф 45 грн. + 7 грн./км. Оцінка 2 (задовільно).	В реальності власного автопарку немає, вимоги документів про тех. стан автомобіля при прийомі на роботу відсутні. Оцінка 1 (погано).	Прийом на роботу дистанційний, вимоги щодо медогляду відсутні. Оцінка 2 (задовільно).	Виклик за телефоном, через додаток або інтернет. Оплата готівкова, безготівкова автоматична. Оцінка 3 (добре).	Відомості про страховку відсутні вимоги до тех. стану автомобіля відсутні. Оцінка 1 (погано).
Таксі 1554	Мінімальний тариф 50 грн. + 4 грн./км. Оцінка 2 (задовільно).	Власного автопарку немає, вимоги документів про тех. стан автомобіля при прийомі на роботу відсутні. Оцінка 1 (погано).	Прийом на роботу дистанційний, вимоги щодо медогляду відсутні. Оцінка 1 (погано).	Виклик лише за телефоном. Оплата готівкова, безготівкова. Оцінка 1 (погано).	Відомості про страховку відсутні вимоги до тех. стану автомобіля відсутні. Оцінка 1 (погано).
Таксі 594	Мінімальний тариф 30 грн. + 4 грн./км.	Власного автопарку немає, вимоги документів про тех. стан	Прийом на роботу дистанційний, вимоги	Виклик за телефоном або через інтернет. Оплата	Страховка відсутня вимоги до тех. стану автомобіля

	Оцінка 3 (добре).	автомобіля при прийомі на роботу відсутні. Оцінка 1 (погано).	щодо медогляду відсутні. Оцінка 1 (погано).	готівкова, безготівкова. Оцінка 2 (задовільно).	відсутні. Оцінка 1 (погано).
Мотор	Мінімальний тариф 30 грн. Оцінка 3 (добре).	Власного автопарку немає, вимоги документів про тех. стан автомобіля при прийомі на роботу відсутні. Оцінка 1 (погано).	Прийом на роботу дистанційний, вимоги щодо медогляду відсутні. Оцінка 1 (погано).	Виклик лише за телефоном. Оплата готівкова. Оцінка 1 (погано).	Страховка відсутня вимоги до тех. стану автомобіля відсутні. Оцінка 1 (погано).
Лайф	Згідно з застарілими даними, компанія мала середню вартість на ринку. Виходячи з цього, оцінка 2 (задовільно).	Власного автопарку немає, вимоги документів про тех. стан автомобіля при прийомі на роботу відсутні. Оцінка 1 (погано).	Прийом на роботу дистанційний, вимоги щодо медогляду відсутні. Оцінка 1 (погано).	Виклик лише за телефоном. Оплата готівкова. Оцінка 1 (погано).	Страховка відсутня, вимоги до тех. стану автомобіля відсутні. Оцінка 1 (погано).
Абсолют	Мінімальний тариф 40 грн. + 7 грн./км. Оцінка 2 (задовільно).	Від водія вимагається наявність ліцензії та страховки автомобіля. Оцінка 2 (задовільно).	Прийом на роботу дистанційний, від водія вимагається наявність ліцензії, страховки автомобіля і пасажирів. Оцінка 2 (задовільно).	Виклик за телефоном, через додаток або інтернет. Оплата готівкова, автоматична безготівкова. Оцінка 3 (добре).	Від водія вимагається наявність ліцензії та страховки пасажирів і автомобіля. Оцінка 2 (задовільно).

Експрес таксі	Мінімальний тариф 50 грн. (2 км) + 14 грн./км. Оцінка 1 (погано).	Має власний автопарк та співпрацює з власниками автомобілів. Є вимоги до технічного стану автомобіля. Оцінка 3 (добре).	Прийом на роботу через співбесіду в офісі. Є вимоги до медогляду водія. Оцінка 3 (добре).	Виклик за телефоном, через додаток або інтернет. Оплата готівкова, автоматична безготівкова. Оцінка 3 (добре).	Страховка пасажирів є, є вимоги до технічного стану автомобілів. Оцінка 3 (добре).
Гранд таксі	Мінімальний тариф 39 грн. + 7 грн./км. Оцінка 2 (задовільно).	Власного автопарку немає, допускаються лише іномарки, є регулярні техогляди. Оцінка 2 (задовільно).	Прийом на роботу дистанційний. Оцінка 1 (погано).	Виклик за телефоном, через додаток або інтернет. Оплата готівкова, автоматична безготівкова. Оцінка 3 (добре).	Відомості про страховку відсутні, є регулярні техогляди. Оцінка 2 (задовільно).
Босс таксі.	Мінімальний тариф 40 грн. (до 1 км) + 4 грн./км. Оцінка 3 (добре).	Ліцензія № 32830250, видана ТОВ ІДК "БОСС" 31.12.2010 (згідно з даними додатку до відповіді Укртрансбезпеки на лист авторів дослідження), власного автопарку немає, є вимоги до наявності техогляду. Оцінка 3 (добре).	Прийом на роботу через співбесіду в офісі, є вимоги до наявності медогляду. Оцінка 3 (добре).	Виклик лише за телефоном. Оплата готівкова, безготівкова (у деяких машинах є термінали). Оцінка 2 (задовільно).	Ліцензія № 32830250, видана ТОВ ІДК "БОСС" 31.12.2010 (згідно з даними додатку до відповіді Укртрансбезпеки на лист авторів дослідження), відомості про страховку відсутні, є вимоги до техоглядів та медоглядів. Оцінка 3 (добре).

Авангард	Мінімальний тариф 30 грн. + 4 грн./км. Оцінка 3 (добре).	Власного автопарку немає, прийом на роботу з власним авто відбувається дистанційно. Оцінка 1 (погано).	Прийом на роботу дистанційний. Оцінка 1 (погано).	Виклик за телефоном або через інтернет. Оплата готівкова. Оцінка 2 (задовільно).	Відомості про страховку і техогляди відсутні. Оцінка 1 (погано).
Таксі 808	Мінімальний тариф 35 грн. (до 1 км) + 5,5 грн./км. Оцінка 3 (добре).	Є власний автопарк і співпраця з власниками авто. Відомостей про техогляд немає. Оцінка 1 (погано).	Прийом на роботу після співбесіди в офісі. Оцінка 2 (задовільно).	Виклик за телефоном або через інтернет. Оплата готівкова. Оцінка 2 (задовільно).	Відомості про страховку і техогляди відсутні. Оцінка 1 (погано).
Таксі 902	Мінімальний тариф 30 грн. (до 2 км) + 5 грн./км. Оцінка 3 (добре).	Власного автопарку немає, про вимоги документів про тех. стан автомобіля при прийомі на роботу відомостей немає. Оцінка 1 (погано).	Прийом на роботу дистанційний. Оцінка 1 (погано).	Виклик за телефоном або через додаток. Оплата готівкова, автоматична безготівкова. Оцінка 3 (добре).	Відомості про страховку і техогляди відсутні. Оцінка 1 (погано).
Шансон	Мінімальний тариф 40 грн. (до 1 км) + 6 грн./км. Оцінка 3 (добре).	Власного автопарку немає, є співпраця з 400 машинами, наявність регулярного техогляду. Оцінка 2 (задовільно).	Прийом на роботу дистанційний. Оцінка 1 (погано).	Виклик за телефоном, через додаток або інтернет. Оплата готівкова, автоматична безготівкова. Оцінка 3 (добре).	Відомості про страховку відсутні, є регулярні техогляди. Оцінка 2 (задовільно).
Ягуар	Мінімальний тариф 35 грн. (до	Власного автопарку немає.	Компанія приймає водіїв на	Виклик за телефоном, через	Відомості про страховку і техогляди

	1 км) + 3,5 грн./км. Оцінка 3 (добре).	Автомобіль має бути не старшим за 7 років, вимог до техогляду немає. Оцінка 1 (погано).	роботу без співбесіди та офіційного оформлення через онлайн-форму. Оцінка 1 (погано).	додаток або інтернет. Оплата готівкова, автоматична безготівкова. Оцінка 3 (добре).	відсутні. Оцінка 1 (погано).
Ontaxi	Мінімальний тариф 45 грн. (до 1 км) + 7 грн./км. Оцінка 2 (задовільно).	Власного автопарку немає, вимоги щодо техогляду при прийомі на роботу відсутні. Оцінка 1 (погано).	Прийом на роботу дистанційний, вимоги щодо медогляду відсутні. Оцінка 1 (погано).	Виклик за телефоном та через додаток. Оплата готівкова, автоматична безготівкова. Оцінка 3 (добре).	Страховка відсутня, вимоги до тех. стану автомобіля відсутні. Оцінка 1 (погано).
Joker	Мінімальний тариф 34 грн. (до 1 км) + 4,5 грн./км. Оцінка 3 (добре).	Власного автопарку немає, вимоги щодо техогляду при прийомі на роботу відсутні, є обмеження щодо класу автомобіля. Оцінка 1 (погано).	Компанія приймає водіїв на роботу без співбесіди та офіційного оформлення. Оцінка 1 (погано).	Виклик за телефоном або через інтернет. Оплата готівкова, автоматична безготівкова. Оцінка 2 (задовільно).	Страховка відсутня, вимоги до тех. стану автомобіля відсутні. Оцінка 1 (погано).
Преміум	Мінімальний тариф 30 грн. (до 4 км) + 4 грн./км. Оцінка 3 (добре).	Власного автопарку немає, вимоги щодо техогляду при прийомі на роботу відсутні. Оцінка 1 (погано).	Прийом на роботу дистанційний, вимоги щодо медогляду відсутні, є можливість підписання договору публічної	Виклик за телефоном або через інтернет. Оплата готівкова. Оцінка 2 (задовільно).	Відомості про страховку і техогляди відсутні. Оцінка 1 (погано).

			оферти. Оцінка 1 (погано).		
Shark Taxi	Мінімальний тариф 50 грн. (до 3 км) + 6 грн./км. Оцінка 2 (задовільно).	Власного автопарку немає, вимоги щодо техогляду при прийомі на роботу відсутні. Оцінка 1 (погано).	Прийом на роботу дистанційний, відомості щодо вимоги щодо медогляду відсутні. Оцінка 1 (погано).	Виклик за телефоном або через додаток. Оплата готівкова. Оцінка 2 (задовільно).	Відомості про страховку і техогляди відсутні. Оцінка 1 (погано).

### «Uber».

Компанія була заснована у 2009 р. На українському ринку (зокрема – у Києві) присутня з 2016 р. Частка на ринку: в Україні – близько 51% (через тінізацію ринку точно визначити та спроектувати на Київ неможливо). Ліцензія на надання таксомоторних послуг відсутня (компанія-агрегатор). Мінімальна вартість поїздки – 40 грн. Не має власного автопарку. Технічний стан автомобілів не контролюється. У базовому виді послуг відсутні вимоги до року випуску авто. У автомобілі лише має бути чистий салон, хороший зовнішній вигляд та наявність справних ременів безпеки. Приймаються також автомобілі ZAZ Sens, Lanos і Lada Granta<sup>40</sup>. З травня 2019 р. до системи можуть приєднатися тільки розмитнені автомобілі на українських номерах<sup>41</sup>. Медогляди, співбесіди, та техогляди відсутні. Офіційне оформлення водіїв згідно КЗПП відсутнє. Прийом на роботу відбувається шляхом підключення до електронної бази, для якого фізична присутність водія у офісі не вимагається (підключення може бути сплачене дистанційно). Кількість годин роботи водія не контролюється. Страхування пасажирів відсутнє. Виклик можна здійснити телефоном, через мобільний додаток або інтернет. Вартість поїздки формується за формулою: 25 грн. (подача авто) + по 4,50 грн. за кожен кілометр шляху + 1,15 грн. за кожен хвилину шляху<sup>42</sup>.

40 [https://docs.google.com/spreadsheets/d/1Xf40nPzgzk3-u8\\_WP2K0NF4p0cpCFQwS79eFLIEagR-0/edit#gid=0](https://docs.google.com/spreadsheets/d/1Xf40nPzgzk3-u8_WP2K0NF4p0cpCFQwS79eFLIEagR-0/edit#gid=0)

41 <https://minfin.com.ua/2019/05/11/37709294/>

42 <https://uberonline.com.ua/tarify-uber-kiev/>



Можливі способи оплати: готівковий, автоматичний безготівковий.

**Висновок (оцінка):**

**Вартість:** 3 (добре).

**Стан автопарку:** 1 (погано).

**Критерії підбору водіїв:** 1 (погано).

**Зручність у використанні:** 3 (добре).

**Безпека пасажирів:** 1 (погано).

**«Uklon».**

Компанія заснована у 2010 р. Частка на ринку: в Україні – близько 25% (дані є неточними через тінізацію ринку). Ліцензія на надання таксомоторних послуг відсутня (компанія-агрегатор). Мінімальний тариф – 45 грн. Не має власного автопарку. Технічний стан автомобілів не контролюється. Медогляди, співбесіди, та техогляди відсутні. Офіційне оформлення водіїв згідно КЗПП відсутнє. Прийом на роботу відбувається шляхом підключення до електронної бази, для якого фізична присутність водія у офісі не вимагається (підключення може бути сплачене дистанційно). Кількість годин роботи водія не контролюється. Компанія страхує своїх пасажирів та водіїв. Виклик можна здійснити через мобільний додаток, або інтернет. Вартість поїздки формується за формулою: 45 грн. (подача авто + мінімальна дистанція у 2 км.) + по 6,50 грн. за кожен кілометр шляху<sup>43</sup>. Можливі способи оплати: готівковий, автоматичний безготівковий.

**Висновок (оцінка):**

**Вартість:** 2 (задовільно).

**Стан автопарку:** 1 (погано).

**Критерії підбору водіїв:** 1 (погано).

**Зручність у використанні:** 3 (добре).

**Безпека пасажирів:** 2 (задовільно).

**«Bolt».**

Компанія заснована у 2013 р. Частка на ринку: в Україні – близько 13% (дані є неточними через тінізацію ринку, спроектувати на Київ можливо лише прямим порівнянням). Ліцензія на надання таксомоторних послуг відсутня (компанія-агрегатор). Мінімальний тариф – 30 грн. Не має власного автопарку. Технічний стан автомобілів не контролюється (у базовому виді послуги). Медогляди, співбесіди, та

---

<sup>43</sup> <https://www.uklon.com.ua/tariffs>

техогляди відсутні. Офіційне оформлення водіїв згідно КЗПП відсутнє. Прийом на роботу відбувається шляхом підключення до електронної бази, для якого фізична присутність водія у офісі не вимагається (підключення може бути сплачене дистанційно). Кількість годин роботи водія не контролюється. Страхування пасажирів відсутнє. Виклик можна здійснити виключно через мобільний додаток. Вартість поїздки формується за формулою: 25 грн. (базовий тариф) + по 4,50 грн. за кожен кілометр шляху + 1,15 грн. за хвилину<sup>44</sup>. Можливі способи оплати: готівковий, автоматичний безготівковий.

**Висновок (оцінка):**

**Вартість:** 3 (добре).

**Стан автопарку:** 1 (погано).

**Критерії підбору водіїв:** 1 (погано).

**Зручність у використанні:** 2 (задовільно).

**Безпека пасажирів:** 1 (погано).

**«Таксі 571».**

Компанія працює з 2010 р. Частку на ринку Києва визначити неможливо через його тінізацію, проте, серед компаній, які працюють легально – одна з найбільших. Має ліцензію на надання таксомоторних послуг. Вартість поїздки стартує від 50 грн. Автопарк складає більше 100 автомобілів (власний автопарк + автопарки юросіб-партнерів + авто ФОП партнерів). Компанія не використовує авто старше 3-х років. Є власне СТО. Дані про співбесіди та умови прийому на роботу відсутні. Компанія страхує усіх своїх пасажирів. Виклик можна здійснити по телефону, або через мобільний додаток. Вартість поїздки формується за формулою: мінімальне замовлення (35 грн.) + плата за кожен кілометр шляху (5,5 грн. у економ-варіанті послуги)<sup>45</sup>. Можливі способи оплати: готівковий, безготівковий (автомобілі обладнані терміналами, але це стосується тільки машин класу комфорт, вартість поїздки у яких стартує від 55 грн.), автоматичний безготівковий.

**Висновок (оцінка):**

**Вартість:** 3 (добре).

**Стан автопарку:** 3 (добре).

**Критерії підбору водіїв:** 2 (задовільно).

**Зручність у використанні:** 3 (добре).

**Безпека пасажирів:** 3 (добре).

---

<sup>44</sup> <https://bolt.eu/ru/cities/kyiv>

<sup>45</sup> <https://571.com.ua/tarify/>

## «Таксі 838».

Цей оператор працює на ринку Києва з 2007 р. Факт наявності ліцензії підтвердити або спростувати неможливо (якщо вона є, то назва бренду компанії не відповідає назві юридичної особи, на яку отримана ліцензія). Вартість поїздки стартує від 30 грн. (дистанція до 1 км.<sup>46</sup>). Власного автопарку компанія не має. Водіїв з власними авто на роботу приймає дистанційно, через механізм заповнення анкети. Вимоги щодо надання ліцензії, документів про технічний та медичний огляд під час прийому на роботу відсутні<sup>47</sup>. Відомості про страховку відсутні. Судячи з механізму прийому водіїв, відсутня і сама страховка. Виклик можна здійснити по телефону, через додаток, або інтернет. Вартість поїздки формується за формулою: мінімальне замовлення (30 грн.) + плата за кожен кілометр шляху (5 грн.). Можливі способи оплати: готівковий.

### **Висновок (оцінка):**

**Вартість:** 3 (добре).

**Стан автопарку:** 1 (погано).

**Критерії підбору водіїв:** 1 (погано).

**Зручність у використанні:** 3 (добре).

**Безпека пасажирів:** 1 (погано).

## «Еліт таксі».

Компанія заснована у 1998 р. Частку на ринку Києва визначити неможливо через його тінізацію, проте, серед компаній, які працюють легально – одна з найбільших. Має ліцензію на надання таксомоторних послуг. Вартість поїздки стартує від 75 грн. Автопарк – 550 автомобілів (компанія співпрацює з 420 перевізниками, близько 370 з яких є ФОП, а близько 50 – юридичними особами, які мають власні автопарки та ліцензованих водіїв<sup>48</sup>). Автомобілі проходять техогляд у відповідності до вимог законодавства. Регулярні медогляди для водіїв компанії є обов'язковими. Прийом водіїв на роботу відбувається згідно вимог КЗПП. Співбесіди проходять очно у офісі. Компанія страхує усіх своїх пасажирів. Виклик можна здійснити по телефону, або через мобільний додаток. Вартість поїздки формується за формулою: мінімальне замовлення + плата за кожен кілометр шляху. Можливі способи оплати:

<sup>46</sup> <http://taxi838.gid44.com/service>

<sup>47</sup> <https://taxi838.ua/kyiv/voditelyam/>

<sup>48</sup> <https://elit-taxi.ua/company/?lang=ru#info>

готівковий, автоматичний безготівковий.

**Висновок (оцінка):**

**Вартість:** 1 (погано).

**Стан автопарку:** 3 (добре).

**Критерії підбору водіїв:** 3 (добре).

**Зручність у використанні:** 3 (добре).

**Безпека пасажирів:** 3 (добре).

**«Таксі 579».**

Компанія існує з 2005 р. Має ліцензію на надання послуг таксі. Вартість поїздки startує від 30 грн. (дистанція до 1 км.<sup>49</sup>). Власного автопарку компанія не має. Водіїв з власними авто на роботу приймає у офісі та дистанційно, через Вайбер. Вимоги щодо надання ліцензії, документів про технічний та медичний огляд підчас прийому на роботу відсутні. Єдина вимога до автомобіля – охайний зовнішній вигляд та рік випуску не старше 2000 р. Відомості про страховку відсутні. Найвірогідніше, відсутня і сама страховка. Виклик можна здійснити по телефону, або через додаток. Вартість поїздки формується за формулою: мінімальне замовлення (30 грн.) + плата за кожен кілометр шляху (6,5 грн.). Можливі способи оплати: готівковий, безготівковий автоматичний.

**Висновок (оцінка):**

**Вартість:** 3 (добре).

**Стан автопарку:** 1 (погано).

**Критерії підбору водіїв:** 1 (погано).

**Зручність у використанні:** 3 (добре).

**Безпека пасажирів:** 2 (задовільно).

**«Фортуна».**

Компанія працює на ринку з 2001 р. Факт наявності ліцензії підтвердити або спростувати неможливо (якщо вона є, то назва бренду компанії не відповідає назві юридичної особи, на яку отримана ліцензія). Вартість поїздки startує від 45 грн. (на околиці міста) та від 50 грн. (у центрі). Компанія декларує наявність “автопарку” з більш ніж 2000 машин, проте, насправді вона працює з водіями на власних авто, підключеними до її електронної бази. Водіїв з власними авто на роботу

---

<sup>49</sup> <https://catalog.taxiservice.com.ua/taxi-kiev/optimalnoe-taksi-579-449>

приймає дистанційно. Вимоги щодо надання ліцензії, документів про технічний та медичний огляд підчас прийому на роботу відсутні. Єдина вимога до автомобіля – охайний зовнішній вигляд та марка “не нижче ЗАЗ СЕНС”<sup>50</sup>. Відомості про страховку відсутні. Найвірогідніше, страховка відсутня. Виклик можна здійснити по телефону, Інтернет, або через додаток. Вартість поїздки формується за формулою: мінімальне замовлення (45-50 грн. в залежності від району) + плата за кожен кілометр шляху (7 грн.). Можливі способи оплати: готівковий, безготівковий автоматичний.

**Висновок (оцінка):**

**Вартість:** 2 (задовільно).

**Стан автопарку:** 1 (погано).

**Критерії підбору водіїв:** 1 (погано).

**Зручність у використанні:** 3 (добре).

**Безпека пасажирів:** 1 (погано).

**«Таксі 1554» («Таксі 220v»).**

Компанія не афішує дату початку діяльності. Факт наявності ліцензії підтвердити або спростувати неможливо (якщо вона є, то назва бренду компанії не відповідає назві юридичної особи, на яку отримана ліцензія). Вартість поїздки startує від 50 грн. Автопарку компанія не має. Працює з водіями на власних авто, підключеними до її електронної бази. Водіїв з власними авто на роботу приймає дистанційно. Вимоги щодо надання ліцензії, документів про технічний та медичний огляд підчас прийому на роботу відсутні. Відомості про страховку відсутні. Імовірно за все, страховка відсутня. Виклик можна здійснити лише телефоном. Вартість поїздки формується за формулою: мінімальне замовлення (50 грн.) + плата за кожен кілометр шляху (4 грн.)<sup>51</sup>. Можливі способи оплати: готівковий, безготівковий.

**Висновок (оцінка):**

**Вартість:** 2 (задовільно).

**Стан автопарку:** 1 (погано).

**Критерії підбору водіїв:** 1 (погано).

**Зручність у використанні:** 1 (погано).

**Безпека пасажирів:** 1 (погано).

---

<sup>50</sup> <http://200-02-02.com>

<sup>51</sup> <https://taxi.poputka.ua/taxi-10733.aspx>

### «Таксі 594».

Компанія існує з 2008 р. Факт наявності ліцензії підтвердити або спростувати неможливо (якщо вона є, то назва бренду компанії не відповідає назві юридичної особи, на яку отримана ліцензія). Вартість поїздки стартує від 30 грн. Власного автопарку компанія не має. Водіїв на роботу приймає дистанційно. Будь які вимоги щодо надання ліцензії, документів про технічний та медичний огляд підчас прийому на роботу відсутні. Страхівка відсутня. Виклик можна здійснити по телефону, або через Інтернет. Вартість поїздки формується за формулою: мінімальне замовлення (30 грн.) + плата за кожен кілометр шляху (4 грн.)<sup>52</sup>. Можливі способи оплати: готівковий, безготівковий.

**Висновок (оцінка):**

**Вартість:** 3 (добре).

**Стан автопарку:** 1 (погано).

**Критерії підбору водіїв:** 1 (погано).

**Зручність у використанні:** 2 (задовільно).

**Безпека пасажирів:** 1 (погано).

### «Мотор».

Сайт компанії функціонує з 2010 р<sup>53</sup>. Рік заснування компанія не афішує. Факт наявності ліцензії підтвердити або спростувати неможливо (якщо вона є, то назва бренду компанії не відповідає назві юридичної особи, на яку отримана ліцензія). Вартість поїздки стартує від 30 грн. Власного автопарку компанія не має. Водіїв на роботу приймає дистанційно. Будь які вимоги щодо надання ліцензії, документів про технічний та медичний огляд підчас прийому на роботу відсутні. Страхівка відсутня. Виклик можна здійснити виключно по телефону. Можливі способи оплати: готівковий.

**Висновок (оцінка):**

**Вартість:** 3 (добре).

**Стан автопарку:** 1 (погано).

**Критерії підбору водіїв:** 1 (погано).

**Зручність у використанні:** 1 (погано).

**Безпека пасажирів:** 1 (погано).

---

52 <http://taxikiev.org>

53 <https://taximotor.com.ua>

## «Лайф».

Вся інформація про компанію, наявна в мережі, є застарілою, або неактуальною. Її сайт не функціонує. У переліку ліцензій на надання послуг таксі у м. Києві значяться дві компанії зі схожими назвами. Визначити, чи вони мають стосунок до даної служби таксі не є можливим. Опитані авторами дослідження експерти у галузі таксі стверджують, що дана компанія не має власного автопарку, та приймає водіїв на роботу дистанційно. Страхівка відсутня. Виклик можна здійснити лише телефоном. Вартість поїздки перебуває у межах середнього цінового сегменту. Можливі способи оплати: готівковий.

### **Висновок (оцінка):**

**Вартість:** 2 (задовільно).

**Стан автопарку:** 1 (погано).

**Критерії підбору водіїв:** 1 (погано).

**Зручність у використанні:** 1 (погано).

**Безпека пасажирів:** 1 (погано).

## «Абсолют».

Компанія присутня на ринку з 2003 р. Позиціонує себе не як перевізник, а виключно як служба з надання диспетчерських послуг. Відповідно, ліцензія перевізника відсутня. Вартість поїздки стартує від 40 грн. Власного автопарку компанія не має. Водіїв на роботу приймає дистанційно. Від кожного водія вимагається наявність ліцензії на пасажирські перевезення та страховки автомобіля і пасажира. Виклик можна здійснити по телефону, через мобільний додаток, або Інтернет. Вартість поїздки формується за формулою: мінімальне замовлення (40 грн. за 1 км.) + плата за кожен кілометр шляху (7 грн.)<sup>54</sup>. Можливі способи оплати: готівковий, автоматичний безготівковий.

### **Висновок (оцінка):**

**Вартість:** 2 (задовільно).

**Стан автопарку:** 2 (задовільно).

**Критерії підбору водіїв:** 2 (задовільно).

**Зручність у використанні:** 3 (добре).

**Безпека пасажирів:** 2 (задовільно).

---

<sup>54</sup> <http://taxikiev.org>

### «Експрес таксі».

Одна з найстарших компаній на ринку таксі Києва, працює більше 20 років. Має ліцензію на надання таксомоторних послуг. Вартість поїздки стартує від 50 грн. Компанія має як власний автопарк, який складається з авто марок “Toyota Corolla” та “Toyota Camry”<sup>55</sup>, так і співпрацює з водіями з власними таксі. Співбесіди проводить у офісі. Наявні вимоги щодо технічного стану автомобіля та медогляду водія. Наявна страховка пасажирів. Виклик можна здійснити телефоном, через мобільний додаток, або Інтернет. Вартість поїздки формується за формулою: мінімальне замовлення (50 грн. за 2 км.) + плата за кожен кілометр шляху (14 грн.)<sup>56</sup>. Можливі способи оплати: готівковий, безготівковий.

**Висновок (оцінка):**

**Вартість:** 1 (погано).

**Стан автопарку:** 3 (добре).

**Критерії підбору водіїв:** 3 (добре).

**Зручність у використанні:** 3 (добре).

**Безпека пасажирів:** 3 (добре).

### «Гранд таксі».

Компанія присутня на ринку з 2001 р. Факт наявності ліцензії підтвердити або спростувати неможливо (якщо вона є, то назва бренду компанії не відповідає назві юридичної особи, на яку отримана ліцензія). Вартість поїздки стартує від 39 грн. (на околиці міста), та від 47 грн. (у центрі). Власного автопарку компанія не має. Водіїв на роботу приймає дистанційно. Автомобілі контролюються за країною виробництва (допускаються лише іномарки). Компанія декларує наявність регулярних техоглядів. Відомості про страховку відсутні. Виклик можна здійснити по телефону, через Інтернет, або через мобільний додаток. Вартість поїздки формується за формулою: мінімальне замовлення (39-47 грн. в залежності від району) + плата за кожен кілометр шляху (7 грн.)<sup>57</sup>. Можливі способи оплати: готівковий, автоматичний безготівковий.

**Висновок (оцінка):**

**Вартість:** 2 (задовільно).

---

55 <https://express-taxi.ua/vacancy/voditel-na-avto-kompanii>

56 <https://catalog.taxiservice.com.ua/taxi-kiev/ekspres-taksi-656>

57 <http://grandtaxi.com.ua/tariffs/>



**Стан автопарку:** 2 (задовільно).  
**Критерії підбору водіїв:** 1 (погано).  
**Зручність у використанні:** 3 (добре).  
**Безпека пасажирів:** 2 (задовільно).

#### **«Бос таксі».**

Компанія є однією з найстарших на ринку. Точну дату свого заснування не афішує. Має ліцензію на здійснення таксомоторних перевезень, видану у 2010 р. Вартість поїздки startує від 40 грн. Власного автопарку компанія не має. Співбесіди з водіями проводить у офісі. Вимагає наявності техогляду та медогляду. Відомості щодо страховки пасажирів та водіїв відсутні. Виклик можна здійснити лише телефоном. Вартість поїздки формується за формулою: мінімальне замовлення (40 грн., до 1 км.) + плата за кожен кілометр шляху (4 грн.)<sup>58</sup>. Можливі способи оплати: готівковий, безготівковий (на деяких машинах компанії встановлені термінали).

#### **Висновок (оцінка):**

**Вартість:** 3 (добре).

**Стан автопарку:** 3 (добре).

**Критерії підбору водіїв:** 3 (добре).

**Зручність у використанні:** 2 (задовільно).

**Безпека пасажирів:** 3 (добре).

#### **«Авангард».**

Компанія не афішує дату свого заснування. Позиціонує себе не як перевізник, а як служба, що надає послуги інформаційно-консультативного характеру. Вартість поїздки startує від 30 грн. Власного автопарку компанія не має. Для водіїв можлива фіксація надання послуг компанії у форматі договору публічної оферти, проте, вкрай сумнівно, що усі водії підписують такий договір. Прийом на роботу водіїв з власними авто відбувається дистанційно. Виклик можна здійснити телефоном, або через Інтернет. Вартість поїздки формується за формулою: мінімальне замовлення (30 грн., до 1 км.) + плата за кожен кілометр шляху (4 грн.)<sup>59</sup>. Можливі способи оплати: готівковий.

#### **Висновок (оцінка):**

**Вартість:** 3 (добре).

---

<sup>58</sup> <https://catalog.taxiservice.com.ua/taxi-kiiev/boss-taksi-597>

<sup>59</sup> <https://avangard-taxi.kiev.ua>

**Стан автопарку:** 1 (погано).  
**Критерії підбору водіїв:** 1 (погано).  
**Зручність у використанні:** 2 (задовільно).  
**Безпека пасажирів:** 1 (погано).

#### «Таксі 808».

Компанія працює з 2011 р. Факт наявності ліцензії підтвердити або спростувати неможливо (якщо вона є, то назва бренду компанії не відповідає назві юридичної особи, на яку отримана ліцензія). Вартість поїздки стартує від 35 грн. Більшість водіїв працюють на власних авто. Їх підключення до бази відбувається після співбесіди в офісі. Єдина вимога до власних авто водіїв – клас автомобіля не нижче за “Daewoo Lanos”. Також існує можливість працювати на авто компанії. Відомості про страховку відсутні. Виклик можна здійснити телефоном та через Інтернет. Вартість поїздки формується за формулою: мінімальне замовлення (35 грн. до 1 км) + плата за кожен кілометр шляху (5,5 грн.)<sup>60</sup>. Можливі способи оплати: готівковий.

**Висновок (оцінка):**

**Вартість:** 3 (добре).

**Стан автопарку:** 1 (погано).

**Критерії підбору водіїв:** 2 (задовільно).

**Зручність у використанні:** 2 (задовільно).

**Безпека пасажирів:** 1 (погано).

#### «Таксі 902».

Компанія не афішує рік свого заснування. Позиціонує себе не як перевізник, а як служба, що надає послуги інформаційно-консультативного характеру. Вартість поїздки стартує від 30 грн. Власного автопарку компанія не має. Для водіїв можлива фіксація надання послуг компанії у форматі договору публічної оферти, проте, вкрай сумнівно, що усі водії підписують такий договір. Прийом на роботу водіїв з власними авто відбувається дистанційно. Виклик можна здійснити телефоном та через мобільний додаток. Вартість поїздки формується за формулою: мінімальне замовлення (30 грн. до 2 км) + плата за кожен кілометр шляху (5 грн.)<sup>61</sup>. Можливі способи оплати: готівковий, автоматичний безготівковий.

---

<sup>60</sup> <https://www.taxi-808.in.ua/prices/>

<sup>61</sup> <https://taxi902.com.ua/tseny-taksi>

**Висновок (оцінка):**

**Вартість: 3 (добре).**

**Стан автопарку: 1 (погано).**

**Критерії підбору водіїв: 1 (погано).**

**Зручність у використанні: 3 (добре).**

**Безпека пасажирів: 1 (погано).**

**«Шансон».**

Компанія працює на київському ринку з 2002 р. Факт наявності ліцензії підтвердити або спростувати неможливо (якщо вона є, то назва бренду компанії не відповідає назві юридичної особи, на яку отримана ліцензія). Вартість поїздки стартує від 40 грн. Компанія декларує, що має 97 водіїв та автопарк з близько 400 машин (маються на увазі авто водіїв, які співпрацюють з компанією). Розбіжність у цифрах дає зрозуміти, що більша частина водіїв працюють нелегально. Компанія декларує наявність регулярного техогляду. Відомості про вимоги до водіїв не афішуються, проте, за твердженнями експертів у галузі, опитаних авторами дослідження, підключення до бази відбувається дистанційно. Відомості про страховку відсутні. Виклик можна здійснити телефоном, через Інтернет, та за допомогою мобільного додатку. Вартість поїздки формується за формулою: мінімальне замовлення (40 грн. до 1 км) + плата за кожен кілометр шляху (6 грн.)<sup>62</sup>. Можливі способи оплати: готівковий, автоматичний безготівковий.

**Висновок (оцінка):**

**Вартість: 3 (добре).**

**Стан автопарку: 2 (задовільно).**

**Критерії підбору водіїв: 1 (погано).**

**Зручність у використанні: 3 (добре).**

**Безпека пасажирів: 2 (задовільно).**

**«Ягуар».**

Компанія не афішує дату свого заснування. Факт наявності ліцензії підтвердити або спростувати неможливо (якщо вона є, то назва бренду компанії не відповідає назві юридичної особи та, на яку отримана ліцензія). Вартість поїздки стартує від 35 грн. Власного автопарку компанія не має. Компанія відкрито декларує те, що приймає водіїв на

---

<sup>62</sup> <http://taxishanson.com>

роботу без співбесіди та офіційного оформлення. Відбувається це шляхом заповнення онлайн-форми та підключення до бази. Відомості про страховку відсутні. Найімовірніше, її нема. Вимоги до автомобілів передбачають, що вони повинні бути не старшими за 7 років та класом не нижче за “Daewoo Lanos”<sup>63</sup>. Виклик можна здійснити телефоном, через Інтернет, та за допомогою мобільного додатку. Вартість поїздки формується за формулою: мінімальне замовлення (35 грн. до 1 км) + плата за кожен кілометр шляху (3,5 грн.)<sup>64</sup>. Можливі способи оплати: готівковий, автоматичний безготівковий.

**Висновок (оцінка):**

**Вартість:** 3 (добре).

**Стан автопарку:** 1 (погано).

**Критерії підбору водіїв:** 1 (погано).

**Зручність у використанні:** 3 (добре).

**Безпека пасажирів:** 1 (погано).

### **Ontaxi.**

Компанія не афішує дату свого заснування. Позиціонує себе як надавач інформаційно-консультативних послуг. Ліцензії не має. Де-факто, дана компанія є повторенням моделі “Uber”, “Uklon” тощо. Вартість поїздки стартує від 45 грн. Власного автопарку компанія не має. Прийом водіїв на роботу відбувається дистанційно без будь яких вимог, на зразок медоглядів та техоглядів. Страховка пасажирів відсутня. Виклик можна здійснити телефоном та за допомогою мобільного додатку. Вартість поїздки формується за формулою: мінімальне замовлення (45 грн. до 1 км) + плата за кожен кілометр шляху (7 грн.)<sup>65</sup>. Можливі способи оплати: готівковий, автоматичний безготівковий.

**Висновок (оцінка):**

**Вартість:** 2 (задовільно).

**Стан автопарку:** 1 (погано).

**Критерії підбору водіїв:** 1 (погано).

**Зручність у використанні:** 3 (добре).

**Безпека пасажирів:** 1 (погано).

---

63 <http://jaguartaxi.com.ua/job-info/job-driver.html>

64 <https://catalog.taxiservice.com.ua/taxi-kiev/yaguar-taksi-413>

65 <https://ontaxi.com.ua/ru/clients/kyiv>

## **Joker.**

Компанія не афішує дату свого заснування. Ліцензія на надання таксомоторних послуг відсутня. Вартість поїздки стартує від 34 грн. Власного автопарку компанія не має. Приймає водіїв на роботу без співбесіди та офіційного оформлення. Відбувається це шляхом підключення до електронної бази. Страхівка відсутня. Вимоги до автомобілів передбачають, що вони повинні бути не нижче за класом, ніж “Лада 10 серії”, або “Daewoo Lanos”. Виклик можна здійснити телефоном, або через Інтернет. Вартість поїздки формується за формулою: мінімальне замовлення (34 грн. до 1 км) + плата за кожен кілометр шляху (4,5 грн.)<sup>66</sup>. Можливі способи оплати: готівковий, автоматичний безготівковий.

### **Висновок (оцінка):**

**Вартість:** 3 (добре).

**Стан автопарку:** 1 (погано).

**Критерії підбору водіїв:** 1 (погано).

**Зручність у використанні:** 2 (задовільно).

**Безпека пасажирів:** 1 (погано).

## **«Преміум».**

Компанія не афішує рік свого заснування. Позиціонує себе не як перевізник, а як служба, що надає послуги інформаційно-консультативного характеру. Вартість поїздки стартує від 30 грн. Власного автопарку компанія не має. Для водіїв можлива фіксація надання послуг компанії у форматі договору публічної оферти, проте, вкрай сумнівно, що усі водії підписують такий договір. Прийом на роботу водіїв з власними авто відбувається дистанційно. Виклик можна здійснити телефоном та через Інтернет. Вартість поїздки формується за формулою: мінімальне замовлення (30 грн. до 4 км) + плата за кожен кілометр шляху (4 грн.)<sup>67</sup>. Можливі способи оплати: готівковий.

### **Висновок (оцінка):**

**Вартість:** 3 (добре).

**Стан автопарку:** 1 (погано).

**Критерії підбору водіїв:** 1 (погано).

**Зручність у використанні:** 2 (задовільно).

**Безпека пасажирів:** 1 (погано).

<sup>66</sup> <https://www.joker-taxi.kiev.ua/taxiservice/>

<sup>67</sup> <http://premiumtaxi.kiev.ua/tarify.html>

## **Shark Taxi.**

Компанія не афішує рік свого заснування. Позиціонує себе не як перевізник, а як служба, що надає послуги інформаційно-консультативного характеру. По факту, є компанією-агрегатором. Вартість поїздки стартує від 50 грн. Власного автопарку компанія не має. Прийом на роботу водіїв з власними авто відбувається дистанційно. Відсутні навіть диспетчери. Виклик можна здійснити телефоном та через мобільний додаток. Вартість поїздки формується за формулою: мінімальне замовлення (50 грн. до 3 км) + плата за кожен кілометр шляху (6 грн.)<sup>68</sup>. Можливі способи оплати: готівковий.

### **Висновок (оцінка):**

**Вартість:** 2 (задовільно).

**Стан автопарку:** 1 (погано).

**Критерії підбору водіїв:** 1 (погано).

**Зручність у використанні:** 2 (задовільно).

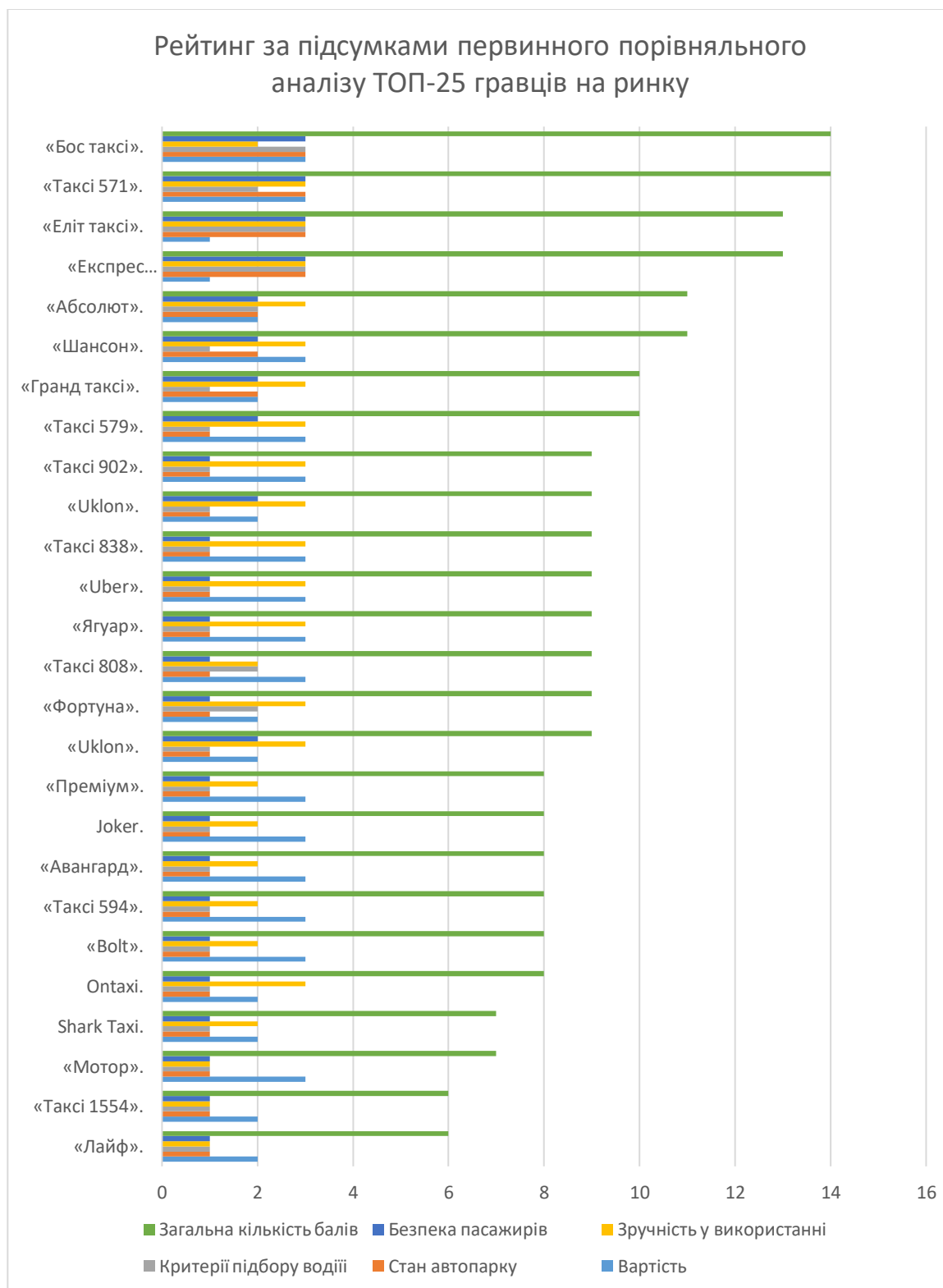
**Безпека пасажирів:** 1 (погано).

### ***Висновки з розділу.***

Базова оцінка компаній таксі за підсумками порівняльного аналізу 25 найбільших перевізників таксі міста Києва:

---

<sup>68</sup> <https://shark-taxi.ua/goroda/kiev>



Вищенаведений огляд демонструє те, що компанії, організовані в традиційний спосіб (які мають власні або партнерські автопарки,

ліцензії на перевезення, дотримуються правил техогляду, та офіційно оформлюють трудові відносини з водіями), які існують на столичному ринку таксі більшу 10 років, набрали найбільшу кількість балів. Власне, перша п'ятірка рейтингу цілком сформована з таких компаній. Бали вони набирали, головним чином, за рахунок категорій “безпека пасажирів”, “критерії підбору водіїв”, та “стан автопарку”. Власне, усі ці три критерії, так чи інакше, пов'язані з питанням комфорту та безпеки перевезень.

Також слід зазначити, що за критерієм зручності у використанні більшість компаній з п'ятірки лідерів не поступаються компаніям-агрегаторам, на зразок “Uber” та “Bolt”. Зокрема, 4 з 5 компаній-лідерів мають власні мобільні додатки, що дозволяють замовляти таксі без телефонного дзвінка, та розраховуватися за послугу в автоматичному безготівковому режимі.

Водночас, слід зазначити, що за критерієм вартості послуг компанії-лідери рейтингу поступаються більшості перевізників, які не увійшли до ТОП-5. Проте, такий стан речей є логічним. Легальне працевлаштування, техогляди та медогляди, ведення бухгалтерії, та врешті решт – витрати на більш сучасний автопарк, диктують більш консервативну цінову політику. Слід розуміти, що пасажир, який витрачає на поїздку на таксі такої компанії на 15 – 20 грн. більше, ніж на аналогічну поїздку з іншим перевізником, сплачує ці кошти за безпеку та комфорт.

Що стосується останньої п'ятірки рейтингу, у ній ми бачимо тенденції, зворотні до тих, які спостерігаються у першій п'ятірці. Тут зосереджені компанії, чиї послуги є дешевими, а рівень безпеки та комфорту пасажирів – низьким. Слід також зазначити, що деякі з цих компаній досі не пристосувалися до нових вимог споживача, та не запустили власних сервісів, які дозволяють замовити таксі через Інтернет, або мобільний додаток.

Також слід зазначити, що на шостій позиції з кінця опинилася компанія-агрегатор “Bolt”. Її низькі позиції у рейтингу обумовлені недостатньо ретельним ставленням до підбору водіїв, технічного стану автомобілів, безпеки пасажирів, а також – відсутністю ліцензії на здійснення діяльності, якою вона, фактично, займається.

Інші відомі компанії-агрегатори, такі як “Uklon” та “Uber”, також не посіли високих місць у рейтингу ТОП-25, опинившись у його середині, серед компаній з посередніми та низькими показниками за більшістю критеріїв.



### 3. ЕКСПЕРТНЕ ОПИТУВАННЯ ТА АНАЛІЗ ЙОГО РЕЗУЛЬТАТІВ.

#### *3.1. Визначення провідних експертів та фахівців у галузі надання таксомоторних послуг.*

У ході проведення дослідження, нами було сформовано список провідних експертів та фахівців ринку таксі м. Києва, який базувався на компетентності та авторитетності представника експертного середовища у галузі. Підходячи до формування експертного списку, ми включили до нього як спеціалістів, котрі працювали у державних структурах, діяльність яких стосувалася транспортних питань, так і представників об'єднань водіїв, власників окремих служб таксі, профспілок та ін.

За результатами аналізу інформації з відкритих джерел, до нашого списку ми включили 19 експертів та фахівців ринку, 10 з яких відповіли на запитання та надали згоду на оприлюднення своїх прізвищ:

- Антонюк Андрій, голова “Української таксомоторної асоціації”;
- Балін Володимир, перший віце-президент громадської організації «Український транспортний союз»;
- Живило Дмитро, Голова Київського відділення Українського Транспортного Союзу, заступник Голови Профспілки таксистів України;
- Паперовий Юрій, член експертно-апеляційної ради при Комітеті регуляторної політики;
- Попик Василь, голова Профспілки таксистів України;
- Приймак Олег, власник “Експрес таксі”;
- Скаршевський Віктор, економічний експерт;
- Староватова Анна, керівник служби “Еліт-таксі”;
- Шульга Олександр, экс-директор Київпастрансу;
- Червоненко Євген, экс-міністр транспорту та зв'язку України.

Частина експертів відмовилися відповідати на запитання авторів дослідження, або не змогли надати відповіді з інших причин.

### *3.2. Експертне опитування та його результати.*

У ході опитування, експертам та фахівцям галузі були задані питання, що стосувалися: ретельності ставлення перевізників до підбору водіїв; наявності або відсутності легального оформлення водія; наявності вимог до класу автомобіля і перевірок його стану; наявності та кількості вимог до перевізників/ водіїв (стаж водіння, стан здоров'я, нарко- та алкозалежність, судимості, знання вулиць міста, зовнішній вигляд); наявності регулярних перевірок стану здоров'я водіїв; ретельності дотримання компаніями трудового законодавства; а також – тривалості робочої зміни водія.

Порівняння компаній відбувалося і на основі вказаних експертами та фахівцями галузі економічних показників: найвищих/найнижчих цін на перевезення; розміру легального доходу водія та доходу з урахуванням неофіційних виплат.

У окрему групу були виділені питання безпеки перевезень пасажирів у таксі та відповідальності служби таксі у випадку особливих обставин. Зокрема, ми запитали експертів та фахівців галузі про наступне: автомобілі яких компаній найчастіше потрапляють у ДТП; у яких компаніях пасажирів застраховані від збитків у разі ДТП; які компанії готові нести відповідальність перед пасажиром за якість, комфорт, безпеку, своєчасне подання автомобіля і т. ін.

Нижче наведені дані експертного опитування. Вони будуть використані з метою уточнення рейтингу, складеного нами за підсумками попереднього розділу. Тим компаніям, які експерти та фахівці галузі згадали у позитивному ключі, будуть надані додаткові бали у відповідній категорії (не більше одного балу від одного експерта у одній категорії).

Маємо відзначити, що окремі експерти та фахівці ринку, надаючи відповіді, згадували компанії, котрі не враховані у сформованому вище списку ТОП-25 перевізників таксі м. Києва: RedWhite Taxi, Яндекс.Таксі, Таксі 292, Linkor Taxi, Аврора, 059, Еталон таксі, Five, Lider taxi.

**Антонюк Андрій, голова «Української таксомоторної асоціації».**

Експерт у рамках опитування визначив трьох лідерів рейтингу та трьох лідерів антирейтингу ринку таксі м. Києва.

За його словами, “Еліт таксі”, “Бос таксі” та “Експрес таксі” найретельніше ставляться до підбору водіїв; оформляють водіїв згідно з вимогами чинного законодавства (при цьому, вони єдині на ринку таксі м. Києва це роблять); мають високі вимоги до автомобілів та перевіряють технічний стан автомобілів перед залученням їх до перевезення пасажирів (решта перевізників – ні); мають вимоги до водіїв перед прийомом їх на роботу та до них не можна влаштуватися без приходу на співбесіду й без огляду автомобіля; вони приділяють увагу перевіркам стану здоров’я водіїв перед виїздом та мають найбільш клієнтоорієнтований підхід.

А от “Uber”, “Bolt” та “Uklon” не перевіряють водіїв перед реєстрацією у системі, у них відсутні, або майже відсутні вимоги до автомобілів та до водіїв при прийомі на роботу.

Експерт відмітив, що найбільше водіїв наразі працює у наступних компаніях: “Uber”, “Uklon”, “838”, “571”, “Еліт таксі”, “Експрес таксі”, “Бос таксі”.

При цьому, найзручніший інтерфейс для виклику у “Еліт таксі”, “Uber”, “Bolt”, “Uklon”, “838”, “571”, а найкоротший час подачі автомобіля – у “Uber”, “Uklon”, “Еліт таксі”, “838”, “571”, “Експрес таксі”, “Бос таксі”.

Найнижчі ціни у м. Києві мають наступні перевізники таксі: “Студент таксі”, “Аврора”, “Uber”, “Bolt”, “Uklon”, але вартість може значно різнитися, в залежності від пікових коефіцієнтів.

Коментуючи випадки ДТП, експерт зазначив, що у ДТП найчастіше потрапляють водії “Uber”, “Bolt”, та “Uklon”, при цьому пасажир застрахований лише у “Еліт таксі”, “Bolt” і “Uklon”.

**Додаткові бали від А. Антонюка отримують наступні компанії:**

“Еліт таксі”, “Бос таксі” та “Експрес таксі” – по одному балу у категорії “Критерії підбору водіїв”.

“Еліт таксі”, “Uber”, “Bolt”, “Uklon”, “838”, “571” – по одному балу у категорії “Зручність у використанні”.

“Uber”, “Bolt”, “Uklon” – по одному балу у категорії “Вартість”.

**Балін Володимир, перший віце-президент громадської організації «Український транспортний союз».**

Аналізуючи ринок таксі загалом, експерт зазначив, що таксомоторні перевезення в Україні характеризуються високим рівнем тінізації, при цьому у відносно правовому полі працюють лише 2-5% транспортних засобів, котрі задіяні у наданні послуг таксі населенню.

Балін визначив наступні причини такої ситуації: неефективність контролю з боку держави; відсутність відповідальності інформаційно-диспетчерських служб за залучення до роботи водіїв, що не мають статусу ФОП та необхідного ліцензування; відсутність відповідальності посадових осіб органів місцевого самоврядування за відсутність мережі стоянок таксі на відповідній території.

З цих причин експерт підкреслив, що на порядку денному органів влади України має стояти напрацювання та прийняти нормативно-правових актів, що впровадять вимоги та забезпечать жорсткій контроль за диспетчерськими службами, посилять відповідальність за нелегальну роботу в режимі таксі, запровадять відповідальність посадових осіб органів місцевого самоврядування за відсутність мережі стоянок таксі на відповідній території.

При цьому, існуюча законодавча база має достатньо можливостей для посадовців всіх рівнів проводити цілеспрямовану роботу по створенню легального ринку таксомоторних перевезень в Україні, і найбільш зацікавленими в цьому мають бути місцеві органи влади, тому що таким способом буде збільшено обсяг надходження податків до місцевих бюджетів.

За підсумками експертного коментаря маємо зазначити, що **жодна з компаній не отримувє додаткових рейтингових балів від В. Баліна**, оскільки фахівець ринку не виокремлював конкретні компанії, а дав загальну характеристику ринку таксі та проблем на ньому.

**Живило Дмитро, Голова Київського відділення Українського Транспортного Союзу, заступник Голови Профспілки таксистів України.**

Коментуючи ринок таксі м. Києва, експерт розділив служби таксі на дві категорії:

1. Служби таксі, які максимально легально та відповідально діють на українському ринку таксі, сплачують податки, ретельно підбирають водіїв, турбуються про технічний стан автомобілів, є професіоналами

ринку та членами профспілок таксистів: “Еліт таксі”, “059”, “Експрес таксі”, “Еталон таксі ” та ін.

2. Служби таксі, які поводяться як служби таксі, але уникають юридичної відповідальності за роботу на ринку. Це компанії Uber, Uklon, Bolt та інші, котрі працюють через додаток. Для влаштування на роботу у такі компанії водіям вистачає лише відправити документи через електронну форму, але ніхто не перевіряє відповідність цих документів реальності, тому вони навіть можуть належати іншій людині.

Експерт підкреслив, що наразі щоденний огляд водія та стану автомобіля робить водія неконкурентним, тому що на дану процедуру витрачаються час та гроші, але зазначені в першому пункті компанії, по-перше, ретельно підбирають водіїв, а по-друге, мінімум раз на тиждень візуально контактують з водіями. Цього немає в Uber, Bolt та інших компаніях, котрі працюють за аналогічним принципом.

Коментуючи випадки ДТП, Живило відмітив, що найчастіше у ДТП потрапляють автомобілі таксі без брендуння – часто візуально навіть не можна визначити, що даний автомобіль працює у службі таксі. При цьому, 90% водіїв, котрі співпрацюють з сучасними сервісами, не мають на автомобілях розпізнавальних знаків.

З тих автомобілів, котрі розпізнавальні знаки мають, №1 за аварійністю Uber, №2 – Bolt, №3 – Uklon.

**Додаткові бали від Д. Живиля отримують наступні компанії:**

“Еліт таксі” та “Експрес таксі” – по одному балу у категорії “Критерії підбору водіїв”.

**Паперовий Юрій, член експертно-апеляційної ради при Комітеті регуляторної політики.**

У рамках опитування експерт виділив “Еліт таксі” як компанію, яка найретельніше ставиться до підбору водіїв, а “Експрес таксі” – як компанію, яка частіше оформляє водіїв, згідно з вимогами чинного законодавства. Також ці дві компанії, за його словами, мають найжорсткіші вимоги до класу автомобілів.

Однак він зауважив, що жодна компанія таксі у Києві не перевіряє технічний стан автомобілів перед залученням їх до перевезення пасажирів, а також жодна компанія таксі не має вимог до своїх перевізників.

За словами Юрія Паперового, у “Bolt” та “Uber” можна влаштуватися без співбесіди та попереднього огляду автомобіля, а ще

в цих компаніях працює найбільша кількість водіїв. Натомість, для роботи у “Еліт таксі” доведеться приїхати в офіс, пройти співбесіду та підтвердити технічний стан автомобіля.

Найбільший білий дохід водії мають там, де оформляються офіційно, у приватних компаніях. А от тривалість робочого дня для водія таксі не регламентується у жодній з компаній і водій працює стільки, скільки хоче або може.

Найдорожчими на ринку київського таксі експерт назвав “Еліт таксі” та “Експрес таксі”. “Bolt” та “Uber” – найдешевшими з приблизно однаковим рівнем вартості. При цьому зауважив, що вартість поїздки залежить від типу транспортного засобу, кілометражу, фірми, форми надання інформаційних послуг та наявності техогляду.

За думкою експерта, популярність перевізника таксі у клієнтів залежить від якості, безпеки та вартості. При цьому, легальність напряду впливає на безпеку пасажира, але одночасно й на остаточну вартість поїздки, тому що, якщо таксі нелегальне, це призводить до зниження вартості поїздки через несплату податків, але одночасно й не гарантує страхування від нещасних випадків.

**Додаткові бали від Ю. Паперового отримують наступні компанії:**

“Еліт таксі” та “Експрес таксі” – по одному балу у категорії “Критерії підбору водіїв”.

“Bolt” та “Uber” – по одному додатковому балу у категорії “Вартість”.

**Попик Василь, голова Профспілки таксистів України.**

Експерт галузі, коментуючи питання того, які компанії таксі найретельніше ставляться до підбору водіїв, частіше оформлюють водіїв згідно з вимогами чинного законодавства, перевіряють технічний стан автомобілів та мають вимоги до водіїв при прийомі на роботу, підкреслив, що лише ті, які мають на автомобілях брендування та розпізнавальні знаки (наклейки з назвою служби таксі, номер телефону і т. ін.), не уточнюючи, які саме це компанії.

Експерт підкреслив, що компанії, які працюють тільки через додаток, не несуть відповідальності перед пасажирами.

При цьому, він виділив “Еліт таксі” та “Експрес таксі” як такі, що мають вимоги до класу автомобілів, до яких для працевлаштування обов’язково приїхати в офіс, пройти співбесіду та підтвердити технічний стан автомобіля, котрі приділяють увагу стану здоров’я

водія, найбільш ретельно дотримуються вимог трудового законодавства, мають найбільш клієнтоорієнтований підхід, сплачують найбільше податків до бюджету.

Що стосується вартості перевезення, найвищі ціни мають “Еліт таксі” та “Експрес таксі”, компенсуючи таким способом високу якість надання послуг, а найнижчі ціни в Uber та Uklon.

Попик відзначив, що популярність перевізника у клієнта першочергово залежить від якості та вартості надання послуг.

**Додаткові бали від В. Попика отримують наступні компанії:**

“Еліт таксі” – по одному балу у категоріях “Критерії підбору водіїв” та “Стан автопарку”.

“Експрес таксі” – по одному балу у категоріях “Критерії підбору водіїв” та “Стан автопарку”.

“Uber” – один бал у категорії “Вартість”.

“Uklon” – один бал у категорії “Вартість”.

**Приймак Олег, власник “Експрес таксі”.**

Характеризуючи ринок таксі м. Києва, фахівець ринку визначив, що найретельніше до підбору водіїв ставиться “Еліт таксі”, а найкраще дотримуються трудового законодавства “Експрес таксі”. Найбільші вимоги до класу та безпеки автомобіля у “Еліт таксі” та “Експрес таксі”, найменші – в “Bolt” та “Uber”. Також він зазначив, що в “Bolt” та “Uber” можна реєструватися без документів через інтернет, а в “Еліт таксі” наявність документів для оформлення водія є обов’язковою.

Що стосується тривалості робочої зміни водія – в усіх компаніях вона не регламентована і водій може працювати скільки захоче.

При цьому, фахівець повідомив, що вартість поїздки залежить в першу чергу від класу автомобіля, відстані поїздки, техогляду та способу виклику таксі (диспетчерська, додаток).

Найбільш аварійними О. Приймак вважає таксі, які працюють нелегально та не мають розпізнавальних знаків служби таксі на автомобілі. Також він зазначив, що основними критеріями для вибору таксі у клієнта є професіоналізм, комфорт та вартість.

**Додаткові бали від О. Приймака отримують наступні компанії:**

“Еліт таксі” – по одному балу у категоріях “Критерії підбору водіїв”, та “Стан автопарку”.

Компанії “Експрес таксі” додаткові бали від О. Приймака не нараховуємо через очевидний конфлікт інтересів.

## **Скаршевський Віктор, економічний експерт.**

Коментуючи питання сплати податків до бюджету, експерт підкреслив, що сплата податків – відповідальність водіїв таксі, тому тільки від них залежить, сплатять вони податки чи ні, і чи буде їхній дохід легальним або неофіційним. Зважаючи, що більша частина ринку таксі зараз знаходиться в тіні (95-98%), до бюджету сплачується мінімум податків. При цьому зазначив, що обмежень тривалості робочого дня водія наразі немає.

За його словами, вартість поїздки залежить в першу чергу від відстані, вартості палива, класу автомобіля та комісійних. А популярність перевізника – від вартості послуги, наявності автомобілів та зручності виклику.

Експерт виділив Uklon, Bolt та Uber як компанії з найбільш клієнтоорієнтованим підходом, у котрих є високі вимоги до класу автомобілів; у яких перевіряють технічний стан автомобілів перед залученням до перевезення пасажирів; у яких працює найбільша кількість перевізників і створюється найбільша кількість робочих місць; водії цих компаній отримують найвищі доходи.

При цьому, експерт підкреслив, що “Таксі 292”, “Авангард” та “Linkor” – служби, що мають низькі вимоги до класу автомобілів та найменші вимоги до водіїв.

Влаштуватися водієм без приходу на співбесіду можна у Shark, Linkor Taxi, Таксі 292 і 9700. А от для влаштування на роботу у Bolt необхідно обов’язково приїхати в офіс на співбесіду та підтвердити технічний стан автомобіля.

За словами експерта, відповідальність перед пасажиром у разі ДТП, травмувань, втрати речей і т. ін. готові нести лише Uklon та Bolt.

При цьому, Скаршевський зазначив, що усі компанії таксі зазвичай не перевіряють стан здоров’я водіїв перед виїздом на перевезення пасажирів, також ніхто не дотримується трудового законодавства.

### **Додаткові бали від В. Скаршевського отримують наступні компанії:**

“Uklon”, “Uber” та “Bolt” – по одному балу у категорії “Зручність у використанні”.

“Uklon”, “Uber” та “Bolt” – по одному балу у категорії “Стан автопарку”.

“Uklon” та “Bolt” – по одному балу у категорії “Безпека пасажирів”.

“Bolt” – один бал у категорії “Критерії підбору водіїв”.



## **Староватова Анна, керівник служби “Еліт-таксі”.**

Фахівець галузі визначила “Еліт таксі” як службу, яка найбільш ретельно ставиться до підбору водіїв та їхнього оформлення згідно з чинним законодавством, є найбільш клієнтоорієнтованою, сплачує найбільше податків у бюджет.

Найвищі вимоги до автомобілів мають “Еліт таксі” та “Експрес таксі”, взагалі відсутні ці вимоги в “Uber”.

Для того, щоб влаштуватися на роботу в “Еліт таксі” та “Експрес таксі”, водієві необхідно прийти на співбесіду і підтвердити технічний стан автомобіля, в інших компаніях такої обов’язкової вимоги немає.

Середню зміну водія фахівець визначила у межах 8-9 годин, зазначивши, що іноді вона може сягати 12 годин.

Найбільше працівників, за словами, Анни Староватової, в “Uber” (на послуги даної компанії постійно зростає попит), а от у “Бос таксі” та “Еліт таксі” кількість працівників не змінюється.

Фахівець зазначила, що найнижчі ціни зараз в “Uber” та “Uklon”, а популярність перевізника таксі в першу чергу залежить від вартості, і вже потім – від безпеки перевезення.

### **Додаткові бали від А. Староватової отримують наступні компанії:**

“Експрес таксі” – по одному додатковому балу у категоріях “Критерії підбору водіїв” та “Стан автопарку”.

“Uber” та “Uklon” – по одному балу у категорії “Вартість”

Компанії “Еліт таксі” додаткові бали від А. Староватової не нараховуємо через очевидний конфлікт інтересів.

## **Шульга Олександр, экс-директор Київпастрансу.**

Експерт виділив “Uber” як компанію, яка найбільш ретельно ставиться до підбору водіїв та до їх оформлення згідно з чинним законодавством, дотримується КЗПП, має найбільш клієнтоорієнтований підхід, створює найбільше робочих місць. Також “Uber”, “Five” та “Lider taxi” мають вимоги до класу автомобілів, з якими співпрацюють.

За словами експерта, влаштуватися водієм без співбесіди та огляду автомобіля можна у будь-яку компанію.

Найбільше перевізників працюють в “Uber” та “Five”, зате найбільший дохід отримують водії “Uklon”. При цьому, найвищі ціни у “Люкс таксі”, найнижчі – у “Five”.

Жодна з київських компаній таксі не контролює тривалість робочого дня водія. Найбільше потрапляють у аварії автомобілі “Uber” та “Five”, а від збитків у ДТП застраховані “Uber” та “Uklon”.

Олександр Шульга також зазначив, що популярність перевізника у клієнтів у першу чергу залежить від вартості перевезення, швидкості подачі автомобіля і якості наданих послуг.

**Додаткові бали від О. Шульги отримують наступні компанії:**

“Uber” – у категоріях “Критерії підбору водіїв” та “Стан автопарку”.

“Uber” та “Uklon” у категорії “Безпека пасажирів”.

**Червоненко Євген, экс-міністр транспорту та зв’язку України.**

Провідний експерт ринку відмітив “Еліт таксі” як найбільш цивілізовану компанію, у якої дотримуються головних критеріїв, що впливають на безпеку перевезень. Додаток “Еліт таксі” не набагато гірший за додаток Uber, і їм також дуже зручно користуватися. Крім того, високий рівень надання послуг експерт визначив також в Uber та Яндекс. Таксі, котре наразі йде з українського ринку.

За словами Червоненка, в Uber та аналогічних компаніях неможливо проконтролювати водія взагалі. При цьому, усі водії таксі, котрі працюють нелегально, демпінгують вартість послуг таксі на ринку.

В “Еліт таксі”, RedWhite та Bolt застраховані пасажирів та автомобілі, тому що у них є свої автопарки і вони за ці автопарки відповідають. А користуватися послугами служб таксі, у яких немає своїх автопарків, вкрай небезпечно, тому що у них не контролюється ані технічний стан автомобілів, ані стан здоров’я водія.

**Додаткові бали від Є. Червоненка отримують наступні компанії:**

“Еліт таксі” та “Uber” – по одному балу у категорії “Зручність у використанні”.

“Еліт таксі” та “Bolt” – по одному балу у категорії “Безпека пасажирів”.

## Висновки з розділу.

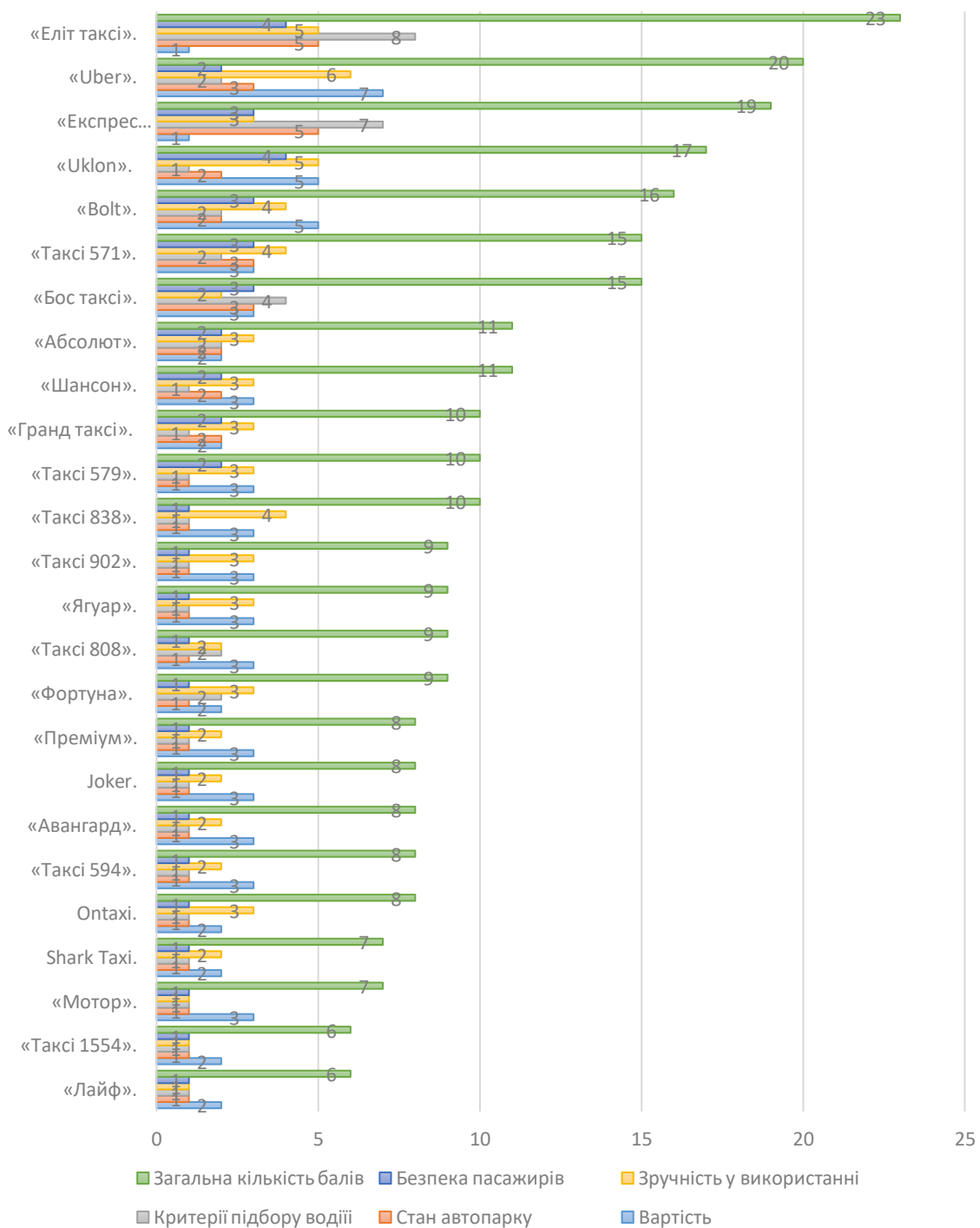
Загалом, результати експертного опитування збігаються з результатами нашого аналізу діяльності 25 найбільших перевізників міста Києва, наведеного у розділі №2 даного дослідження.

Додаткові бали від експертів отримали наступні компанії:

- “Еліт таксі”: +5 балів у категорії “Критерії підбору водіїв”, +2 у категорії “Стан автопарку”, та +2 у категорії “Зручність у використанні”, +1 у категорії “Безпека пасажирів”.
- “Експрес-таксі”: +4 у категорії “Критерії підбору водіїв”, +2 у категорії “Стан автопарку”.
- “Bolt”: +2 у категорії “Вартість”, +1 у категорії “Критерії підбору водіїв”, +1 у категорії “Стан автопарку”, +2 у категорії “Зручність у використанні”, +2 у категорії “Безпека пасажирів”.
- “Uber”: +4 у категорії “Вартість”, +3 у категорії “Зручність у використанні”, +1 у категорії “Критерії підбору водіїв”, +2 у категорії “Стан автопарку”, +1 у категорії “Безпека пасажирів”.
- “Uklon”: +3 у категорії “Вартість”, +1 у категорії “Стан автопарку”, +2 у категорії “Зручність у використанні”, +2 у категорії “Безпека пасажирів”.
- “Бос таксі”: +1 у категорії “Критерії підбору водіїв”.
- “Таксі 838”: +1 у категорії “Зручність у використанні”.
- “Таксі 571”: +1 у категорії “Зручність у використанні”.

Після додавання цих балів, сформований нами рейтинг отримав наступний вигляд:

### Рейтинг за підсумками експертного опитування та порівняльного аналізу ТОП-25 гравців на ринку



Як бачимо, за підсумками експертного опитування, у загальному рейтингу відбулися деякі зміни.

Зокрема, до першої п'ятірки “увірвалися” “Uber”, “Bolt” та “Uklon”, покращивши свої загальні результати на 12, 8 та 7 балів відповідно. Більшість із них були отримані у категоріях “Вартість”, “Зручність у використанні” та “Безпека пасажирів”. А от щодо категорій “Критерії підбору водіїв” та “Стан автопарку”, додаткові бали у них стали результатом оцінки двох експертів: Олександра Шульги та Віктора Скаршевського та мають розбіжності з оцінками діяльності компанії за цими критеріями іншими експертами.

У ТОП-3 рейтингу відбулися зміни: до найвищого рейтингу увійшли “Uber” та “Експрес таксі”, витіснивши “Бос таксі” та “Таксі 579”. “Еліт таксі” стало лідером рейтингу головним чином за рахунок суттєвих переваг над іншими компаніями у категоріях “Критерії підбору водіїв”, “Стан автопарку”, та “Безпека пасажирів”.

## 4. ВИСНОВКИ.

Взявши до уваги дані проведеного дослідження та узагальнений огляд, переходимо до формування рейтингів 25 найбільших компаній, які надають послуги таксі у м. Києві.

Оцінювати компанії ми будемо за трьома критеріями: клієнтоорієнтованість, відповідальність перед пасажирами, безпека та якість надання послуг.

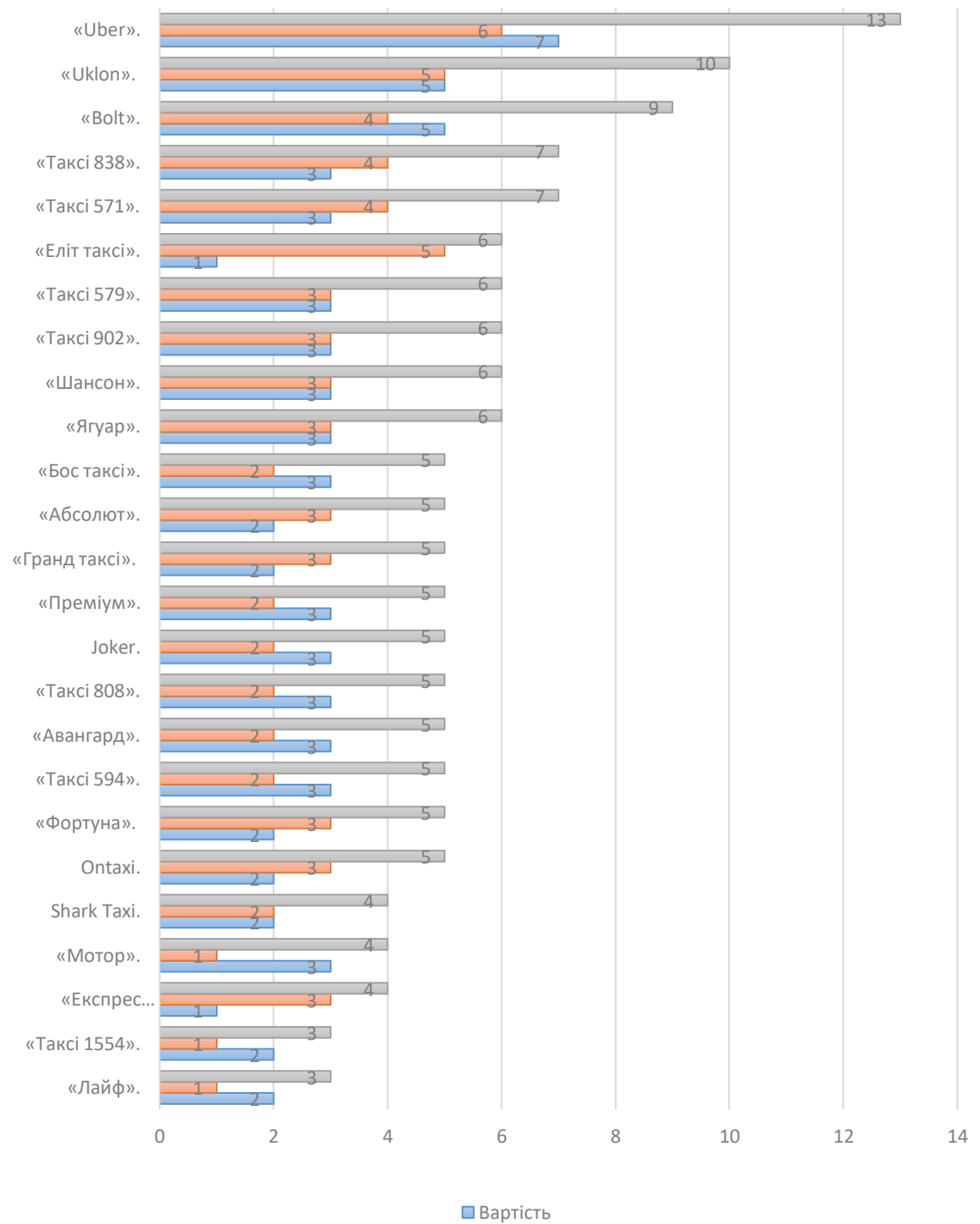
Для визначення у рейтингу клієнтоорієнтованості компанії, яка має найбільш зручний інтерфейс виклику, найнижчі ціни, та найкоротший час подачі, ми проаналізували бали, набрані у категоріях “Зручність у використанні” та “Вартість”.

Визначення компаній, які створюють найбільше офіційних робочих місць, та найбільш ретельно дотримується трудового законодавства ми проводили за допомогою аналізу балів, набраних ними у категорії “Критерії підбору водіїв”.

Формування рейтингу компаній, які найбільш ретельно слідкують за станом свого автопарку та приділяють більше уваги безпеці пасажирів (зокрема, страхують пасажирів та рухомий склад від ДТП), ми проаналізували те, скільки балів вони набрали у категоріях “Стан автопарку”, та “Безпека пасажирів”.

Розпочнемо з рейтингу клієнтоорієнтованості. У ньому компанії розташувалися наступним чином:

## Рейтинг клієнтоорієнтованості ТОП-25 гравців на ринку



Аналізуючи вищенаведений рейтинг, слід зазначити, що стало причиною формування саме такого стану речей у сфері клієнтоорієнтованості на столичному ринку таксі.

Як ми бачимо, перші три позиції займають компанії-мережеві агрегатори “Uber”, “Uklon” та “Bolt”. Основною їх конкурентною перевагою є порівняно низька вартість послуг. Як ми зазначали у першому розділі даного дослідження, демпінгувати мережевим агрегаторам дозволяє великий масштаб їх діяльності. Загальна частка “Uber”, “Uklon” та “Bolt” на українському та київському ринках таксі становить близько 89%. При цьому, компанії позиціонують себе не як перевізники, а виключно як надавачі інформаційно-консультативних послуг. Таким чином, вони позбавляють себе витрат, пов’язаних з офіційним оформленням працівників, техоглядом автомобілів, а подекуди – і страхуванням пасажирів. Ця економія також дозволяє зазначеним компаніям конкурувати з іншими за рахунок демпінгу.

Ще одним фактором, який посприяв зайняттю “Uber”, “Uklon” та “Bolt” першої, другої, та третьої сходинок у рейтингу клієнтоорієнтованості є зручність у використанні. Вона виражена у тому, що саме компанії-агрегатори стали першими, хто запропонував своїм клієнтам мобільні додатки для виклику таксі. У час, коли більше 70 відсотків населення Києва користується смартфонами, першість у застосуванні мобільних додатків надала цим компаніям суттєву конкурентну перевагу.

Проте, дані рейтингу клієнтоорієнтованості свідчать, що час коли наявність мобільного додатку була перевагою лише компаній-агрегаторів, стрімко спливає. Як видно з результатів нашого дослідження, дві “традиційні” компанії-перевізники (“Таксі 838” та “Таксі 571”) не набагато відстають за показником зручності у використанні від лідерів рейтингу клієнтоорієнтованості.

“Таксі 838” та “Таксі 571” поступаються лідерам рейтингу клієнтоорієнтованості лише за показником вартості послуг. Це пояснюється більшою соціальною відповідальністю даних компаній, що призводить до більших видатків на їх функціонування, а як наслідок – і до компенсації цих видатків за рахунок більш високої вартості послуг.

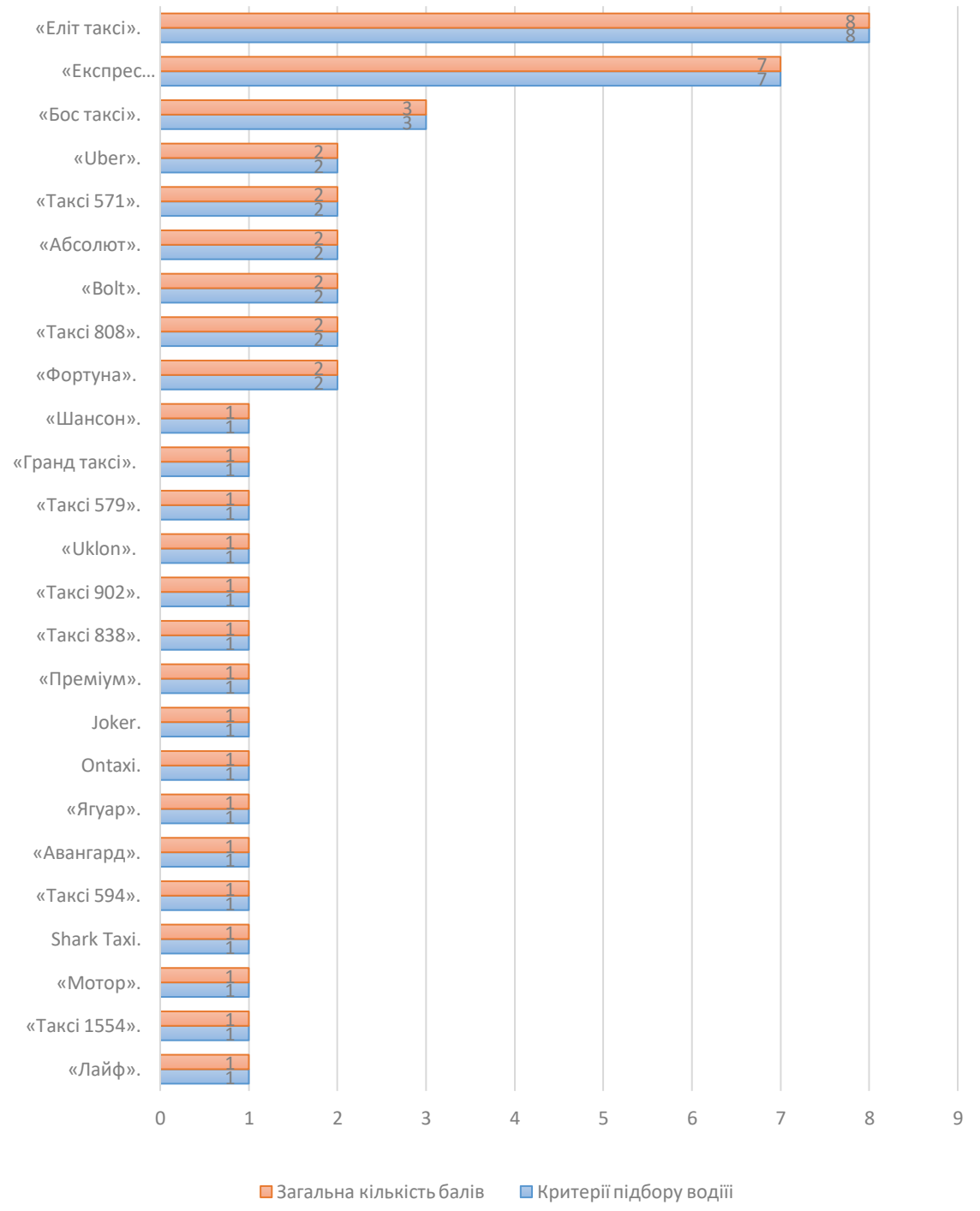
Необхідно відмітити, що лідер загального рейтингу “Еліт таксі” не увійшов до ТОП-5 компаній за показником клієнтоорієнтованості виключно через вищу вартість послуг, яка стала наслідком повністю легальної роботи служби у відповідності до українського законодавства.



Власне кажучи, невелика різниця між 3 та 4 місцем у рейтингу клієнтоорієнтованості, а також – те, що 4 місце з однаковою кількістю балів посіли одразу п'ять компаній, свідчить про те, що традиційні перевізники за останні декілька років пристосувалися до умов конкуренції з агрегаторами, та перейняли їх досвід у створенні мобільних додатків, що роблять послуги компаній більш привабливими для споживачів.

Тепер розглянемо рейтинг відповідальності перед співробітниками та дотримання трудового й галузевого законодавства 25 провідних гравців столичного ринку таксі.

### Рейтинг відповідальності перед співробітниками 25 найбільших київських перевізників таксі



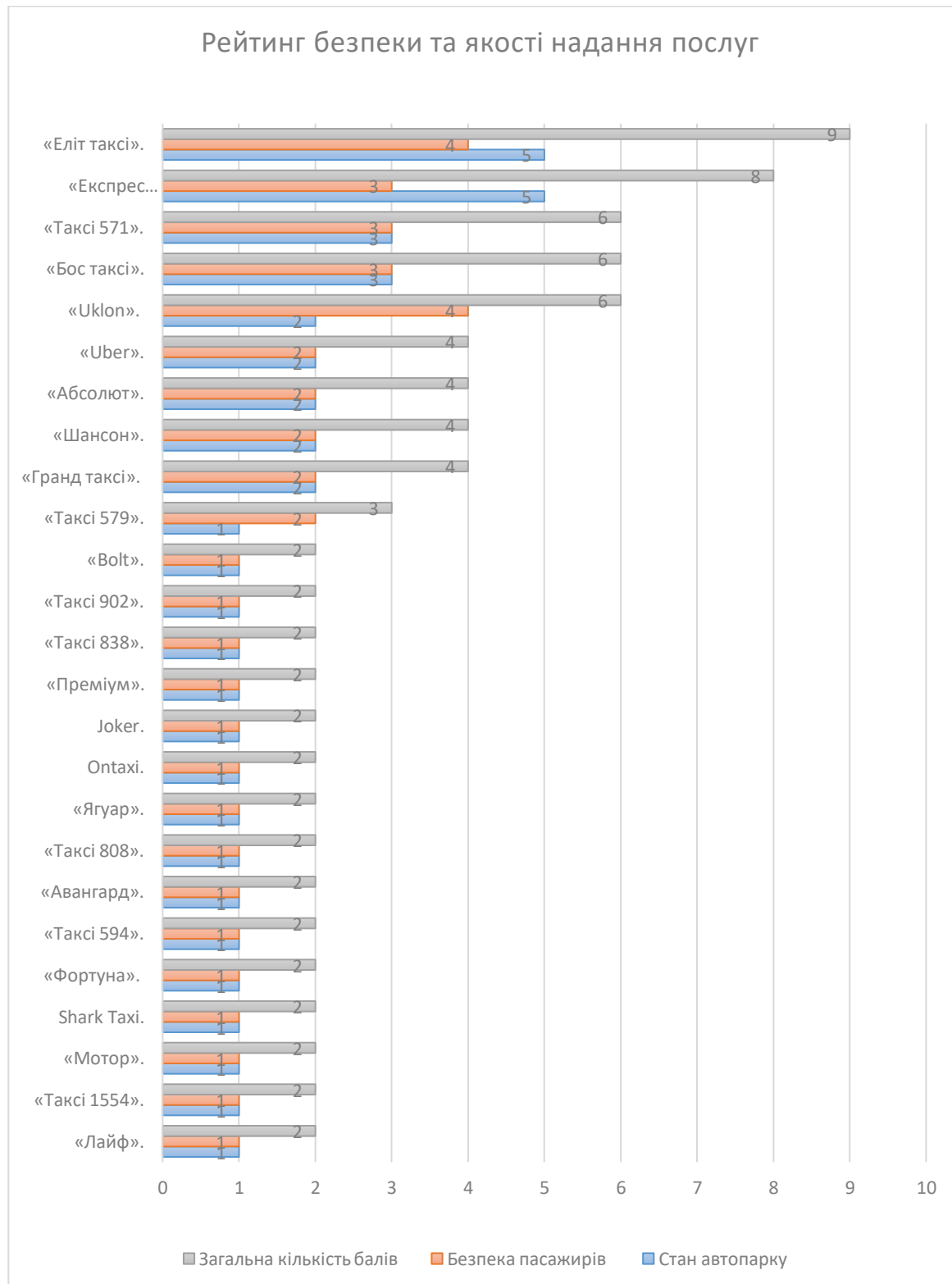
Як видно з цього рейтингу, 25 найбільших київських перевізників у ньому розділилися на три нерівномірні групи.

Перша з них сформована двома компаніями-лідерами рейтингу – “Еліт таксі” та “Експрес таксі”. За час свого існування на київському ринку таксомоторних послуг, вони виробили модель роботи, яка приділяє багато уваги підбору персоналу, зокрема – стану здоров’я, професійних навичок, та, що найважливіше – офіційного оформлення трудових відносин з водіями. За цими показниками вищезазначені компанії поза конкуренцією. Водночас, як ми вже зазначали вище, більша соціальна відповідальність та вищі стандарти безпеки обумовлюють більші витрати, а отже – і вищу якість послуг.

Друга група представлена чотирма компаніями, дві з яких є агрегаторами. До неї увійшли: “Бос таксі”, “Uber”, “Таксі 571”, “Абсолют”, “Bolt”, “Таксі 808”, “Фортуна”. Для компаній з цієї групи характерна наявність певних вимог (не завжди високих) до водіїв при прийомі на роботу. При чому, якщо у “Бос таксі” ці вимоги, за своїм рівнем, тяжіють до лідерів рейтингу, то в “Uber” та “Bolt” вони присутні лише для водіїв та авто, які надаватимуть послуги комфорт-та бізнес класу. Так чи інакше, наявність певних вимог до водіїв при прийомі на роботу ставить компанії з даної групи на середню сходинку у рейтингу соціальної відповідальності, що майже не позначається на ціні їх послуг, проте є конкурентною перевагою у порівнянні з тими перевізниками, про яких піде мова нижче.

До третьої групи увійшло 16 компаній, що становить абсолютну більшість з нашого списку ТОП-25 київських перевізників таксі. Для неї характерна відсутність будь яких вимог (окрім наявності автомобіля та водійського посвідчення) до водіїв при прийомі на роботу. Працевлаштування відбувається без співбесіди та перевірки довідки про медогляд. У більшості випадків, водію достатньо просто заповнити електронну анкету, та сплатити внесок за користування електронною базою. Деякі компанії, намагаючись уникнути штрафних санкцій за несплату податків, оформлюють такі стосунки з водіями шляхом підписання договору публічної оферти та, начебто, надання їм інформаційних послуг. Недостатнє регулювання подібної діяльності дозволяє їм, за допомогою даної схеми, працювати в тіні роками. Звісно, говорити про безпеку пасажирів та високі стандарти надання послуг за умови такого халатного підходу до підбору водіїв не доводиться.

Тепер розглянемо рейтинг перевізників за показниками безпеки та якості надання послуг.



У рейтингу безпеки та якості надання послуг, компанії структурувалися у дещо більшу кількість груп, ніж у рейтингу соціальної відповідальності.

Лідирують у рейтингу компанії “Еліт таксі” та “Експрес таксі”. Як у категорії “Стан автопарку”, так і у категорії “Безпека пасажирів” вони опинилися поза конкуренцією. Причиною тому стали найбільш суворі на київському ринку послуг таксі вимоги до року випуску, класу, технічного стану, та регулярного технічного огляду автомобілів. Крім того, на користь вищезгаданим компаніям зіграло і те, що вони страхують свої авто та пасажирів від нещасних випадків, а також – мають ліцензії перевізників. Замовляючи таксі, пасажир, як правило, надають більше уваги вартості послуги, ніж легальності перевізника та наявності страховки, проте, дорожньо-транспортні пригоди у Києві не є рідкістю, а відтак, послуги компаній, які дбають про безпеку своїх пасажирів завжди будуть користуватися попитом серед найбільш завбачливої та свідомої клієнтури.

По шість балів у рейтингу безпеки та якості послуг набрали компанії “Таксі 571”, “Бос таксі” та “Uklon”, розділивши між собою 3, 4 і 5 місця. На тлі більшості київських перевізників таксі, вони демонструють вищі стандарти підбору автомобілів та забезпечення прав пасажирів. Наявність ліцензій на надання послуг таксі грає на користь “Бос таксі” та “Таксі 571” у питаннях безпеки та забезпечення прав пасажирів, адже в разі ДТП постраждалі можуть цілком легально звернутися до них за відшкодуванням.

Третя група рейтингу безпеки та якості надання послуг об’єднує у собі компанії “Uber”, “Абсолют”, “Шансон”, “Гранд таксі”, які отримали однакову кількість балів у категоріях “Безпека пасажирів” та “Стан автопарку”. Для перевізників, які увійшли до неї, характерна наявність принаймні якихось вимог до технічного стану авто та безпеки пасажирів. Зокрема, деякі з цих компаній страхують пасажирів, при цьому не страхуючи авто, або навпаки. Окремі з них мають ліцензію та не надають великого значення технічному стану автомобілів, інші – навпаки – контролюють (хоча б певною мірою) стан машин, але не мають ліцензії.

Решта компаній набрали у рейтингу безпеки та якості надання послуг по 2-3 бали (мінімально можливе та близьке до мінімально можливого значення). Це означає, що вони не висувають майже ніяких вимог до стану автомобілів (окрім того, щоб вони були на ходу) та не забезпечують страхування пасажирів. Не дивлячись на те, що вартість послуг таких компаній, як правило, нижча за вартість послуг

перевізників з усіх вищезгаданих категорій, їх пасажери повинні усвідомлювати, що економія такого роду – це економія на власній безпеці.

### **Загальні висновки та рекомендації.**

За підсумками вищенаведеного дослідження, нами були зроблені наступні висновки:

**По-перше**, місячний обсяг київського ринку таксі становить близько 400 млн грн. (тобто, 4,8 млрд грн. на рік). У ньому задіяні приблизно 25000 водіїв таксі, з яких легально працюють (мають ліцензії) лише 5-12%. Решта 88-95% працюють нелегально. Це означає, що річний обсяг тіньового ринку таксі у столиці складає від 4,22 до 4,56 млрд грн.

**По-друге**, левова частку ринку таксі міста Києва займають компанії-агрегатори (“Uber”, “Uklon”, та “Bolt”, тощо). Станом на 2019 р., у їхніх електронних базах у столиці зареєстровано близько 20000 тисяч водіїв (або 80% від усіх таксистів міста). Дані компанії позиціонують себе як надавачі інформаційних послуг, а не роботодавці, а тому не проводять оформлення працівників згідно норм КЗПП. Крім того, для під'єднання до їхніх баз наявність ліцензії, та/або повного пакету документів для її оформлення не є обов'язковою. Працюють поза правовим полем й не несуть жодної відповідальності перед клієнтами (пасажирями). Як показали складені нами рейтинги, свої провідні позиції на ринку компанії-агрегатори втримують завдяки меншим витратам на безпеку пасажирів та відсутності офіційного оформлення водіїв, що надає їм змогу демпінгувати. Ще одним важливим фактором, який сприяє демпінгу, є те, що такі компанії не сплачують податки як перевізники, звітуючи лише про свою “інформаційно-консультативну” діяльність, а отже – їх витрати на сплату податків в десятки разів менші ніж у “традиційних” перевізників.

**По-третє**, дані про сплату податків київськими перевізниками таксі яскраво демонструють, що навіть у ситуації, коли більша частина ринку знаходиться у тіні, легальні перевізники сплачують до держбюджету більше 85 млн. грн на рік. За нашими оцінками, повна легалізація ринку могла б збільшити надходження до державної скарбниці у вигляді податків від діяльності перевізників таксі у 8 – 10 разів. Таким чином, за умов легалізації, держава могла б отримувати від київських перевізників таксі податків на суму приблизно від 682 011

608 грн. до 852 514 510 грн. на рік. Крім того, повна легалізація кийського ринку таксі могла б забезпечити від 22000 до 23750 нових робочих місць. Отже, виведення столичного ринку таксі з тіні відповідає не лише інтересам пасажирів, а й інтересам держави.

**По-четверте**, наразі діяльність перевізників таксі в Україні регулюється Законами України “Про автомобільний транспорт” та “Про дорожній рух”. Вони визначають, що перевізник/водій таксі повинен мати ліцензію на свою діяльність, а його транспортний засіб повинен проходити обов’язковий технічний контроль. В останні роки кількість водіїв, які звертаються за оформленням ліцензії, зменшується. Однією з причин даної тенденції є можливість іти “простим шляхом” та замість оформлення усіх необхідних документів, медичних довідок, і проходження ОТК, під’єднуватися до баз “мережєвих” компаній, уникаючи офіційного оформлення і сплати податків.

**Отже, без сучасного та ефективного регулювання перевезення пасажирів на таксі з боку держави послуги таксі, на жаль, будуть і надалі погіршуватися, стаючи небезпечнішими та менш якісними. Отже необхідність запровадження більш ефективного та жорсткого регулювання допуску до ринку таксі в Україні є очевидною. Проте, як це зробити?**

Зазначимо, що схожі проблеми, пов’язані із засиллям агрегаторів, які провакують ухилення від сплати податків, є у багатьох країнах світу.

Зокрема, у Франції у 2015 р. відбувалися масштабні протести таксистів “традиційних” служб проти агрегатора “Uber”. Вони призвели до накладення обмежень на діяльність компанії, які полягали у тому, щоб дозволити їй надавати лише послуги бізнес-класу. Крім того, у Франції через додаток “Uber” можуть працювати тільки водії з ліцензією на роботу у таксі.

Схожі обмеження на діяльність компанії накладені у Італії, Німеччині, Японії і на Тайвані. Наприклад, у Німеччині “Uber” з обмеженим набором послуг працює тільки у Берліні та Мюнхені.

Деякі країни пішли у регулюванні діяльності компаній-агрегаторів ще далі, повністю заборонивши її. Зокрема, у Туреччині з літа 2018 р. діяльність “Uber” повністю заборонена.

Проте, метод заборони діяльності конкретних компаній видається нам контрпродуктивним для українських та зокрема – кийських реалій. Засилля компаній-агрегаторів на нашому ринку

приведе до того, що в разі заборони місце компанії, яка потрапила “у немилість” одразу ж займуть конкуренти.

Виходячи з цього, нам видається за доцільне вести роботу з легалізації ринку таксі одночасно шляхом спрощення процедури отримання ліцензій та зменшення їх вартості, а також – запровадження більш суворого регулювання діяльності компаній-агрегаторів, яке б примушувало їх реєструватися саме як перевізники, а не надавачі “інформаційно-консультативних послуг”.

**Схожі ініціативи щодо детінізації вітчизняного ринку таксі виникали у Кабінету міністрів та депутатів Верховної ради неодноразово, проте до прийняття відповідного закону поки не дійшло.**

Так, ще у вересні 2015 року до Ради був внесений законопроект №3107, який потім активно просував тодішній міністр інфраструктури Володимир Омелян. Проте, він так і не досяг успіху: документ не був розглянутий у парламенті.

Влітку 2019 року, депутати від фракції “Батьківщина” Ю. Тимошенко та І. Крулько внесли до парламенту законопроект №10403. Його автори запропонували знизити вартість ліцензії для служб таксі в 10 разів - з 1900 грн. до 190 грн. Штраф за перевезення пасажирів без такого дозволу мав би складати до 34 тис. грн. Окрім цього, ініціатори нових правил вважали за потрібне скасувати обов'язкову умову з придбання касового апарату або таксометра. Нововведенням також планували зробити страхування пасажирів обов'язковим для перевізників таксі, та штрафувати за його відсутність.

Наприкінці серпня 2019 року законопроект був відкликаний, так і не дочекавшись розгляду.

Виходячи з результатів даного дослідження, нам видається, що цьому законопроекту, як і тим, що подавалися раніше, не вистачає осмисленої мети, яка б полягала не лише у запровадженні “косметичних” заходів, а у детінізації ринку таксі в Україні шляхом унеможливлення роботи перевізників у форматі “надавачів інформаційно-консультативних послуг”, які ухиляються від сплати податків та піддають загрози безпеку своїх пасажирів.

Сподіваємося, що дане дослідження допоможе законотворцям зрозуміти суть проблеми та запропонувати їй адекватне рішення.



Авторський колектив дослідження надіслав його результати для ознайомлення до профільних служб та органів державної влади, зокрема:

- Кабінету міністрів України;
- Комітету Верховної Ради з питань транспорту та інфраструктури;
- Державної служби України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпеки);
- Головного управління Національної поліції в м. Києві;
- Київської міської державної адміністрації.

Практичні рекомендації, надані за результатами дослідження, а також зібрана у ньому статистична інформація можуть бути використані при розробці нового законопроекту щодо регулювання ринку таксі в Україні, і зокрема – столичного ринку таксі як такої його частини, яка розвивається найстрімкіше.

**Додаток №1. Таблиця з результатами моніторингу відкритих джерел на предмет аварій за участі автомобілів таксі у м. Києві за період з 2014 по 2019 рр.**

Дата	Назва служби таксі, що потрапив а у ДТП	Опис ДТП і наслідки
30.04.2014	Без назви	Сталося масове ДТП, у яке потрапив і автомобіль таксі (винуватцем був водій іншого автомобілю). Найбільше постраждали водій і пасажир таксі, які були доставлені до лікарні <sup>69</sup> .
13.06.2014	Еліт таксі	<b>П'яний таксист</b> врізався у відбійник, отримав численні травми, пасажир не постраждав <sup>70</sup> .
16.06.2014	Без назви	Зіткнулися позашляховик та автомобіль таксі, постраждали 3 особи, у т. ч. 8-річна дитина <sup>71</sup> .
17.07.2014	Без назви	Автомобіль Lanos (таксі) спровокував аварію, водій таксі викликав друзів-таксистів на підмогу <sup>72</sup> .
10.12.2014	Фаворит таксі	Автомобіль таксі, <b>порушуючи ПДД</b> , збив обмежуючий проїзд болард та поїхав з місця порушення <sup>73</sup> .
10.05.2015	Шансон	<b>П'яний водій таксі</b> не справився з керуванням, злетів у кювет та зник з місця ДТП, а пізніше, щоб уникнути відповідальності, заявив про угон автомобіля <sup>74</sup> .
27.06.2015	Без назви	Водій не пропустила автомобіль таксі, в результаті непристебнутий водій таксі розбив головою лобове скло і був госпіталізований <sup>75</sup> .
20.07.2015	Без назви	Таксі на повній швидкості врізалося у патрульний автомобіль, правоохоронці з якого займалися оформленням іншої ДТП. Серйозно постраждали водій та пасажир таксі <sup>76</sup> .
04.11.2015	364-33-33	Таксист врізався у тролейбус, постраждали отримали медичну допомогу на місці <sup>77</sup> .
11.03.2016	Без назви	Водій таксі збив чоловіка, котрий перетинав дорогу у недозволеному місці. Чоловік загинув <sup>78</sup> .
07.07.2016	Без назви	Зітнулися два автомобілі, один з яких – таксі. Постраждали 4 людини <sup>79</sup> .

69 <https://glavcom.ua/kyiv/news/294678-masshtabnoe-dtp-proizoshlo-na-prospekte-bazhana.html>

70 <https://taxiservice.com.ua/proishesviya/1242-dtp-v-kieve-pyanyj-taksist-na-chevrolet-lacetti-vrezalsya-v-otbojni-foto>

71 [https://lb.ua/society/2014/06/16/269843\\_dtp\\_kieve\\_stolknulsya\\_vnedorozhnik.html](https://lb.ua/society/2014/06/16/269843_dtp_kieve_stolknulsya_vnedorozhnik.html)

72 <https://mediananny.com/novosti/2305800/>

73 <https://kyiv.depo.ua/rus/kyiv/yak-stolichni-taksisti-troshchat-bolardi-na-andriyivskomu-17102016160500>

74 <http://auto.bigmir.net/autonews/roads/1582788-V-Kieve-p-janyj-taksist-uletel-v-kjuvet-vozle-AZS-i-zajavil-ob-ugone>

75 [https://lb.ua/society/2015/06/27/309469\\_kieve\\_nochnom\\_dtp\\_nepristegnutyi.html](https://lb.ua/society/2015/06/27/309469_kieve_nochnom_dtp_nepristegnutyi.html)

76 <http://auto.bigmir.net/autonews/roads/1584436-V-Kieve-taksist-na-Opel-Omega-taranil-patrol-nyj-Toyota-Prius-i-sgorel--foto->

77 <https://www.facebook.com/dtp.kiev.ua/posts/545021085663789>

78 [https://lb.ua/society/2016/03/11/329955\\_nochyu\\_kieve\\_daewootaksi\\_sbil.html](https://lb.ua/society/2016/03/11/329955_nochyu_kieve_daewootaksi_sbil.html)

79 [https://espresso.tv/news/2016/07/07/u\\_kyyevi\\_zitknulysya\\_quotrenoquot\\_i\\_quottoyotaquot\\_4\\_postrazhd\\_alykh](https://espresso.tv/news/2016/07/07/u_kyyevi_zitknulysya_quotrenoquot_i_quottoyotaquot_4_postrazhd_alykh)

13.09.2016	Без назви	Зіткнулися таксі та поліцейський автомобіль. Чотири людини постраждали: двоє у таксі та двоє поліцейських <sup>80</sup> .
17.10.2016	Без назви	Водій таксі збила велосипедиста, який раптово виїхав на нерегульований пішохідний перехід <sup>81</sup> .
10.12.2016	Без назви	Таксі зіткнулося з мікроавтобусом, постраждалих немає <sup>82</sup> .
02.05.2017	Без назви	П'яний водій таксі врізався у опору шляхопроводу. Водій загинув на місці, пасажирів з втратою верхньої кінцівки госпіталізовано <sup>83</sup> .
14.06.2017	Без назви	<b>Водій таксі втратив свідомість</b> за кермом, внаслідок чого відбулося зіткнення з двома автомобілями <sup>84</sup> .
31.08.2017	309	Виїжджаючи з другорядної дороги, водій таксі збив мотоцикліста, який загинув на місці <sup>85</sup> .
18.09.2017	Uklon	Зіткнулися автомобіль таксі та інший учасник дорожнього руху через недотримання швидкісного режиму та правил пріоритету на перехресті <sup>86</sup> .
06.10.2017	Uber	Автомобілі зіштовхнулися через недотримання дистанції. Автомобіль таксі був на литовських номерах <sup>87</sup> .
22.10.2017	Uber	Потрійне ДТП за участю таксі через недотримання швидкісного режиму <sup>88</sup> .
02.11.2017	Uber	Водій таксі врізався у тролейбус на зупинці громадського транспорту, внаслідок чого було травмовано ногу пасажирів <sup>89</sup> .
04.11.2017	Uber	Водій таксі не справився з управлінням та врізався у відбійник. Ніхто не постраждав, пасажирів пішли пішки <sup>90</sup> .
08.11.2017	Uber	Водій таксі Uber хотів «проскочити», зіткнувся з автомобілем, що перетинав перехрестя на зелене світло. Відбувся потужний удар, в результаті якого таксі відкинуло на тротуар, де влетів у припарковані автомобілі. Внаслідок аварії постраждали водій та пасажир таксі. Їх було госпіталізовано <sup>91</sup> .
09.11.2017	Uber	Водій таксі після зіткнення з авто на дорозі зупинився, врізавшись у три припарковані авто <sup>92</sup> .
04.12.2017	Uber	Водій таксі не пропустив автомобіль, відбулося зіткнення, ніхто не постраждав <sup>93</sup> .

80 <https://112.ua/avarii-chp/v-kieve-na-saksaganskogo-proizoshlo-masshtabnoe-dtp-s-uchastiem-patrulnyh-i-taksi-338150.html>

81 <https://kyiv.depo.ua/rus/kyiv/taksistka-na-smert-zbila-stolichnogo-velosipedista-17102016153500>

82 <https://112.ua/kyiv/v-centre-kieva-taksi-vehalo-v-mikroavtobus-358434.html>

83 <https://ukranews.com/news/494982-uzhasnoe-dtp-v-kyeve-pyanyy-taksyst-vletel-v-otboynyk-passazhyr-v-reanymacyy>

84 <https://nv.ua/ukraine/events/v-kieve-voditel-taksi-ustroil-dvojniju-dtp-poterjav-soznanie-za-rulem-1315341.html>

85 <http://news.bigmir.net/capital/1099443-V-Kieve-taksist-sbil-nasmert--motociklista---eks-ohrannika-Poroshenko>

86 <http://dtp.kiev.ua/kyiv/item/9097-nochnoe-dtp-s-postradavshimi-v-kieve-peresechenie-bul-t-shevchenko-i-ul-s-petlyury-uklon.html>

87 <https://www.facebook.com/dtp.kiev.ua/photos/a.366712043494695/903676616464899/>

88 <https://www.facebook.com/dtpua/posts/613635622360219>

89 <https://sud.ua/ru/news/obshchestvo/110414-nochnoe-dtp-taksi-v-kieve-protarano-trolleybus-video>

90 <https://www.facebook.com/dtp.kiev.ua/posts/918920154940545>

91 <https://www.youtube.com/watch?feature=youtu.be&v=hfht7drZRyA>

92 <https://www.facebook.com/dtpua/posts/623042648086183>

93 <https://kiev.informator.ua/2017/12/04/v-kieve-dorogu-ne-podelili-taksi-uber-i-razvozchik-pitstys-mamamia/>

08.12.2017	Uber та Оптимальне	Зіткнулися два автомобілі таксі, постраждалих немає <sup>94</sup> .
13.12.2017	Uber	Водій таксі збив жінку на пішохідному переході <sup>95</sup> .
16.12.2017	Uber	Водій таксі на польських номерах в'їхав у автомобіль поліції <sup>96</sup> .
22.12.2017	Uber	Зіткнулися два автомобілі, один з яких таксі. Постраждалих немає <sup>97</sup> .
22.12.2017	Uber	Потрійне ДТП без постраждалих, один з автомобілів – таксі <sup>98</sup> .
25.12.2017	Uber	Через помилку у роботі навігатора автомобіль таксі став причиною зіткнення <sup>99</sup> .
27.12.2017	Uber	Водій таксі врізався у фуру. Двоє людей, водій і пасажир, отримали численні травми і були терміново госпіталізовані <sup>100</sup> .
28.12.2017	Uber	ДТП з трьох автомобілів, один з яких таксі. Автомобіль таксі загорівся. Про постраждалих невідомо <sup>101</sup> .
17.01.2018	Uber	Водій автомобіля не справився з управлінням і врізався у таксі <sup>102</sup> .
16.01.2018	Uber	Зіткнулися 5 автомобілів, один з яких таксі. Про постраждалих не повідомляється <sup>103</sup> .
28.01.2018	Uber	Водій таксі після прийому амфетаміну не пропустив автомобіль і в'їхав у інший автомобіль, який перевозив вагітну жінку. Жінка отримала незначні травми і була госпіталізована <sup>104</sup> .
16.02.2018	Uber	Водій таксі в'їхав на зустрічну смугу, госпіталізований разом з пасажиром <sup>105</sup> .
22.02.2018	Uber	Водій таксі врізався у стовп, госпіталізований. В тому місяці вже був притягнений за керування автомобілем у стані сп'яніння та <b>їздив без водійських прав</b> <sup>106</sup> .
26.02.2018	Uber	Водій таксі з правого ряду, порушуючи правила, почав розвертатися та зіткнувся з автомобілем, що їхав прямо. Госпіталізовано одну людину <sup>107</sup> .
15.04.2018	Окси-Таксі	Один з учасників дорожнього руху не пропустив таксі, внаслідок чого було пошкоджено і третій автомобіль. Постраждалих немає <sup>108</sup> .
05.05.2018	Uber	Під час розвороту в автомобіль таксі врізався інший учасник дорожнього руху, внаслідок чого одна людина загинула, п'ятеро постраждали <sup>109</sup> .

94 <https://www.facebook.com/TRASHvTAXI/photos/a.338582696562214/403379373415879/>

95 <https://www.facebook.com/dtp.kiev.ua/photos/a.366712043494695/942302799268947/>

96 <https://www.facebook.com/dtp.kiev.ua/videos/944067142425846>

97 <https://www.facebook.com/dtp.kiev.ua/posts/947434278755799>

98 <https://www.facebook.com/dtp.kiev.ua/posts/947434278755799>

99 <https://www.facebook.com/dtp.kiev.ua/posts/949241485241745>

100 <https://www.facebook.com/dtp.kiev.ua/posts/950528961779664>

101 <https://www.facebook.com/dtp.kiev.ua/posts/951285535037340>

102 <https://www.facebook.com/dtp.kiev.ua/posts/962433770589183>

103 <https://www.facebook.com/dtp.kiev.ua/posts/962415153924378>

104 <https://www.facebook.com/KyivOperativ/posts/456454811417277>

105 <https://www.facebook.com/dtp.kiev.ua/posts/980296168802943>

106 <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=682325075491273>

107 <https://www.facebook.com/dtpua/videos/685367771853670/>

108 <https://kiev.informator.ua/2018/04/15/v-kieve-na-ulitse-dovzhenko-proizoshlo-trojnoe-dtp-s-uchastiem-nissan-leaf-oksi-taksi/>

109 <https://www.unian.net/incidents/10106300-v-kieve-proizoshlo-zhutkoe-dtp-s-taksi-est-zhertva-mnogo-postradavshih.html>

08.03.2018	Uklon	Водій таксі, не загальмувавши, в'їхав у припарковане авто, не загальмувавши своєчасно <sup>110</sup> .
08.05.2018	Uber	Таксі потрапило в аварію, виїхавши за межі дорожньої смуги. Постраждалих немає <sup>111</sup> .
21.05.2018	Uber	Водій таксі, виїжджаючи з другорядної дороги, підбив автомобіль, що рухався головною дорогою. Обійшлося без важких травм <sup>112</sup> .
17.06.2018	Uber	Відбулося зіткнення таксі з іншим автомобілем, постраждалих немає <sup>113</sup> .
18.06.2018	Два таксі, без назви	Відбулося зіткнення двох автомобілів таксі, водій одного з таксі був госпіталізований <sup>114</sup> .
23.06.2018	Uber	Водій таксі врізався в будівлю та з численними травмами був госпіталізований <sup>115</sup> .
30.06.2018	Uber та 571	Зіткнулися два автомобілі таксі, один з водіїв отримав травми, пасажир не постраждав <sup>116</sup> .
19.07.2018	Uber	Автомобіль не справився з керуванням та врізався у таксі <sup>117</sup> .
22.07.2018	Uber	Зіткнення мікроавтобуса і таксі, внаслідок чого автомобіль таксі розірвало об відбійник <sup>118</sup> .
29.07.2018	Uklon	У припаркований автомобіль таксі врізалася інша автівка, постраждав пасажир таксі <sup>119</sup> .
05.08.2018	Taxify (Bolt)	Водій таксі намагався уникнути зіткнення з автомобілем, котрий вилетів на смугу зустрічного руху, але аварія все одно сталася. Постраждали лише автомобілі, люди травми не отримали <sup>120</sup> .
01.08.2018	Uber	Водій таксі розвертався через подвійну суцільну смугу, внаслідок чого зіткнувся з автобусом. Постраждалих немає <sup>121</sup> .
10.08.2018	Uber	Водій таксі не впорався з керуванням та врізався у відбійник <sup>122</sup> .
10.08.2018	Uber	Водій Uber побив жінку <sup>123</sup> .
13.08.2018	Taxify (Bolt)	Водій таксі не надав перевагу автомобілю, що рухався по головній дорозі. Авто перевернулося, люди в салоні отримали травми голови <sup>124</sup> .
18.08.2018	Uber	Водій таксі врізався у автомобіль і відлетів у відбійник. Водій таксі травмувався через те, що був непристебнутий <sup>125</sup> .
27.08.2018	Uber	Таксі врізалася в автомобіль, двох пасажирів автомобіля госпіталізували з переломами, водій та пасажир таксі не постраждали <sup>126</sup> .

110 <https://www.youtube.com/watch?v=ofzTUCfXKq4>

111 <https://www.facebook.com/dtp.kiev.ua/photos/a.366712043494695/1030382557127637/>

112 <https://www.facebook.com/dtp.kiev.ua/posts/1038002849698941>

113 <https://www.facebook.com/dtp.kiev.ua/photos/a.366712043494695/1057351091097450/>

114 <https://www.facebook.com/dtp.kiev.ua/posts/1058647150967844>

115 <https://www.facebook.com/vlad.dtp/posts/339809589883930>

116 <https://www.facebook.com/180696825659745/posts/528966690832755>

117 <https://kiev.informator.ua/2018/07/19/v-kieve-na-syrtse-bmw-otpravil-v-kyuvet-uber-kotoryj-ehal-za-passazhirom/>

118 <https://www.facebook.com/dtp.kiev.ua/photos/a.361066270725939/1098065240359368/>

119 <https://kiev.informator.ua/2018/07/29/v-kieve-na-zhitomirskoj-skoda-protaranila-dve-mashiny-postradal-passazhir-uklon/>

120 <https://www.facebook.com/vlad.life/posts/10216642802932704>

121 <https://www.facebook.com/dtp.kiev.ua/posts/1072505306248695>

122 <https://www.facebook.com/dtp.kiev.ua/photos/a.366712043494695/1122621931237032/>

123 [https://24tv.ua/v\\_kiyevi\\_vodiy\\_uber\\_pobiv\\_zhinku\\_n1013568](https://24tv.ua/v_kiyevi_vodiy_uber_pobiv_zhinku_n1013568)

124 <https://www.facebook.com/zagreba/posts/10156601494856499>

125 <https://www.facebook.com/dtpua/posts/827948067595639>

126 <https://www.facebook.com/dtp.kiev.ua/posts/1143349042497654>

28.08.2018	Uber	Таксі зіткнулося з вантажівкою, є постраждали <sup>127</sup> .
31.08.2018	Uber	Таксі намагалося переміститися з середньої смуги у ліву, однак раптово протаранило позашляховик, який їхав попереду <sup>128</sup> .
02.09.2018	Uklon	Масштабна аварія за участі таксі, троє постраждалих <sup>129</sup> .
03.09.2018	Uber	Водій таксі врізався у маршрутку, пасажери госпіталізації не потребували <sup>130</sup> .
14.09.2018	Uber	ДТП за участю таксі, про постраждалих інформації немає <sup>131</sup> .
19.09.2018	Uklon	Аварія за участю таксі, котре врізалося в автомобіль попереду <sup>132</sup> .
08.09.2018	Uber	Таксі повертало вліво та не пропустило автомобіль, є постраждали <sup>133</sup> .
22.09.2018	Uber	Водій таксі, виїжджаючи з другорядної дороги, врізався у автомобіль <sup>134</sup> .
25.09.2018	Uklon	П'яний водій таксі врізався у припаркований на узбіччі автомобіль, отримав травму голови <sup>135</sup> .
27.09.2018	Без назви	Таксі врізалося у вантажівку, пасажир загинув, водія госпіталізовано <sup>136</sup> .
02.10.2018	Uber	Водій таксі врізався у відбійник, внаслідок чого троє пасажирів отримали забої різного ступеню тяжкості <sup>137</sup> .
02.10.2018	Uber	Таксі зіткнулося з іншим автомобілем та вилетіло на тротуар <sup>138</sup> .
08.10.2018	Uber	<b>П'яний водій таксі</b> врізався у стовп. Пасажира у важкому стані забрали у реанімацію <sup>139</sup> .
12.10.2018	Uber	Зіткнулися два автомобілі, один з яких – таксі <sup>140</sup> .
12.10.2018	Uber	<b>Водій таксі збив неповнолітнього на пішохідному переході.</b> Постраждалого госпіталізовано <sup>141</sup> .
25.10.2018	Uber	Водій таксі врізався у тролейбус <sup>142</sup> .
26.10.2018	Uber	Водій таксі не пропустив автомобіль <sup>143</sup> .
26.10.2018	Uklon	<b>У автомобіля таксі відмовили гальма</b> , таксист в'їхав у клумбу. Постраждала пасажирка <sup>144</sup> .
27.10.2018	Uber	П'яний водій таксі став причиною аварії <sup>145</sup> .

127 <https://www.facebook.com/dtp.kiev.ua/photos/a.366712043494695/1144150239084201/>

128 <https://www.segodnya.ua/kyiv/kaccidents/v-kyeve-mashina-taksi-protaranila-vnedorozhnik-1167160.html>

129 <https://www.facebook.com/dtp.kiev.ua/posts/1148109095354982>

130 <https://taxiservice.com.ua/proishesviya/1674-v-kyeve-na-vinogradare-voditel-taksi-uber-protaranil-marshrutku-foto>

131 <https://www.facebook.com/dtp.kiev.ua/posts/1155716164594275>

132 <https://www.facebook.com/groups/AvtoKiev/permalink/1065761103602126/>

133 <https://www.facebook.com/dtp.kiev.ua/videos/316377522428825/>

134 [https://www.facebook.com/story.php?story\\_fbid=1161150514050840&id=357366564429243](https://www.facebook.com/story.php?story_fbid=1161150514050840&id=357366564429243)

135 <https://kyiv.informator.ua/2018/09/25/ne-doehal-na-vyzov-v-kyeve-proizoshlo-dtp-s-pyanym-taksistom-uklon/>

136 <https://www.facebook.com/dtp.kiev.ua/videos/688640591529476/?v=688640591529476>

137 <https://taxiservice.com.ua/proishesviya/1688-v-aeroportu-borispol-taksi-s-passazhirami-vrezalos-v-otbojnik-video>

138 [https://www.facebook.com/story.php?story\\_fbid=1132864070184863&id=374733635997914](https://www.facebook.com/story.php?story_fbid=1132864070184863&id=374733635997914)

139 <https://taxiservice.com.ua/proishesviya/1691-v-kyeve-na-prospekte-gagarina-pyanyj-voditel-uber-vpechatalysya-v-stolb-passazhir-v-tyazhelom-sostoyanii-foto>

140 <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=866705617053217&set=a.110248992698887&type=3>

141 <https://www.facebook.com/dtp.kiev.ua/photos/a.361066270725939/1173365492829342/?type=3>

142 [https://www.facebook.com/story.php?story\\_fbid=1181523872013504&id=357366564429243](https://www.facebook.com/story.php?story_fbid=1181523872013504&id=357366564429243)

143 [https://www.facebook.com/story.php?story\\_fbid=1182240471941844&id=357366564429243](https://www.facebook.com/story.php?story_fbid=1182240471941844&id=357366564429243)

144 [https://www.facebook.com/story.php?story\\_fbid=1182127008619857&id=357366564429243](https://www.facebook.com/story.php?story_fbid=1182127008619857&id=357366564429243)

145 [https://www.facebook.com/story.php?story\\_fbid=1182584138574144&id=357366564429243](https://www.facebook.com/story.php?story_fbid=1182584138574144&id=357366564429243)

03.11.2018	Uber	П'яний водій врізався у автомобіль таксі. Пасажира таксі отримав серйозні травми <sup>146</sup> .
07.11.2018	Uber	Водій таксі врізався ззаду в інший автомобіль <sup>147</sup> .
09.11.2018	Uklon	Один з учасників дорожнього руху не пропустив таксі, внаслідок чого трапилося зіткнення. Пасажирів таксі – жінку та дитину – госпіталізували <sup>148</sup> .
12.11.2018	Uber	Спіймали водія таксі під дією наркотиків <sup>149</sup> .
12.11.2018	Uber	<b>Водій таксі відмовився показати документи представникам поліції, притиснув склом руку поліцейського та почав рух, протягнувши за собою поліцейського на відстань близько 10 м</b> <sup>150</sup> .
13.11.2018	Uber	У м. Києві прорвало труби, а автомобіль таксі провалився під асфальт. Водій отримав незначні ушкодження <sup>151</sup> .
15.11.2018	Uber	Таксі потрапило в аварію, госпіталізовано одну людину <sup>152</sup> .
26.11.2018	Taxify (Bolt)	Автомобіль таксі занесло на дорозі, він перевернувся. Водій та пасажир не постраждали <sup>153</sup> .
26.11.2018	Uklon	Водій таксі врізався у припарковане на узбіччі авто <sup>154</sup> .
27.11.2018	Uber	Водій таксі не пропустив автомобіль, про постраждалих інформації немає <sup>155</sup> .
06.12.2018	Uber	П'яний водій врізався у автомобіль таксі, пасажир таксі не постраждав <sup>156</sup> .
09.12.2018	Uklon	Водій таксі, якого підрізав інший автомобіль, намагався уникнути зіткнення та наїхав на відбійник. Постраждалих немає <sup>157</sup> .
14.12.2018	Без назви	Водій, що їхав на червоне світло, врізався у автомобіль таксі. Водій таксі та пасажир таксі отримали травми <sup>158</sup> .
26.12.2018	Uber	Водій автомобіля врізався у таксі, пасажир таксі госпіталізовано з важкими травмами <sup>159</sup> .
28.12.2018	Uber	Водій таксі через погане освітлення влетів у дуже велику яму на дорозі <sup>160</sup> .

146 <https://taxiservice.com.ua/proishesviya/1738-v-kieve-na-bazhana-pyanyj-voditel-na-mitsubishi-otpravil-taksi-uber-kryshej-v-stolb>

147 [https://www.facebook.com/story.php?story\\_fbid=1190471664452058&id=357366564429243](https://www.facebook.com/story.php?story_fbid=1190471664452058&id=357366564429243)

148 <https://taxiservice.com.ua/proishesviya/1744-v-kieve-ne-razminulis-toyota-i-uklon-postradal-rebenok-video>

149 <https://www.facebook.com/dtp.kiev.ua/photos/a.361066270725939/1193280427504515/?type=3>

150 <https://taxiservice.com.ua/proishesviya/1746-v-kieve-voze-voditel-uber-zazhal-ruku-politseyskogo-steklom-i-protashchil-za-soboj>

151 <https://taxiservice.com.ua/proishesviya/1751-v-tsentre-kieva-prorvalo-trubu-v-kiyyatke-utonulo-taksi-uber-foto>

152 <https://www.facebook.com/groups/AvtoKiev/permalink/1103284616516441/>

153 <https://taxiservice.com.ua/proishesviya/1781-v-kieve-na-prospekte-pobedy-perevernulas-skoda-taxify>

154 <https://www.facebook.com/KyivOperativ/posts/627345360994887>

155 [https://www.facebook.com/story.php?story\\_fbid=1204085429757348&id=357366564429243](https://www.facebook.com/story.php?story_fbid=1204085429757348&id=357366564429243)

156 <https://taxiservice.com.ua/proishesviya/1819-na-mostu-metro-v-kieve-pyanyj-voditel-mitsubishi-vrezalsya-v-taksi>

157 <https://taxiservice.com.ua/proishesviya/1829-v-kieve-na-chernigovskoj-taksist-naletel-na-otbojnik-i-zastryal>

158 <https://taxiservice.com.ua/proishesviya/1846-v-kieve-taksi-volkswagen-protaranilo-chevrolet-i-vyletelo-na-obochinu>

159 <https://taxiservice.com.ua/proishesviya/1858-v-kieve-mitsubishi-vletel-v-uber-postradal-passazhir-taksi>

160 <https://korrespondent.net/city/kyiv/4048730-v-kyeve-taksy-provalylos-v-yamu>

28.12.2018	Uklon	Сталося потрійне ДТП, водія таксі госпіталізовано <sup>161</sup> .
09.01.2019	Uber	Зіткнулися таксі та автомобіль поліції, внаслідок чого поліцейського та водія таксі забрала швидка допомога <sup>162</sup> .
13.01.2019	Uber	Відбулося лобове зіткнення автомобілів, одним з яких було таксі, внаслідок чого постраждав пасажир приватного авто – дитина <sup>163</sup> .
19.01.2019	Uber	<b>Водій таксі заснув</b> та злетів з дороги <sup>164</sup> .
25.01.2019	Uklon	Згорів автомобіль таксі, постраждалих немає <sup>165</sup> .
26.01.2019	Uber	Таксі врізалося у автобус. Постраждав та був госпіталізований пасажир таксі <sup>166</sup> .
15.02.2019	Uber	Водій таксі збив скутер <sup>167</sup> .
08.03.2019	Uklon	Водій таксі збив людину. Чоловік загинув <sup>168</sup> .
10.03.2019	Uber	Потрійна ДТП за участю таксі <sup>169</sup> .
15.03.2019	Uber	<b>Водій таксі збив жінку на пішохідному переході.</b> Вона отримала важкі тілесні ушкодження та перелом ноги <sup>170</sup> .
15.03.2019	Uklon	Автомобіль таксі з пасажиркою врізався у стовп. За словами водія таксі, він просто вимкнувся на якусь мить. Постраждалих немає <sup>171</sup> .
16.03.2019	Uber	Водій таксі врізався у дерево <sup>172</sup> .
17.03.2019	Uber	Водій таксі проїхав на червоне світло і спровокував ДТП. Постраждали 4 людини <sup>173</sup> .
21.03.2019	Uber	Водій таксі на парковці врізався у позашляховик <sup>174</sup> .
28.03.2019	Uber	Через слизьку дорогу сталася масова ДТП за участю 19 автомобілів, одним з яких було таксі <sup>175</sup> .
28.03.2019	Uber	Потужна аварія за участю таксі <sup>176</sup> .
01.04.2019	Uber	<b>П'яний водій таксі</b> врізався в автомобіль, після аварії поведився неадекватно <sup>177</sup> .
17.04.2019	Uber	Водій таксі врізався у припарковану вантажівку та поїхав з місця події <sup>178</sup> .
19.05.2019	Uber	П'яний водій таксі ледь не збив кількох осіб та врізався у вантажівку <sup>179</sup> .
21.04.2019	Uklon	Аварія за участю таксі <sup>180</sup> .

161 <https://taxiservice.com.ua/proishesviya/1863-v-tsentre-kieva-avtomobil-uklon-popal-v-dtp>

162 <https://taxiservice.com.ua/proishesviya/1874-v-kieve-na-bolshoj-vasilkovskoj-uber-vrezalsya-v-avtomobil-politsii>

163 <https://taxiservice.com.ua/proishesviya/1880-v-kieve-na-solomenke-v-taksi-uber-vletel-renault>

164 [https://www.facebook.com/story.php?story\\_fbid=1242233995942491&id=357366564429243](https://www.facebook.com/story.php?story_fbid=1242233995942491&id=357366564429243)

165 <https://www.facebook.com/dtp.kiev.ua/posts/1246392488859975>

166 <https://www.facebook.com/dtp.kiev.ua/posts/1247317925434098>

167 <https://www.facebook.com/KyivOperativ/posts/672843653111724>

168 <https://www.facebook.com/kyiv.informator.ua/videos/385967712234865/>

169 <https://www.facebook.com/KyivOperativ/posts/684064388656317>

170 <https://www.facebook.com/dtp.kiev.ua/photos/a.366712043494695/1280861282079762/>

171 <https://www.facebook.com/KyivOperativ/photos/a.180828032313291/686617148401041/>

172 <https://www.facebook.com/vlad.life/posts/10218282951135384>

173 <https://nv.ua/ukr/ukraine/events/taksist-uber-u-kiyevi-projihav-na-shvidkosti-na-chervoniy-i-sprovokuvav-dtp-postrazhdali-chotiri-lyudini-50011263.html>

174 [https://www.facebook.com/story.php?story\\_fbid=1245142198985004&id=357366564429243](https://www.facebook.com/story.php?story_fbid=1245142198985004&id=357366564429243)

175 [https://censor.net.ua/video\\_news/3119054/izza\\_gololeditsy\\_v\\_kieve\\_stolknulos\\_19\\_avtomobileyi\\_pos-tradalo\\_tri\\_cheloveka\\_politsiya\\_videofotoreportaj](https://censor.net.ua/video_news/3119054/izza_gololeditsy_v_kieve_stolknulos_19_avtomobileyi_pos-tradalo_tri_cheloveka_politsiya_videofotoreportaj)

176 <https://www.facebook.com/watch/?v=504614983405898>

177 <https://www.facebook.com/dtp.kiev.ua/posts/1292142304284993>

178 [https://www.facebook.com/story.php?story\\_fbid=1304115366421020&id=357366564429243](https://www.facebook.com/story.php?story_fbid=1304115366421020&id=357366564429243)

179 <https://www.facebook.com/dtp.kiev.ua/posts/1328163574016199>

180 <https://www.facebook.com/dtp.kiev.ua/posts/1306926529473237>



06.05.2019	Uklon	Водій таксі підрізав маршрутку та став причиною аварії <sup>181</sup> .
18.05.2019	Еліт таксі	Автомобіль таксі врізався у іншого учасника дорожнього руху, постраждала одна людина <sup>182</sup> .
22.05.2019	Uber	Водій таксі врізався у автовишку Київпастрансу та перевернув її. Постраждалих немає <sup>183</sup> .
02.06.2019	838	Один з учасників дорожнього руху не пропустив автомобіль таксі, через що сталося зіткнення. Постраждали два водія <sup>184</sup> .
04.06.2019	Ontaxi	Водій таксі на повній швидкості врізався у вантажівку в правому ряду, водія та пасажирів таксі вирізали з автомобіля <sup>185</sup> .
10.06.2019	Uber	Таксі зіткнулося з іншим автомобілем на перехресті, водії отримали незначні травми <sup>186</sup> .
18.06.2019	Uber	Таксі врізалося у маршрутку, травмованих немає <sup>187</sup> .
08.07.2019	Uber	Таксі, намагаючись <b>проскочити на червоне світло</b> , створило аварійну ситуацію <sup>188</sup> .
12.07.2019	Uber	ДТП за участю таксі <sup>189</sup> .
15.07.2019	Uklon	Один з учасників дорожнього руху врізався у водія таксі <sup>190</sup> .
18.07.2019	571	Зіткнулися автомобіль таксі та інший учасник дорожнього руху. Водій таксі отримав невеликі травми <sup>191</sup> .
24.07.2019	Uber	Водій таксі не поступився дорогою, постраждалих немає <sup>192</sup> .
24.07.2019	Uklon	Відбулося серйозне зіткнення за участі автомобіля таксі. Пасажирів таксі було госпіталізовано <sup>193</sup> .
25.07.2019	Uklon	Водій таксі збив 4-річну дитину на переході <sup>194</sup> .
28.07.2019	Bolt	Водій таксі не справився з управлінням та зачепив стовп. Постраждалих не було <sup>195</sup> .
28.07.2019	Bolt	Пасажир припаркованого у вузькому місці таксі відчинив двері, щоб вийти з автомобіля, не подивившись, чи їде позаду інший автомобіль (водій таксі також на це не звернув увагу), внаслідок чого автомобіль, що їхав повз, зачепив відчинені двері. Постраждалих немає <sup>196</sup> .
05.08.2019	Uber	Водій таксі намагався перестроїтися у смугу, якою їхала швидка допомога, внаслідок чого відбулося зіткнення. Постраждалих немає <sup>197</sup> .

181 <https://www.youtube.com/watch?v=WeT0AtAWTX4>

182 [https://www.youtube.com/watch?v=df\\_x\\_9k\\_bPU](https://www.youtube.com/watch?v=df_x_9k_bPU)

183 <https://taxiservice.com.ua/proishesviya/2059-v-kieve-voze-metro-syrets-skoda-uber-perevernula-avtovyshku-kievpastransa>

184 <https://www.facebook.com/dtp.kiev.ua/posts/1339180926247797/>

185 <https://fakty.ua/307506-lyudej-vyrejali-iz-avto-v-kieve-taksi-vletelo-v-traktor-foto-video>

186 <https://taxiservice.com.ua/proishesviya/2072-v-tsentre-kieva-na-perekrestke-stolknulis-volkswagen-i-skoda-sluzhby-taksi-uber>

187 <https://www.facebook.com/KyivOperativ/photos/a.180828032313291/741725376223551/>

188 <https://www.facebook.com/dtp.kiev.ua/photos/a.366712043494695/1369291016570121/>

189 <https://www.facebook.com/lossolomaskyiv/posts/2908983719327552>

190 <https://www.facebook.com/dtp.kiev.ua/posts/1374639502701939>

191 <https://kiev.informator.ua/2019/07/18/v-kieve-na-naberezhnom-shosse-mercedes-otorval-koleso-volkswagen-taksi-ostanovilos-ob-otbojnik/>

192 <https://www.facebook.com/dtp.kiev.ua/posts/1381625532003336>

193 <https://www.facebook.com/KyivOperativ/posts/764351470627608>

194 <https://www.facebook.com/kiev.informator.ua/videos/432020657525569/>

195 <https://kiev.informator.ua/2019/07/28/v-kieve-na-druzhby-narodov-taksist-sluzhby-bolt-zadel-stolb-i-vyletel-na-trotuar/>

196 <https://www.youtube.com/watch?v=wIKmDejWjCM&>

197 <https://taxiservice.com.ua/proishesviya/2122-v-kieve-mashina-skoroj-pomoshchi-vletela-v-taksi-uber>

18.08.2019	Uklon	Автомобіль таксі занесло на дорозі у кювет. Водія та пасажирка-чоловіка госпіталізували, пасажирка загинула на місці <sup>198</sup> .
26.08.2019	Uber	Відбулося зіткнення між водієм таксі та іншим автомобілем, внаслідок чого двоє постраждали і одна людина загинула <sup>199</sup> .
03.09.2019	Bolt	Bolt збив кур'єра Mister Cat <sup>200</sup> .
05.09.2019	Bolt	Водій Bolt врізався у маршрутку <sup>201</sup> .
05.09.2019	Uber	Водій таксі вирішив з'їхати сходами і застряг <sup>202</sup> .
10.09.2019	Uber	ДТП за участю таксі <sup>203</sup> .
13.09.2019	Uber	Водій таксі через певну дорожню пригоду обігнав і підрізав іншого водія, вискочив з автомобіля з клюкою, потім побив водія автомобіля, який підрізав <sup>204</sup> .
15.09.2019	Uber	<b>Водій таксі заснув за кермом.</b> Його та пасажирка госпіталізовано <sup>205</sup> .
15.09.2019	Uklon	Аварія за участю таксі – жорстке зіткнення при повороті. Постраждали водій та два пасажирка таксі, одним з яких була неповнолітня дівчинка, всіх госпіталізовано <sup>206</sup> .
19.09.2019	Uklon	Аварія за участю таксі <sup>207</sup> .
21.09.2019	Без назви	Глухоніми таксист збив мотоцикліста, останній у важкому стані <sup>208</sup> .
22.09.2019	Uklon	Водій таксі збив пішохода у непередбаченому для переходу місці <sup>209</sup> .
22.09.2019	Без назви	Водій таксі не впорався з керуванням, автомобіль перевернувся на дах. Водія та пасажирка госпіталізовано у важкому стані <sup>210</sup> .
27.09.2019	Uklon	Водій таксі вирішив об'їхати пробку пішохідним тротуаром <sup>211</sup> .
29.09.2019	Bolt	Таксі Bolt стало учасником потрійного ДТП. Інформації щодо постраждалих немає <sup>212</sup> .
01.10.2019	Bolt	Зіткнулися два автомобілі, один з яких – таксі, постраждалих немає <sup>213</sup> .
01.10.2019	Uber та Bolt	Зіткнулися перевізники двох агрегаторів таксі <sup>214</sup> .
04.10.2019	Без назви	Через мокру дорогу водій таксі з'їхав з дороги та врізався у стовп. Постраждалих немає <sup>215</sup> .

198 <https://www.facebook.com/kyiv.informator.ua/videos/648764992298593/>

199 [https://censor.net.ua/photo\\_news/3144701/smertelnoe\\_dtp\\_na\\_prospekte\\_pobedy\\_v\\_kieve\\_pogibla\\_d\\_evushkavoditel\\_ee\\_passajiry\\_gospitalizirovani\\_vid\\_evidiureportaj](https://censor.net.ua/photo_news/3144701/smertelnoe_dtp_na_prospekte_pobedy_v_kieve_pogibla_d_evushkavoditel_ee_passajiry_gospitalizirovani_vid_evidiureportaj)

200 <https://www.facebook.com/kyiv.informator.ua/videos/2064674767173105/>

201 <https://www.facebook.com/dtp.kiev.ua/photos/a.366712043494695/1414895448676344/>

202 <https://www.facebook.com/dtp.kiev.ua/photos/a.366712043494695/1414879102011312/>

203 <https://www.facebook.com/lossolomaskyiv/posts/2962231954002728>

204 <https://www.facebook.com/watch/?v=662512590934664>

205 <https://www.facebook.com/dtpukr/posts/499601997521031>

206 <https://taxiservice.com.ua/proishesviya/2193-v-kieve-gelandewagen-protaranil-taksi-uklon-postradal-rebenok>

207 <https://www.facebook.com/dtp.kiev.ua/posts/1426646040834618>

208 [https://ru.espreso.tv/news/2019/09/21/v\\_centre\\_kyeva\\_proyozhlo\\_dtp\\_s\\_uchastyem\\_glukhonemogo\\_taksysta\\_y\\_ynostranca\\_na\\_motorollere](https://ru.espreso.tv/news/2019/09/21/v_centre_kyeva_proyozhlo_dtp_s_uchastyem_glukhonemogo_taksysta_y_ynostranca_na_motorollere)

209 <https://www.facebook.com/dtp.kiev.ua/photos/a.366712043494695/1429366667229222/>

210 <https://www.rbc.ua/rus/news/kieve-proizoshlo-dtp-taksi-postradavshie-1569141217.html>

211 [https://www.facebook.com/story.php?story\\_fbid=806511603078261&id=180696825659745](https://www.facebook.com/story.php?story_fbid=806511603078261&id=180696825659745)

212 <https://www.facebook.com/KyivOperativ/posts/807906292938792>

213 <https://www.facebook.com/kyiv.informator.ua/videos/1147257368817707/>

214 <https://www.facebook.com/groups/AvtoKiev/permalink/1336151963229704/>

215 <https://kyiv.informator.ua/2019/10/04/v-kieve-na-teligi-taksist-na-skoda-vrezalsya-v-stolb/>

08.10.2019	Без назви	Водій таксі не помітив знаків, котрі попереджають про кінець дороги, перевернувся. Пасажирку таксі госпіталізовано <sup>216</sup> .
09.10.2019	Uber	Таксі їхало перехрестям заднім ходом <sup>217</sup> .
14.10.2019	571	Зіткнулися автомобіль таксі та інший учасник дорожнього руху, загиблих немає <sup>218</sup> .
18.10.2019	Uklon та Uklon	Зіткнулися два автомобілі таксі однієї служби, госпіталізовано дві особи <sup>219</sup> .
20.10.2019	Uber та Uklon	Зіткнулися два автомобілі таксі з пасажирами, пасажири отримали травми різного ступеню тяжкості <sup>220</sup> .
21.10.2019	Uklon	Водій таксі збив 17-річну дівчину та поїхав з місця аварії, пізніше був затриманий поліцією <sup>221</sup> .
24.10.2019	Uber та 571	Uber підрізав таксі 571, люди не постраждали <sup>222</sup> .
26.10.2019	Uber та без назви	Зіткнулися два автомобілі таксі, госпіталізовано 4 особи: пасажири та водій одного з автомобілів <sup>223</sup> .
30.10.2019	Uber	ДТП за участю таксі <sup>224</sup> .
30.10.2019	Uber	Водій таксі не впорався з керуванням та врізався у огорожу. Постраждалих немає <sup>225</sup> .
30.10.2019	Uklon	Водій таксі збив чоловіка, який переходив дорогу на зелене світло, не надавши йому перевагу у русі <sup>226</sup> .
31.10.2019	Uber	Водій таксі збив людину на регульованому пішохідному переході <sup>227</sup> .
01.11.2019	Bolt	Аварія за участю таксі. Водій таксі їхав без пасажирів, постраждалих немає <sup>228</sup> .
01.11.2019	Uber	На виклик приїхав п'яний водій таксі з 2,09 проміле у крові <sup>229</sup> .
04.11.2019	Uklon	Сталося потрійне ДТП за участю таксі <sup>230</sup> .
08.11.2019	Bolt	За словами водія таксі, щоб уникнути аварії, він загальмував та його занесло на мокрій дорозі. Внаслідок цього він зніс частину паркану та перевернувся. Ніхто не постраждав <sup>231</sup> .
10.11.2019	Bolt	<b>За попередньою інформацією, водій таксі був п'яний та не справився з керуванням, внаслідок чого врізався у стовп. Інформації щодо постраждалих немає<sup>232</sup>.</b>

216 <https://www.facebook.com/KyivOperativ/posts/814672185595536>

217 <https://www.facebook.com/KyivOperativ/videos/492726461314076/?v=492726461314076>

218 <http://dtp.kiev.ua/kyiv/v-kieve-na-vozdukhoflotskom-prospekte-proizoshlo-dtp-s-uchastiem-vaz-i-avtomobilya-taksi.html>

219 [https://www.youtube.com/watch?v=zJYK\\_GK9oms](https://www.youtube.com/watch?v=zJYK_GK9oms)

220 <https://www.facebook.com/dtp.kiev.ua/posts/1455138814652007>

221 <https://www.facebook.com/tv.company.magnoliatv/posts/2497721060264491>

222 <https://www.facebook.com/dtp.kiev.ua/photos/a.366712043494695/1459570580875497/>

223 <https://112.ua/kyiv/v-kieve-stolknulis-dva-taksi-s-passazhirami-chetvero-postradavshih-512578.html>

224 <https://www.facebook.com/watch/?v=412402676342145>

225 <https://www.facebook.com/KyivOperativ/photos/a.180828032313291/832534703809284>

226 <https://www.facebook.com/tv.company.magnoliatv/videos/968087370240022/>

227 <https://www.facebook.com/KyivOperativ/videos/1084248868633056/?v=1084248868633056>

228 <https://kiev.informator.ua/2019/11/01/v-tsentre-kieva-stolknulis-volkswagen-i-skoda-sluzhby-taksi-bolt/>

229 <https://www.facebook.com/DimonADNOH/posts/2100856373347247>

230 <https://kyivoperativ.info/dtp/avariya-za-uchastyu-odrazu-trox-avtomobiliv-chervonogo-koloru-stalasya-na-prospekti-palladina-tam-vodi/>

231 <https://www.facebook.com/groups/361699687327362/permalink/1429568297207157/>

232 <https://www.facebook.com/artylkyiv/posts/492317621371878>

10.11.2019	Без назви	Автомобіль таксі зіткнувся з поліцейським автомобілем, внаслідок чого постраждали 3 правоохоронця та пасажирка таксі <sup>233</sup> .
14.11.2019	Uber	Водій таксі <b>на зустрічній смузі</b> врізався у автобус та позривав наклейки служби таксі зі свого автомобіля <sup>234</sup> .

## Додаток №2. Результати офіційних запитів у ТОП-25 служб таксі м. Києва

	E-mail	Юридична адреса	Статус запиту	
			E-mail	Юрадреса
<b>Uber</b>	partner@uber-club.net	02098, м. Київ, Дніпровський район, вулиця Шумського, б. 10, кв. 156. Керівник ТОВ УБЕР ЮКРЕЙН КИЇВ Васильєв Володимир Олександрович.	<b>Відповіді немає.</b> Відправлено 22.10.2019.	<b>Відповіді немає.</b> Лист №410/15. Відправлено 07.11.2019.
<b>Uklon</b>	info@uklon.com.ua	04053, м. Київ, Шевченківський район, вул. Володимира Винниченка, буд. 4, прим. 3. Керівник ТОВ «УКЛОН» Остапук Максим Олегович.	<b>Відповіді немає.</b> Відправлено 22.10.2019.	<b>Відповіді немає.</b> Лист №410/25. Відправлено 07.11.2019.
<b>Еліт таксі</b>	mail@elit-taxi.ua	02160, м. Київ, Дніпровський район, вул. Каунаська, буд. 13. Керівник ТОВ АТП «ЕЛІТ-ТАКСІ» Гошовський Руслан Михайлович.	<b>Відповіді немає.</b> Відправлено 22.10.2019.	<b>Відповіді немає.</b> Лист №410/6. Відправлено 07.11.2019.
<b>Bolt</b>	taxifyconnect@gmail.com	04128, м. Київ, вул. ак. Туполева, будинок 17-Д, кв. 45. Керівник ТОВ «БОЛТ.ІОА» Загура Людмила Володимирівна.	<b>Відповіді немає.</b> Відправлено 23.10.2019.	<b>Відповіді немає.</b> Лист №410/20. Відправлено 07.11.2019.
<b>571</b>	adv@571.com.ua	02094, м. Київ, вул. Попудренка, 52.	<b>Відповіді немає.</b> Відправлено 22.10.2019.	<b>Відповіді немає.</b> Лист №410/19. Відправлено 07.11.2019.
<b>838</b>	kiev@taxi838.com.ua	01030, м. Київ, вул. В'ячеслава Липинського, 3, оф. 4. Керівник – Васильєв Андрій Юрійович.	<b>Відповіді немає.</b> Відправлено 22.10.2019.	<b>Відповіді немає.</b> Лист №410/12. Відправлено 07.11.2019.
<b>579 Оптималіне</b>	otaxi.corporate@gmail.com	04073, м. Київ, вул. Кирилівська, буд. 121-А, офіс 501-503. Керівник ТОВ «ТАКСІ 579» Ковтун Петро Федорович.	<b>Відповіді немає.</b> Відправлено 22.10.2019.	<b>Відповіді немає.</b> Лист №410/18. Відправлено 07.11.2019.

233 <https://bykvu.com/ru/bukvy/v-kieve-proizoshlo-dtp-s-uchastiem-policejskogo-avto-i-taksi/>

234 <https://kyivoperativ.info/dtp/na-ulice-lavrskoj-u-muzeya-vov-na-zaokruglenii-dorogi-proizoshlo-dtp-audi-vs-avtobus-k-schastyu/>

<b>Фортуна</b>	mobilauto2010@ukr.net	04114, м. Київ, вил. Автозаводська, 83.	<b>Відповіді немає.</b> Відправлено 22.10.2019.	<b>Відповіді немає.</b> Лист №410/10. Відправлено 07.11.2019.
<b>Таксі 1554</b>	-	03028, м. Київ, Стратегічне шосе, 16.	-	<b>Адресу не знайдено.</b> Лист №410/16. Відправлено 07.11.2019.
<b>Таксі 594</b>	-	01015, м. Київ, вул. Московська, 39.	-	<b>Адресат вибув.</b> Лист №410/17. Відправлено 07.11.2019.
<b>Мотор</b>	-	34300, Рівненська обл., Володимирецький р-н, смт. Володимирець, вул. Соборна, 4. Керівник ТОВ ТНТ «МОТОР» Головка Юрій Георгійович.	-	<b>Адресат вибув.</b> Лист №410/7. Відправлено 07.11.2019.
<b>Лайф</b>	-	08600, Київська обл., м. Васильків, вул. Шевченка, буд. 15. Керівник ТОВ «ЛАЙФ ТАКСІ» Качанов Максим Володимирович.	-	<b>Відповіді немає.</b> Лист №410/5. Відправлено 07.11.2019.
<b>Абсолют</b>	-	04086, м. Київ, вул. Олени Теліги, буд. 39-А, кв. 137. Керівник ПП «АБСОЛЮТ ТАКСІ» Бояринчук Ірина Миколаївна.	-	<b>Відповіді немає.</b> Лист №410/2. Відправлено 07.11.2019.
<b>Експрес таксі</b>	info@express-taxi.ua	04209, м. Київ, вул. Озерна, буд. 10, кв. 115. Керівник ТОВ «ЕКСПРЕС-Т» Зінчук Дмитро Євгенійович.	<b>Відповіді немає.</b> Відправлено 22.10.2019.	<b>Відповіді немає.</b> Лист №410/11. Відправлено 07.11.2019.
<b>Гранд таксі</b>	kievgrandtaxi@gmail.com	08360, Київська обл., Бориспільський район, с. Любарці, ВУЛИЦЯ МЕХАНІЗАТОРІВ, буд. 1. Керівник ТОВ «ГРАНД-ТАКСІ» Малишева Олександра Сергіївна.	<b>Відповіді немає.</b> Відправлено 22.10.2019.	<b>Відповіді немає.</b> Лист №410/4. Відправлено 07.11.2019.
<b>Бос таксі</b>	-	01034, м. Київ, вул. Ярославів Вал, буд. 20. Керівник ТОВ «ІДК «БОСС» Губій Алла Костянтинівна.	-	<b>Відповіді немає.</b> Лист №410/9. Відправлено 07.11.2019.
<b>Авангард</b>	taxi348@i.ua	03039, м. Київ, вул. Голосіївська, буд. 9. Керівник ТОВ ЛТК «АВАНГАРД» Дзуган Ірина Олександрівна.	<b>Відповіді немає.</b> Відправлено 22.10.2019.	<b>Відповіді немає.</b> Лист №410/8. Відправлено 07.11.2019.

<b>808</b>	kiev@taxi-808.in.ua	04112, м. Київ, вул. Дегтярівська 53а, оф 422.	<b>Відповіді немає.</b> Відправлено 22.10.2019.	<b>Неправильно зазначена адреса.</b> Лист №410/21. Відправлено 07.11.2019.
<b>902</b>	-	02183, м. Київ, вул. Миколи Кібальчича, 19.	-	<b>Неповна адреса – лист повернуто.</b> Лист №410/24. Відправлено 07.11.2019.
<b>Шансон</b>	shanson.news@gmail.com	02217, вул. Миколи Закревського, 13А.	<b>Відповіді немає.</b> Відправлено 22.10.2019.	<b>Відповіді немає.</b> Лист №410/13. Відправлено 07.11.2019.
<b>Ягуар</b>	office@jaguartaxi.com.ua, pr@jaguartaxi.com.ua -Адреси не дійсні.	03141 г. Киев, ул. Соломенская, 38.	-	<b>Відповіді немає.</b> Лист №410/14. Відправлено 07.11.2019.
<b>ОнТaxi</b>	Е-mail відсутній, запит відправлено через форму на сайті	61045 м. Харків, вул. Отакара Яроша, 18.	<b>Відповіді немає.</b> Відправлено 22.10.2019.	<b>Відповіді немає.</b> Лист №410/23. Відправлено 07.11.2019.
<b>Joker</b>	jokerinfo3933@gmail.com	02000, м. Київ, Крутий узвіз, 6/2.	<b>Відповіді немає.</b> Відправлено 22.10.2019.	<b>Відповіді немає.</b> Лист №410/22. Відправлено 07.11.2019.
<b>Преміум</b>	taxiservice@i.ua	03057, м. Київ, вул. Довженка 12-А, оф. 409.	<b>Відповіді немає.</b> Відправлено 22.10.2019.	<b>Відповіді немає.</b> Лист №410/3. Відправлено 07.11.2019.
<b>Shark Taxі</b>	info@shark-taxi.ua	01004, м. Київ, Печерський район ВУЛИЦЯ РОГНІДИНСЬКА буд. 4-А оф. 10. Директор Андросова Ірина Павлівна.	<b>Відповіді немає.</b> Відправлено 22.10.2019.	<b>Відповіді немає.</b> Лист №409. Відправлено 24.10.2019
<b>Бонд</b>	007@bond.od.ua	65000, м. Одеса, проспект Шевченка, 6/4.	<b>Відповіді немає.</b> Відправлено 22.10.2019.	<b>Адресат вибув.</b>  Лист №410/1. Відправлено 07.11.2019.

Над дослідженням працювали: **Даниїл Богатирьов, експерт УІАМП**  
**Єва Антоненко, експерт УІАМП**

**Контакти:**

Директор УІАМП – Бортнік Руслан Олегович

Тел. +38093 757 7565

E-mail: [uiamp2012@gmail.com](mailto:uiamp2012@gmail.com)