

Отчет о проверке на заимствования №1



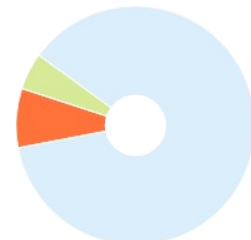
Автор: Косяченко Оксана Викторовна kosyachenko@msun.ru / ID: 376
Проверяющий: Косяченко Оксана Викторовна (kosyachenko@msun.ru / ID: 376)
Организация: Морской государственный университет имени адмирала Г.И. Невельск
 Отчет предоставлен сервисом «Антиплагиат» - <http://msun.antiplagiat.ru>

ИНФОРМАЦИЯ О ДОКУМЕНТЕ

№ документа: 148
 Начало загрузки: 01.11.2019 09:41:59
 Длительность загрузки: 00:00:01
 Корректировка от 01.11.2019 09:44:29
 Имя исходного файла: Демахина. Влияние агрегаторов-такси
 Размер текста: 21 кБ
 Тип документа: Статья
 Символов в тексте: 10905
 Слов в тексте: 1290
 Число предложений: 68

ИНФОРМАЦИЯ ОБ ОТЧЕТЕ

Последний готовый отчет (ред.)
 Начало проверки: 01.11.2019 09:42:01
 Длительность проверки: 00:00:15
 Комментарии: [Автосохраненная версия]
 Модули поиска: Сводная коллекция ЭБС, Коллекция РГБ, Цитирование, Коллекция eLIBRARY.RU, Модуль поиска Интернет, Модуль поиска "msun", Кольцо вузов



ЗАИМСТВОВАНИЯ	ЦИТИРОВАНИЯ	ОРИГИНАЛЬНОСТЬ
7,9%	5%	87,1%

Заимствования — доля всех найденных текстовых пересечений, за исключением тех, которые система отнесла к цитированиям, по отношению к общему объему документа.
 Цитирования — доля текстовых пересечений, которые не являются авторскими, но система посчитала их использование корректным, по отношению к общему объему документа. Сюда относятся оформленные по ГОСТу цитаты; общеупотребительные выражения; фрагменты текста, найденные в источниках из коллекций нормативно-правовой документации.

Текстовое пересечение — фрагмент текста проверяемого документа, совпадающий или почти совпадающий с фрагментом текста источника.

Источник — документ, проиндексированный в системе и содержащийся в модуле поиска, по которому проводится проверка.

Оригинальность — доля фрагментов текста проверяемого документа, не обнаруженных ни в одном источнике, по которым шла проверка, по отношению к общему объему документа.

Заимствования, цитирования и оригинальность являются отдельными показателями и в сумме дают 100%, что соответствует всему тексту проверяемого документа.

Обращаем Ваше внимание, что система находит текстовые пересечения проверяемого документа с проиндексированными в системе текстовыми источниками. При этом система является вспомогательным инструментом, определение корректности и правомерности заимствований или цитирований, а также авторства текстовых фрагментов проверяемого документа остается в компетенции проверяющего.

№	Доля в отчете	Доля в тексте	Источник	Ссылка	Актуален на	Модуль поиска	Блоков в отчете	Блоков в тексте
[01]	2,37%	8,22%	Иванченко Илья Сергеевич Эффектив...	не указано	08 Фев 2018	Кольцо вузов	258	4
[02]	0,08%	7,97%	http://static.kremlin.ru/media/events/file	http://static.kremlin.ru	11 Фев 2019	Модуль поиска Интернет	9	6
[03]	0%	7,9%	Диссертация	http://osu.ru	01 Янв 2018	Модуль поиска Интернет	0	6
[04]	1,35%	7,61%	ЛохолатовМВ_ГМУ42_090617_11309210.	не указано	09 Июн 2017	Кольцо вузов	147	5
[05]	0%	7,49%	ВКР Хапусов.docx	не указано	10 Июн 2019	Кольцо вузов	0	6
[06]	0%	7,03%	Автотранспортное законодательство: ...	https://book.ru	03 Июл 2017	Сводная коллекция ЭБС	0	7
[07]	0%	7,03%	ОРГАНИЗАЦИЯ И СОВЕРШЕНСТВОВАН..	не указано	14 Июн 2019	Кольцо вузов	0	7
[08]	0%	6,91%	Автотранспортное законодательство: ...	http://studentlibrary.ru	27 Ноя 2017	Сводная коллекция ЭБС	0	8
[09]	0%	6,83%	Приказ Минтранса РФ от 28.08.2017 № ...	http://elibrary.ru	21 Фев 2018	Коллекция eLIBRARY.RU	0	4
[10]	0%	6,67%	ВКР Легедза.docx	не указано	10 Июн 2019	Кольцо вузов	0	5
[11]	0,05%	6,65%	Диплом Росликова.docx	не указано	20 Июн 2019	Кольцо вузов	5	4
[12]	0%	6,41%	скачать	http://ogirk.ru	30 Ноя 2018	Модуль поиска Интернет	0	6
[13]	0%	6,3%	Абарова Н.С.	не указано	26 Июн 2018	Кольцо вузов	0	5
[14]	0%	6,15%	Миронова МП 12-АБ-ТП2	не указано	09 Июн 2016	Кольцо вузов	0	4
[15]	0%	5,52%	Никонова, Юлия Шарифулловна Адми...	http://dlib.rsl.ru	05 Авг 2019	Коллекция РГБ	0	3
[16]	0%	5,33%	http://vestnik.volbi.ru/upload/numbers/..	http://vestnik.volbi.ru	20 Июл 2017	Модуль поиска Интернет	0	5
[17]	0%	5,3%	Романькова, Светлана Александровна...	http://dlib.rsl.ru	19 Фев 2018	Коллекция РГБ	0	3
[18]	0%	5,3%	https://esu.citis.ru/dissertation/C7YUOJY...	https://esu.citis.ru	20 Мар 2018	Модуль поиска Интернет	0	3
[19]	0%	4,94%	Повышение профессиональной надёж..	не указано	22 Июн 2016	Кольцо вузов	0	2

[20]	0%	4,04%	Курсовая по ГП	не указано	04 Дек 2018	Кольцо вузов	0	2
[21]	0%	3,98%	Рассмотрение и разрешение мировым.	https://book.ru	03 Июл 2017	Сводная коллекция ЭБС	0	2
[22]	0%	3,81%	ТНВ ВВ №4 2016.pdf	http://science.wsu.ru	26 Авг 2017	Модуль поиска Интернет	0	1
[23]	0%	3,81%	Территория новых возможностей - PDF	https://docplayer.ru	10 Мая 2019	Модуль поиска Интернет	0	1
[24]	0%	3,77%	Рассмотрение и разрешение мировым.	http://studentlibrary.ru	27 Ноя 2017	Сводная коллекция ЭБС	0	2
[25]	1,59%	2,98%	не указано	http://dspace.susu.ru	08 Ноя 2018	Модуль поиска Интернет	173	3
[26]	0%	2,93%	https://esu.citis.ru/ikrbs/MUN1DUON2EQ	https://esu.citis.ru	20 Мар 2018	Модуль поиска Интернет	0	3
[27]	1,4%	2,25%	не указано	http://korolev.msk.ru	17 Фев 2016	Модуль поиска Интернет	153	2
[28]	0%	2,19%	http://ac.gov.ru/files/content/8176/issled	http://ac.gov.ru	13 Ноя 2018	Модуль поиска Интернет	0	2
[29]	0%	1,91%	259295	http://biblioclub.ru	19 Апр 2016	Сводная коллекция ЭБС	0	2
[30]	1,07%	1,84%	ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ГОСУДАРСТВЕ...	http://docplayer.ru	02 Мая 2018	Модуль поиска Интернет	117	2
[31]	0%	1,23%	По делу о признании недействительны.	http://pravosudie.biz	01 Июн 2018	Модуль поиска Интернет	0	1
[32]	0%	1,02%	Оценка состояния окружающей среды..	https://cyberleninka.ru	23 Окт 2019	Модуль поиска Интернет	0	1
[33]	0%	0,86%	Саморегулирование как способ право..	http://studentlibrary.ru	27 Ноя 2017	Сводная коллекция ЭБС	0	1
[34]	0%	0,84%	https://esu.citis.ru/dissertation/PUVAXTU	https://esu.citis.ru	10 Мая 2018	Модуль поиска Интернет	0	1
[35]	0%	0,82%	Бондарева, Галина Сергеевна Теория и.	http://dlib.rsl.ru	25 Окт 2019	Коллекция РГБ	0	1
[36]	0%	0,82%	ЭКСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА РОСС...	http://elibrary.ru	19 Сен 2019	Коллекция eLIBRARY.RU	0	1
[37]	0%	0,82%	О Стратегии социально-экономическо..	http://docs.cntd.ru	21 Окт 2019	Модуль поиска Интернет	0	1
[38]	0%	0,73%	А. А. Зейналов [и др.] ; Финансовый уни..	http://dlib.rsl.ru	01 Янв 2017	Коллекция РГБ	0	2
[39]	0%	0,7%	Информационно-аналитическая запис..	https://23.xn--b1aew.xn--p1ai	09 Янв 2019	Модуль поиска Интернет	0	1
[40]	5%	0%	не указано	не указано	раньше 2011	Цитирование	545	4

Текст документа

УДК 656.13

ВЛИЯНИЕ АГРЕГАТОРОВ-ТАКСИ НА РЫНОК

ТАКСОМОТОРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

INFLUENCE OF TAXI AGGREGATORS ON THE MARKET OF

TAXIOMOTOR TRANSPORTATION IN THE RUSSIAN FEDERATION

Демахина Екатерина Сергеевна, Поготовкина Наталья Сергеевна

Дальневосточный федеральный университет, г.Владивосток

Demakhina Ekaterina Sergeevna, Pogotovkina Natalya Sergeevna

Far Eastern Federal University, Vladivostok

nata_369@mail.ru

Аннотация: Десять лет назад на рынке таксомоторных перевозок

появились агрегаторы-такси, но правовой статус, правила деятельности и

ответственность агрегаторов действующим законодательством до сих пор

не определены. Агрегаторы оказывают серьезное влияние на всех

участников рынка. В статье рассмотрено влияние агрегаторов на рынок

таксомоторных перевозок.

Annotation: Ten years ago, taxi aggregators appeared on the taxi market, but the

legal status, operating rules and liability of aggregators are not yet defined by

applicable law. Aggregators have a serious impact on all market participants.

The article discusses the effect of aggregators on the taxi market.

Ключевые слова: качество перевозок, перевозка пассажиров,

таксомоторные перевозки, безопасность перевозок.

Keywords: quality of transportation, passenger transportation, taxi

transportation, transportation safety.

Таксомоторные перевозки в последние годы становятся все более популярны. Рынок таксомоторных услуг развивается, благодаря развитию мобильной связи и информационных услуг, на рынке появились агрегаторы-такси.

Агрегаторы-такси – это фирмы, предоставляющие информационные услуги водителям и пассажирам, они выполняют роль диспетчерской службы. В настоящее время свои услуги агрегаторы предоставляют посредством интернет-сервисов и диспетчеров.

Главной особенностью работы агрегаторов является взаимодействие со «случайными» водителями, которые и являются перевозчиками.

Агрегаторы, в основном, руководствуются Гражданским кодексом

Российской Федерации и Федеральным законом от 27.07.2006 г. No 149-ФЗ

« Об информации, информационных технологиях и о защите информации» **40**

[**40** 1]. При этом обеспечение соблюдения требований действующего законодательства Российской Федерации, регулирующего деятельность в сфере перевозок пассажиров и багажа, ложится на перевозчиков, то есть водителей. К таким нормативно-правовым актам можно отнести:

- Федеральный закон от 08.11.2007 No259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»;

- Федеральный закон от **4** 21.04.2011 No69-ФЗ **1** «О **2** внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

- Федеральный закон от 10.12.1995 No 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения **27** »;

- **2** Постановление Правительства Российской Федерации от 14.02.2009

No 112 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом **1** »;

- **11** Приказ Минтранса России от 15.01.2014 No 7 « **1** Об утверждении

Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и Перечня мероприятий по подготовке работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, к безопасной работе и транспортных средств к безопасной эксплуатации». **40**

Таким образом, ответственность за перевозку полностью возлагается на водителей. Но за счет низких тарифов на перевозки водители не способны обеспечить все требования по организации перевозок пассажиров легковым такси.

На рынке таксомоторных услуг все еще представлены таксопарки. Их услуги в настоящий момент менее актуальны, в особенности в крупных городах. Это связано с более высокими тарифами таксопарков. Высокая стоимость перевозки обусловлена необходимостью выполнения требований законодательства. Таксопарки иногда взаимодействуют с агрегаторами, пользуясь их услугами, а также могут выступать посредниками между водителями и агрегаторами.

В таблице 1 рассмотрены достоинства и недостатки взаимодействия таксопарков, водителей и пассажиров с агрегаторами-такси.

Таблица 1

Достоинства и недостатки взаимодействия с агрегаторами-такси

Показатель Таксопарки Водители Пассажиры

Достоинства - сокращение затрат

на диспетчерское

обслуживание;

- сокращение затрат

на рекламу;
- сокращение затрат
на программное
обеспечение.
- гибкий график
работы;
- сокращение
порожного пробега.
- сокращение времени
на оформление заказа;
- быстрая подача
автомобиля;
- низкая стоимость
перевозки;
- возможность
отслеживание поездки
онлайн.

Недостатки - зависимость от

агрегатора;
- невозможность
возвращения к
самостоятельной
деятельности;
- независящая от
таксопарков
система
тарификации.
- самостоятельное
обслуживание
автомобиля;
- необходимость
самостоятельного
ведения налогового
учета;
- отсутствие
социальных
гарантий;
- низкий уровень
заработной платы.
- низкое качество
перевозок;
- низкий уровень
безопасности;
- распределение
ответственности за
процесс перевозки
между агрегаторами и
перевозчиками.

Агрегаторы оказывают влияние на всех участников транспортных отношений:

- 1) повышение эффективности отрасли – агрегаторы обеспечивают более эффективную работу автомобилей, распределение заказов по принципу « кто ближе», **40** снижение порожнего пробега, что влечет уменьшение количества вредных выбросов;
- 2) экономическое влияние на перевозчиков - агрегаторы являются, по

сути, биржей, на которой происходит балансирование предложений и спроса на услуги такси, при этом ценообразование не является открытым и регулируемым 25 [2];

3) снижение объема налоговых поступлений за счет увеличения доли «случайных» водителей [2];

4) снижение безопасности перевозки, за счет низкой стоимости услуги, влияющей на техническое состояние транспортных средств и надежность водителей.

Основное влияние находит свое отражение в безопасности перевозок.

В таблице 2 представлены данные о дорожно-транспортных происшествиях, в том числе из-за нарушения правил дорожного движения водителями легковых автомобилей «имеющими лицензию на перевозочную деятельность» [40 3].

Таблица 2

Дорожно-транспортные происшествия и пострадавшие за 2018 г.

Показатели ДТП, ед. ± %

АППГ

погибло,

чел.

± %

АППГ

ранено,

чел.

± %

АППГ

ДТП 168 099 -0,8 18 214 -4,6 214 853 -0,2

-в том числе-

из-за нарушения

ПДД водителями

транспортных

средств

148 142 3,3 15 297 -2,5 196 653 2,6

-в том числе-

легковых

автомобилей 119 177 2,6 11 994 -3,6 161 322 2,2

-в том числе-

имеющими

лицензию на

перевозочную

деятельность 30

2 133 15,7 94 -8,7 2 712 10,7

Примечание: АППГ – аналогичный период прошлого года, ДТП – дорожно-транспортные происшествия, ПДД – правила дорожного движения.

Из таблицы 2 видно, что в результате ДТП по вине водителей легковых автомобилей, имеющих лицензию на перевозочную деятельность, погибло 94 человека, ранено 2 712 человек. Вероятно, в данном случае под лицензией понимается разрешение на осуществление перевозок пассажиров легковыми такси. К сожалению, количество автомобильных аварий с участием такси значительно выше, и в государственной статистической отчетности многие из них не отражены. В средствах массовой информации периодически появляется информация о дорожно-транспортных происшествиях с участием автомобилей-такси, большинство из них неучтенные, но их количество говорит о низком уровне квалификации водителей такси. По некоторым данным, частота ДТП среди

водителей такси в 6-7 раз выше, чем среди обычных водителей [4].

Помимо дорожно-транспортных происшествий нередки случаи изнасилований и убийств пассажиров и водителей такси. Официальной статистики количества этих происшествий нет, поэтому анализ проводился на основании данных, полученных из средств массовой информации. За 2018 год произошло 12 изнасилований пассажиров, в том числе троих детей, а так же одна попытка изнасилования с ограблением, но есть предположения, что это не все случаи, так как многие жертвы не обращаются в полицию.

В 2018 году произошло три убийства водителями такси своих пассажиров, один из водителей был ранее осужден за убийство.

Пойманный в 2017 году в Хакасии таксист насильничал и убивал своих пассажиров на протяжении пяти лет, его жертвами стали как минимум 6 женщин. Факт наличия нераскрытых дел говорит о том, что количество жертв за год может быть выше.

За 2018 год произошло 15 убийств таксистов, большинство из них произошли по причинам неоплаты услуг и конфликтов, связанных с обращением с автомобилем.

В 2017 году произошел вопиющий случай, когда таксист известного агрегатора убил девятилетнюю девочку, при этом ранее он был осужден за педофилию. Этот случай указывает на безответственное сотрудничество агрегаторов с перевозчиками, так как за саму перевозку агрегаторы ответственности не несут.

Таким образом, присутствие агрегаторов на рынке таксомоторных перевозок влечет за собой целый ряд недостатков и проблем:

- возможность передачи транспортного средства с лицензией на осуществление перевозочной деятельности любому водителю;
- кадровые проблемы, так как «лицензирование» в случае, когда перевозчиками являются сами водители, не производится, при этом водители зачастую не соблюдают минимальные требования, предъявляемые к ним;
- низкий уровень безопасности перевозок, что связано с техническим состоянием автомобилей и утомленностью водителей;
- отсутствие контроля за физическим состоянием водителя – после смены на постоянной работе водитель может отработать еще 8-12 часов в такси;
- таксопарки физически не могут следить за состоянием автомобилей, так как зачастую водитель и таксопарк, заключающие между собой договор, осуществляют свою деятельность в разных регионах;
- водители не следят за техническим состоянием арендованных автомобилей;
- незнание русского языка водителями в регионах;
- незнание местности в регионах;
- работа с несколькими агрегаторами, несоблюдение режима труда и отдыха;
- выдача уже заполненных путевых листов.

Описанные проблемы в той или иной степени влияют на безопасность перевозочного процесса в целом. Таким образом, существует необходимость изменений в сфере таксомоторных перевозок, таких как более четкое регулирование работы агрегаторов, закрепление их статуса в качестве участников таксомоторных перевозок на законодательном уровне.

Список используемых источников

1. Лицензионное соглашение [Электронный ресурс] // Сайт Сервис заказа такси «Максим» – URL: <https://taximaxim.ru/term/regulations/>

2. Анализ сегмента такси на рынке городского пассажирского

транспорта [Электронный ресурс] // Сайт Аналитический центр при

Правительстве Российской Федерации. – URL: <http://ac.gov.ru/files/content/>

[8176/issledovanie-ac-taksi-pdf.pdf](http://ac.gov.ru/files/content/8176/issledovanie-ac-taksi-pdf.pdf)

3. Показатели состояния безопасности дорожного движения

[Электронный ресурс] // Сайт Госавтоинспекции . – Электрон. дан. –

Владивосток, 2018. – URL: <http://stat.gibdd.ru/>

4. В семь раз опаснее: почему таксисты очень плохо ездят

[Электронный ресурс] // Сайт Autonews. – URL:

<https://www.autonews.ru/news/5b62b2249a7947381639291a?ruid=NaN>