

Научная статья

УДК 331.5

JEL: J21

<https://doi.org/10.18184/2079-4665.2026.17.1.157-172>

Родительское благополучие в условиях платформенной занятости: кейс таксистов

Тонких Наталья Владимировна¹, Камарова Татьяна Александровна²,
Маркова Татьяна Леонидовна³

¹⁻³Уральский государственный экономический университет; Екатеринбург, Россия

¹tonkihnv@usue.ru, <https://orcid.org/0000-0003-2957-7607>

²kta@usue.ru, <https://orcid.org/0000-0003-0087-9310>

³markova_tl@usue.ru, <https://orcid.org/0000-0002-2520-6836>

Аннотация

Цель. Оценка родительского благополучия таксистов в условиях платформенной занятости в сравнении с родителями, работающими в иных форматах трудовой деятельности.

Методы. Эмпирическая база исследования была создана с помощью личного структурированного опроса с элементами интервью. Проводился нарративный анализ высказываний респондентов. Для оценки влияния платформенных условий занятости на родительское благополучие использовался метод сравнения среднего уровня благополучия родителей в цифровых и нецифровых видах занятости. Анализ количественных данных проводился с использованием методов математической статистики, включая однофакторный дисперсионный анализ.

Результаты работы. Охарактеризованы условия труда таксистов с платформенной занятостью. Проведен сравнительный анализ средних показателей успешности совмещения работы с воспитанием детей водителями такси с представителями других форматов занятости (цифровых и нецифровых). Установлено, что наивысший уровень родительского благополучия как у мужчин, так и у женщин наблюдается в группе водителей такси. Выявлен высокий уровень удовлетворенности работой в сфере такси; самозанятость воспринимается как оптимальный правовой статус для совмещения работы с родительством. Родительское благополучие в контексте совмещения работы с воспитанием детей не зависит от уровня трудовых доходов, в группе работников такси он ниже, чем в других форматах занятости. Основной причиной увеличения числа женщин в профессии таксиста является невозможность работать полный рабочий день из-за материнства и стремление к дополнительному заработку.

Выводы. Родительское благополучие таксистов с платформенной занятостью, несмотря на высокую трудовую нагрузку и нестабильность заработка, выше, чем у представителей других форм занятости. Основной определяющий фактор родительского благополучия – гибкость условий труда. Значительная часть родителей-таксистов осознанно отказывается от социальных гарантий и стабильного дохода в пользу гибкости рабочего времени. Результаты исследования подчеркивают важность разработки гибких форматов работы в контексте демографической корпоративной поддержки работников-родителей.

Ключевые слова: родительское благополучие, платформенная занятость, водители такси, работа в такси, совмещение работы с воспитанием детей, баланс работа-дети, баланс работа-жизнь

Благодарность. Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда № 22-18-00614-П, <https://rscf.ru/project/22-18-00614/>.

Конфликт интересов. Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Для цитирования: Тонких Н. В., Камарова Т. А., Маркова Т. Л. Родительское благополучие в условиях платформенной занятости: кейс таксистов // МИР (Модернизация. Инновации. Развитие). 2026. Т. 17. № 1. С. 157–172

EDN: <https://elibrary.ru/zbnlrd>. <https://doi.org/10.18184/2079-4665.2026.17.1.157-172>

© Тонких Н. В., Камарова Т. А., Маркова Т. Л., 2026



Original article

Parental well-being in the context of platform employment: Taxi drivers' case

Natalia V. Tonkikh¹, Tatiana A. Kamarova², Tatyana L. Markova³¹⁻³Ural State University of Economics; Ekaterinburg, Russia¹tonkihmv@usue.ru, <https://orcid.org/0000-0003-2957-7607>²kta@usue.ru, <https://orcid.org/0000-0003-0087-9310>³markova_tl@usue.ru, <https://orcid.org/0000-0002-2520-6836>

Abstract

Purpose: to assess parental well-being among taxi drivers in the context of platform employment compared to parents working in other forms of employment.

Methods: the empirical basis of the study was formed using the method of a personal structured survey. To assess the impact of platform working conditions on parental well-being, a method for comparing the average level of parental well-being both in digital and non-digital types of employment was used. The analysis of quantitative data was carried out using methods of mathematical statistics, including one-way analysis of variance.

Results: the working conditions of taxi drivers with platform employment are characterized. High job satisfaction in this field was also found, confirmed by the fact that the majority of respondents consider self-employment as the optimal legal status for combining professional activity with parental commitments. Respondents' self-assessment of their well-being regarding combining work and parenting does not depend on the level of income; in the group of taxi workers, it is lower than in other employment formats. The main reason for the increased number of female taxi drivers is the inability to work full-time due to motherhood and the need for additional earnings.

Conclusions and Relevance: despite the high workload and income instability, parental well-being among taxi drivers working on a platform is higher than among those working in other forms of employment. The main determinant of parental well-being is flexible working conditions. A significant number of parent-taxi drivers consciously forgo social security and income stability in favour of flexible working hours. The study's findings highlight the importance of developing flexible work arrangements in the context of demographically diverse corporate support for parent-employees.

Keywords: parental well-being, platform employment, taxi drivers, taxi work, combining work with parenting, work-child balance, work-life balance

Acknowledgments. The study was supported by the Russian Science Foundation grant No. 22-18-00614-P, <https://rscf.ru/project/22-18-00614/>.

Conflict of Interest. The authors declare that there is no Conflict of Interest.

For citation: Tonkikh N. V., Kamarova T. A., Markova T. L. Parental well-being in the context of platform employment: Taxi drivers' case. *MIR (Modernization. Innovation. Research)*. 2026; 17(1):157–172. (In Russ.)

EDN: <https://elibrary.ru/zbnlrd>. <https://doi.org/10.18184/2079-4665.2026.17.1.157-172>

© Tonkikh N. V., Kamarova T. A., Markova T. L., 2026

Введение

Актуальность исследования благополучия работников платформенной экономики, особенно в сфере такси, обусловлена относительной новизной цифровых форм занятости. Платформенная занятость в России возникла в результате быстрого развития цифровой экономики и технологий. В начале 2000-х гг. в стране начали функционировать цифровые платформы для фрилансеров, за которыми последовали интернет-магазины, цифровые платформы в сфере доставки. Развитие коммерческих цифровых платформ стало катали-

затором для расширения услуг такси и увеличения численности работников, занимающихся этой деятельностью. Цифровые платформы предлагают гибкие возможности трудоустройства, обеспечивают доступ к дополнительным источникам дохода. Платформенная занятость, таким образом, занимает свою нишу на рынке труда.

С 2022 г. платформенная занятость стала объектом статистического учета в выборочных обследованиях рабочей силы. По данным Росстата, в 2024 г. на платформах работали 2,8 млн чел. (3,7% трудоспособных граждан). В гендерной структуре

платформенных работников преобладают мужчины, их доля в 2024 г. составила 57,6%¹.

Занятость через цифровые платформы становится предметом активного научного обсуждения [1]. Особое внимание уделяется нормативным аспектам, поскольку правовой и трудовой статус данной категории работников на законодательном уровне остается неурегулированным. В российское законодательство планировалось ввести следующее определение платформенной занятости: «деятельность граждан (платформенных занятых) по личному выполнению работ и (или) оказанию услуг на основе заключаемых договоров, организуемая с использованием информационных систем (цифровых платформ занятости), обеспечивающих взаимодействие платформенных занятых, заказчиков и операторов цифровых платформ занятости посредством информационно-телекоммуникационной сети Интернет»². Однако законопроект был отклонен на этапе второго чтения закона о занятости. Существует неопределенность в понимании трехсторонних взаимодействий между платформами, клиентами (заказчиками) и работниками (исполнителями). Возникает вопрос, являются ли эти взаимодействия трудовыми отношениями.

Несмотря на указанные пробелы законодательного регулирования, платформенная занятость демонстрирует устойчивый рост и становится значимым сегментом рынка труда. Особое место в этой категории занимают водители такси, формирующие существенную долю самозанятого населения и представляющие значительный интерес для исследования.

В современных публикациях отмечается, что, наряду с возможностями платформенной занятости, существуют риски социально-экономического благополучия, связанные с неустойчивостью (прекаризацией) платформенных форм трудовой деятельности [2–4]. Вопросы родительского благополучия остаются недостаточно изученными. В данном исследовании авторы акцентируют внимание на взаимосвязи между условиями труда таксистов и эффективностью совмещения трудовых и родительских функций.

Объект исследования – родительское благополучие граждан Российской Федерации репродуктивного возраста по параметру успешности совмещения работы с воспитанием детей. Предмет исследования – родительское благополучие водителей такси с платформенной занятостью, в

том числе в сравнении с уровнем родительского благополучия представителей других цифровых и нецифровых видов занятости, работающих в стандартных и нестандартных условиях труда.

Цель исследования – оценка родительского благополучия таксистов в условиях платформенной занятости в сравнении с успешностью совмещения работы и воспитания детей в других видах занятости.

В работе поставлены следующие задачи:

- характеристика условий труда таксистов с платформенной занятостью по следующим параметрам: рабочее время (график, продолжительность, дополнительная занятость), уровень заработной платы, статус занятости, оформление трудовой деятельности;
- установление уровня родительского благополучия респондентов-таксистов и выявление статистически значимых различий в успешности совмещения работы с воспитанием детей в сравнении с представителями других типов занятости (цифровая стандартная, цифровая нестандартная, нецифровая стандартная и нецифровая нестандартная).

Обзор литературы и исследований

В условиях динамичного развития платформенной экономики в сфере такси вопросы, касающиеся особенностей данного вида трудовой деятельности, становятся предметом исследования как российских, так и зарубежных ученых. В работе Б.А. Коношенко определены четкие критерии периодизации научного исследования сферы такси в отечественной науке и сформулированы выводы о необходимости разработки прикладных рекомендаций [5].

Цифровые платформы формируют инновационную форму организации труда, координируя работников, распределенных во времени и пространстве. Платформенная модель работы основана на выполнении разовых заказов, реализуемых через онлайн-сервисы и мобильные приложения. Платформенная занятость выделяется как отдельный вид, ее отличительной характеристикой является обязательное применение онлайн-платформы (цифровой платформы) в качестве посредника между поставщиками услуг (исполнителями работ) и потребителями (клиентами). Такой формат занятости может реализовываться как в удаленном цифровом режиме (информационные и творческие услуги), так и в

¹ Итоги выборочного обследования рабочей силы // Федеральная служба государственной статистики. URL: <https://rosstat.gov.ru/compendium/document/13265> (дата обращения: 25.11.2025)

² О занятости населения в Российской Федерации: законопроект № 275599-8 // СОЗД ГАС «Законотворчество». URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/275599-8> (дата обращения: 14.11.2024)

традиционных формах, с физическим присутствием (услуги такси, доставка еды) [6].

Водители такси в России составляют значительную долю работающего населения в сегменте платформенного рынка труда, при этом наблюдается устойчивый рост их численности [2, 7]. В профессии наблюдается высокий уровень неформальной занятости, однако в последние годы происходит легализация данной деятельности через получение статуса самозанятого³. Динамика численности самозанятых демонстрирует тенденцию к увеличению, водители такси занимают второе место по численности в отраслевом рейтинге самозанятых⁴. Это позволяет сделать вывод о востребованности данной формы формализации профессиональной деятельности и подчеркивает необходимость дальнейшего изучения процессов легализации платформенной занятости [8–12].

По мнению ряда ученых [2–4, 13], развитие феномена платформенной занятости способствует распространению precarious труда, что проявляется в отсутствии или снижении социальных и трудовых гарантий для платформенных работников, а также в нарушении их трудовых прав. Данная ситуация требует повышенного внимания со стороны как научного сообщества, так и органов власти различного уровня, включая законодательное регулирование. Повышение социальной защищенности платформенных работников требует разработки эффективных регулирующих механизмов и создания адекватных программ социального, медицинского и пенсионного страхования, что является важным шагом к улучшению благополучия и условий труда в данной сфере [14–18].

Анализ российских и зарубежных публикаций, посвященных платформенной занятости в сфере такси, показал, что в настоящее время достаточно активно исследуются вопросы эмоционального и психологического благополучия водителей такси, а также проблемы организации труда.

Основным фокусом исследований выступают: оценочно-рейтинговые системы, «цифровое крепостничество» [1, 3, 19]; проблемы сверхзанятости и переработки таксистов, экономическая зависимость от низких тарифов на услуги такси, что создает необходимость увеличения рабочего времени для обеспечения достойного уровня

заработной платы [3, 19–22]; эмоциональное и физическое переутомление и его влияние на безопасность пассажиров такси [23–26]; законодательные инициативы в части ограничения непрерывного рабочего времени водителей⁵.

Несмотря на имеющиеся недостатки в условиях труда таксистов, исследователи отмечают привлекательность профессионального формата занятости платформенных работников. Современные работники ценят гибкий график, который они могут формировать в соответствии со своими потребностями, что способствует поддержанию баланса между работой и семьей [19]. Особенно привлекателен гибкий график для женщин, воспитывающих детей [27]. В связи с этим в последнее время наблюдается рост численности женщин-таксистов, что связано с изменением традиционных представлений о профессии таксиста, ранее считающейся преимущественно «мужской» [28].

Существуют разные мнения об эффектах гибкости рабочего места в условиях платформенной занятости. С одной стороны, платформы позволяют работникам выбирать время и место работы, с другой – осуществляют жесткий контроль, заставляя водителей работать в пиковые часы и оставаться активными, что ограничивает их гибкость. Гибкость работы воспринимается неоднозначно. Например, при исследовании мотивов участия в платформенной занятости выявлено, что женщин больше привлекает относительная гибкость работы, а мужчин – регулируемый доход [29].

В связи с этим актуализируются вопросы, связанные с оценкой удовлетворенности платформенных работников такси своим семейным и родительским благополучием. В российской науке проблематика благополучия рассматривается как динамично развивающаяся область исследований, требующая междисциплинарного подхода и учета социокультурной специфики. В последние несколько лет особое внимание уделяется вопросам родительского благополучия и его взаимосвязи с различными аспектами жизнедеятельности личности. Среди основных критериев родительского благополучия выделяют доверительные отношения с детьми, финансовые возможности для обеспечения детям достойного уровня жизни и качественного образования,

³ Федеральный закон от 27 ноября 2018 г. № 422-ФЗ «О проведении эксперимента по установлению специального налогового режима “Налог на профессиональный доход”» // Гарант. URL: <http://ivo.garant.ru/#/document/72113648/paragraph/385:0> (дата обращения: 06.05.2025)

⁴ Самозанятые // Платформа поставки данных ФНС России. URL: <https://geochecki-vpd.nalog.gov.ru/self-employment> (дата обращения: 06.05.2025)

⁵ ПДД РФ, ст. 26. Нормы времени управления транспортным средством и отдыха // Консультант Плюс. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709/7b01aa9740914678364b723c355a6c6dbfd54727a/ (дата обращения: 13.06.2025)

успехи детей и их здоровье⁶. Критически важным компонентом родительского благополучия является время, проводимое с детьми, как одна из детерминант достижения баланса между профессиональной деятельностью и воспитанием детей [30].

Вышесказанное определяет актуальность и научную новизну исследования родительского благополучия платформенных работников такси по параметру успешности совмещения работы с воспитанием детей.

Материалы и методы

Данная работа является продолжением авторских исследований по проблематике влияния цифровизации занятости на показатели родительского благополучия. Методической основой получения эмпирических материалов стали социологические технологии: проведение личного структурированного опроса таксистов с платформенной занятостью, дополненного элементами интервью. Технология опроса заключалась в проведении личных бесед с респондентами в процессе поездок интервьюеров на такси. Полевые работы проводились в июле-августе 2024 г. в Уральском регионе.

В силу высокого уровня неформальной занятости в сфере такси и проблем качества статистической информации [3, 4] применение стандартных методик конструирования выборки, основанных на обеспечении ее структурного соответствия ключевым признакам генеральной совокупности, оказалось затруднительным. Учитывая однородность целевой аудитории по признаку профессиональной принадлежности и дополнение количественного опроса интервьюированием по ключевому вопросу, достаточный объем выборки был определен в размере 100 чел. с мягкой квотой по полу (представленность женщин не менее 30 чел.). Реализованный объем выборки составил 113 чел., в том числе женщин – 30 чел.

В опросе использован авторский инструментарий, разработанный для предыдущего общероссийского исследования, проведенного в 2023 г. на территории всех федеральных округов, за исключением Южного (в связи со специальной военной

операцией). Выборка общероссийского опроса репрезентировала половозрастную и региональную структуру численности россиян в возрасте от 20 до 59 лет (N = 3890 чел.).

Анкета, помимо социально-демографического блока, включала несколько тематических разделов: репродуктивные установки и поведение, занятость и родительское благополучие⁷.

Хронологическая взаимосвязь двух социологических опросов и алгоритм исследования представлены на рис. 1.

Причиной проведения дополнительного опроса таксистов с платформенной занятостью в 2024 г. стали результаты анализа профессиональных занятий участников общероссийского опроса в 2023 г.

В финальную аналитическую выборку были включены только работающие родители, воспитывающие детей в возрасте младше 14 лет (N = 1437 чел.). Работающие родители были сгруппированы по 4-м видам занятости согласно авторской классификации⁸, содержательная трактовка которых следующая:

- 1) цифровая занятость – вид трудовой деятельности, предполагающий использование цифровых информационно-коммуникационных технологий при выполнении основных трудовых функций в течение основной части рабочего времени в целях производства цифровых продуктов или оказания цифровых (электронных) услуг (например, ИТ-специалисты, программисты, финансовые аналитики, веб-дизайнеры);
- 2) нецифровая занятость – характеризуется отсутствием в работе использования информационно-коммуникационных технологий и инструментов в качестве неотъемлемой части выполнения основных трудовых функций (например, рабочие, строители, массажисты, официанты, горничные);
- 3) стандартная занятость – подразумевает работу в штате у работодателя с заключением трудового договора; полный рабочий день в соответствии с нормами трудового законодательства; стационарное рабочее место нахо-

⁶ Прим. Авторы: Общепринятая трактовка понятия родительского благополучия отсутствует. Здесь приведены критерии родительского благополучия, сформулированные на основе обобщения теоретических и эмпирических исследований. См.: *Тонких Н.В.* Родительское благополучие глазами российских женщин // *Народонаселение*. 2022. Т. 25. № 4. С. 42–54. EDN: <https://elibrary.ru/kxnyety>. <https://doi.org/10.19181/population.2022.25.4.4>

⁷ Прим. Авторы: Формулировки вопросов анкеты и результаты опроса опубликованы в приложении к монографии, см.: *Тонких Н.В., Камарова Т.А., Маркова Т.Л.* и др. *Цифровизация занятости: демографические, правовые, социально-экономические вызовы и модели*. Казань: Бук, 2024. С. 115–140. EDN: <https://www.elibrary.ru/khyvjv>

⁸ Прим. Авторы: Блок-схема авторской классификации занятости представлена в статье: *Тонких Н.В., Камарова Т.А., Маркова Т.Л.* Устойчивость цифровых и нецифровых форм занятости: сравнительные оценки // *Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз*. 2024. Т. 17. № 5. С. 232–246. EDN: <https://elibrary.ru/mfjcci>. <https://doi.org/10.15838/esc.2024.5.95.13>



Составлено авторами.

Рис. 1. Алгоритм исследования

Compiled by the authors.

Fig. 1. Research algorithm

дится на территории работодателя или определено им; время начала и окончания рабочей смены и график работы жестко регламентированы работодателем;

- 4) нестандартная занятость – тип занятости, при которой хотя бы один из компонентов характера труда и социально-трудовых отношений отклоняется от вышеизложенных стандартных параметров (например, работа на нескольких работодателях на основе гражданско-правовых договоров, дистанционное рабочее место, неполная занятость, сверхзанятость и проч.).

Анализ профессиональной структуры работающих родителей в группе цифровой нестандартной занятости выявил пробел в части охвата платформенных работников в сфере такси. В выборку вошли представители цифровой нестандартной занятости (оказание информационных и электронных услуг через платформы, например, самозанятые на маркетплейсах) и представители нецифровой нестандартной занятости, оказывающие традиционные бытовые услуги с физическим присутствием (мастер по ремонту на Профи.ру). Сделано предположение, что использованная в 2023 г. технология опроса неэффективна для сферы такси, по-

скольку отказы от участия могли быть связаны с высокой рабочей нагрузкой и особенностями графика водителей. В связи с этим методика полевых работ была скорректирована, принято решение проводить личные опросы с элементами интервью во время заказанных поездок. Ответы респондентов фиксировались интервьюером-пассажиром в онлайн-анкетах, при этом интервью-беседа записывалась с использованием диктофона.

В настоящем исследовании была выдвинута гипотеза о том, что уровень благополучия родителей, работающих в такси на платформенной основе, будет ниже по сравнению с представителями других форм занятости из-за особенностей рабочего времени, включая вечерние и ночные смены, а также высокую продолжительность рабочего дня. Проверка данной гипотезы обусловила необходимость выделения таксистов с платформенной занятостью в самостоятельную подгруппу работников.

Уровень родительского благополучия по параметру успешности совмещения работы с воспитанием детей измерялся по 10-балльной шкале вопроса: «Насколько успешно Вам удается совмещать работу с выполнением обязанностей родителя». Участникам опроса предлагалось оценить успеш-

ность от 1 балла, что соответствует значению «очень затруднительно», до 10 баллов – «полностью успешно». Идентичность инструментария опросов обеспечила сравнимость результатов оценки успешности совмещения работы с воспитанием детей у водителей такси и у родителей, представляющих другие форматы занятости. Сравнительный анализ и оценка статистической значимости различий проводились с использова-

нием методов математической статистики, включая однофакторный дисперсионный анализ.

Результаты исследования

В опросе таксистов с платформенной занятостью было задействовано 113 респондентов, география охватила Свердловскую и Курганскую области (76,1% и 23,9% соответственно). Характеристика респондентов представлена в табл. 1.

Таблица 1

Характеристика респондентов

Table 1

Characteristics of respondents

Показатель	Вариант	Доля, %
Пол	Мужчины	73,5
	Женщины	26,5
Возраст	20–29 лет	15,9
	30–39 лет	31,0
	40–59 лет	53,1
Семейное положение	В разводе	2,7
	Вдова/вдовец	0,9
	Есть партнер/партнерша, мы встречаемся, но вместе не живем (не женаты)	4,4
	Женат/замужем (официальный брак, загс)	48,7
	Живу вместе с партнером (гражданский брак), считаем себя мужем и женой	19,5
	Живу вместе с партнером, но не считаем себя мужем и женой	5,3
	Не женат/не замужем (ни с кем не встречаюсь)	18,6

Составлено авторами по данным собственного социологического опроса.

Compiled by the authors based on their own sociological survey.

Более трети респондентов, имеющих детей, воспитывает одного ребенка (34,5%), доля респондентов с двумя детьми составляет 29,2%, с тремя детьми и более – 15,9%. Основную часть респондентов составляют мужчины и женщины в возрасте от 40 до 49 лет. Треть опрошенных находилась в возрасте от 30 до 39 лет (35%), менее одной пятой составили таксисты в возрасте от 20 до 29 лет (18%).

Условия труда таксистов с платформенной занятостью

Около двух третей респондентов занято в такси по основному месту работы: доли мужчин и женщин составляют 67,1% и 69,2% соответственно. Подрабатывают в такси чаще всего мужчины, занятые в сфере производства, строительства и оптовой/розничной торговли. В группе женщин в такси подрабатывают в основном представительницы системы здравоохранения и предоставления социальных услуг, отрасли торговли и бытовых услуг, строительства.

Только 23% респондентов работает в рамках «стандартной» нагрузки (40 часов в неделю), в то

время как 77% работает свыше 40 часов в неделю, что подтверждает тезис о том, что возможность самостоятельной организации гибких режимов работы ведет к увеличению дополнительной занятости у таксистов и становится причиной переработок и сверхзагруженности в данной группе.

Половина опрошенных женщин-таксистов зарегистрирована как самозанятые в налоговой службе или работает на основании гражданско-правового договора (25% и 25% соответственно). Среди мужчин доля зарегистрированных как самозанятые по основному месту работы на 5,3 п.п. ниже (19,7%), в то же время, у каждого третьего мужчины оформлен гражданско-правовой договор (30,3%). Доля мужчин, зарегистрированных как индивидуальный предприниматель, составила 12%. Среди женщин нет зарегистрированных как предприниматель ни по основному, ни по дополнительному месту работы.

В группе таксистов, для которых эта работа является дополнительной, велика доля работающих без оформления документов – 35,8%. В группе муж-

чин доля неформальных работников значительно выше, чем в группе женщин: 41,5% и 16,7% соответственно.

Результаты опроса показали, что подавляющее большинство женщин (81%) и мужчин (84,2%) в целом удовлетворены своей основной работой в такси. Что касается дополнительной занятости, все респонденты-женщины выразили удовлетворение своей деятельностью, в то время как доля мужчин, удовлетворенных дополнительной работой в такси, составила 78,3%.

Полученные нами результаты о привлекательности работы в такси для женщин и увеличении их численности соответствуют данным других исследователей [27]. В качестве примера приведем два развернутых ответа на вопрос о причинах выбора женщинами платформенной занятости водителями такси.

Один из ответов принадлежит женщине в возрасте 35 лет, чей ребенок учится во втором классе: «Я не могу позволить себе работать целый день. Мне необходимо отвозить ребенка в школу и забирать его обратно. Пока он учится, я принимаю заказы. Это мой единственный источник дохода. За 4 часа работы в день мне удается заработать от 40 до 60 тысяч рублей в месяц. Можно заработать и больше, если брать заказы на междугородние поездки и работать в выходные».

Другой ответ дала женщина в возрасте 27 лет, которая разведена и воспитывает ребенка самостоятельно: «Мой бывший ушел к другой, там у него тоже родился ребенок, и нам он почти не помогает, сейчас сужусь с ним. Надо как-то выкручиваться. Работаю в банке, и зарплаты не хватает, поэтому подрабатываю по вечерам и в выходные».

Поскольку женщины зачастую работают неполную смену или выбирают работу в такси в качестве подработки, обнаружены гендерные различия в среднемесечном доходе. Так, мужчины имеют более высокий среднемесечный доход по сравнению с женщинами. В частности, 22,4% опрошенных мужчин получает доход в диапазоне от 70 до 79

тыс. руб., 14,5% – от 60 до 69 тыс. руб., а у 13,2% респондентов доход составляет от 80 до 89 тыс. руб. Каждый 10-й опрошенный мужчина в среднем зарабатывает от 90 до 100 тыс. руб. в месяц. В то же время, большинство женщин (43%), для которых работа в такси является основной, имеют среднемесечный доход в размере от 30 до 59 тыс. руб. Лишь пятая часть женщин-таксистов (23,8%) зарабатывает от 60 до 69 тыс. руб.

Описательная статистика распределения респондентов по уровням заработка сопоставима с аналитическими данными о средней, медианной и модальной заработной плате, указанной в вакансиях для профессии «таксист» в Свердловской области за август 2024 г. по данным сайта ГородРабот.ру – 67,6, 55,0 и 65,0 тыс. руб. соответственно⁹. Индивидуальные различия в оплате труда обусловлены тем, что заработок в такси варьируется в зависимости от фактического времени работы. В 2024 г. средняя заработная плата в Свердловской области по виду экономической деятельности «Транспортировка и хранение» составила 77,8 тыс. руб., а в Курганской области – 69,8 тыс. руб.¹⁰

Условия дополнительной занятости позволяют значительно увеличить среднемесечный доход женщин. На условиях подработки в такси 80% женщин зарабатывает дополнительно к заработной плате по основному месту работы от 20 до 49 тыс. руб. Доля мужчин с таким доходом почти в два раза меньше (37%). Обращает на себя внимание и тот факт, что 36,8% мужчин имеет на дополнительной работе среднемесечный доход до 19 тыс. руб., доля женщин с таким доходом составила 10%, что в 4 раза меньше.

В соответствии с целью исследования было важно выяснить субъективные представления родителей об оптимальном статусе занятости¹¹ для достижения баланса между работой и семейной сферой (табл. 2).

Мнения таксистов существенно отличаются от структуры ответов, которая была получена при обработке результатов общероссийского опроса. Большинство респондентов (51,9% женщин и

⁹ Зарплата для профессии «Таксист» в Свердловской области. Январь 2024 – декабрь 2024 // ГородРабот.ру. URL: <https://sverdlovskaya-oblast.gorodrabot.ru/salaries/taksist?y=2024#salary-statistics-chart-item-1> (дата обращения: 11.10.2025)

¹⁰ Среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников организаций по видам экономической деятельности. Свердловская область // Управление Федеральной службы государственной статистики по Свердловской области и Курганской области. URL: https://66.rosstat.gov.ru/storage/mediabank/%D0%97%D0%9F%202020-2024_1029986.pdf; Среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников организаций Курганской области по видам экономической деятельности // Управление Федеральной службы государственной статистики по Свердловской области и Курганской области. URL: [https://66.rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Зарплата%20плата\(107\)_1033522.pdf](https://66.rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Зарплата%20плата(107)_1033522.pdf) (дата обращения: 11.10.2025)

¹¹ Прим. Авторы: Самоидентификация статуса занятости по ряду причин, в том числе из-за распространения «серых» схем, не совпадает с существующими в нормативно-правовом поле юридическими вариантами оформления профессиональной деятельности. В связи с этим, а также в условиях растущей популярности новых цифровых форматов занятости, таких как «блогер» и «фрилансер», данные варианты были добавлены в меню ответов на вопрос: «Какой статус занятости позволил бы Вам лучше всего совмещать работу с выполнением родительских обязанностей».

Таблица 2

Распределение ответов на вопрос «Какой статус занятости позволил бы именно Вам лучше всего совмещать работу с выполнением родительских обязанностей»

Table 2

Distribution of responses to the question «What employment status would best allow you to combine work with parental responsibilities»

Вариант	Доля ответов, %		
	Всего	Женщины	Мужчины
Индивидуальное предпринимательство	15,0	7,4	17,4
Наемный работник крупного предприятия	10,6	3,7	12,8
Наемный работник среднего или небольшого предприятия	8,0	11,1	7,0
Работа блогером	0,9	3,7	0,0
Работа фрилансером	7,1	11,1	5,8
Самозанятость	37,2	51,9	32,6
Трудно сказать	21,2	11,1	24,4
Итого	100,0	100,0	100,0

Составлено авторами по данным собственного социологического опроса.

Compiled by the authors based on their own sociological survey.

32,4% мужчин) полагает, что формат самозанятости позволяет лучше всего совмещать работу с выполнением родительских обязанностей. С точки зрения мужчин, формат индивидуального предпринимательства также предоставляет возможность для успешного совмещения родительских и трудовых обязанностей (17,4%). Женщины считают, что хорошим форматом занятости для совмещения трудовых и родительских обязанностей является работа фрилансером и наемным работником среднего или небольшого предприятия (11,1% и 11,1% соответственно). Велика доля мужчин, затруднившихся дать ответ на этот вопрос (24,4%). Достаточно весомая доля респондентов (28,3% мужчин и 12,4% женщин) не хотела бы что-то менять в условиях своей работы. Полученные данные позволяют сделать вывод, что работу в такси выбирают люди, которым нравится не зависеть от работодателя и работать в гибких условиях.

Родительское благополучие таксистов в сравнении с благополучием респондентов цифровых и нецифровых групп занятости

Сравнительный анализ субъективных оценок таксистами успешности совмещения работы и воспитания детей с аналогичными оценками в группах респондентов, представляющих другие виды занятости, проводился на основе группировки респондентов в рамках авторской классификации занятости, основанной на признаках цифровизации трудовых функций¹². Сотрудники, работающие

в цифровом и нецифровом сегментах занятости, были дополнительно разделены на группы в зависимости от условий труда. В частности, выделены группы со стандартными и нестандартными условиями труда, включая дистанционную и гибридную занятость, надомную работу и другие формы трудовой деятельности с нетипичными режимами труда, рабочим временем и местом работы.

Оценка успешности совмещения трудовой деятельности с воспитанием детей проводилась на основе вопроса: «Насколько успешно Вам удастся совмещать работу с выполнением обязанностей родителя». В табл. 3 представлены средние баллы успешности в разрезе форматов занятости. Поскольку целью исследования является сравнительная оценка родительского благополучия таксистов с платформенной занятостью, группа «Платформенная занятость в такси» выделена в самостоятельную группу.

С применением метода однофакторного дисперсионного анализа установлено, что средняя оценка успешности совмещения работы с выполнением обязанностей родителя у женщин варьируется в зависимости от типа занятости.

Выявлены статистически значимые различия ($p < 0,05$) между средними баллами женщин с платформенной занятостью в такси и женщин, представляющих другие формы занятости. Женщины-таксисты оценивают успешность совмещения работы с вы-

¹²Прим. Авторы: Авторская позиция относительно содержания понятия «цифровая занятость» изложена в статье: Комарова Т.А., Тонких Н.В. Цифровизация занятости: понятийный аппарат // МИР (Модернизация. Инновации. Развитие). 2023. Т. 14. № 4. С. 554–571. EDN: <https://elibrary.ru/tihcug>. <https://doi.org/10.18184/2079-4665.2023.14.4.554-571>

Таблица 3

Самооценка представителей различных групп занятости успешности совмещения работы с выполнением обязанностей родителя

Table 3

Self-assessment of various employment groups' representatives of success of combining work with fulfilling the duties of a parent

Группа занятости (пример профессиональной деятельности)	Средний балл по шкале, где 1 – совсем неуспешно, 10 – полностью успешно		
	Всего	Женщины	Мужчины
Водители такси с платформенной занятостью	8,93	8,81	8,97
Цифровая стандартная (пример: главный специалист центра информационных технологий, график 5/2, работа в офисе, 40 часов в неделю)	8,01	7,88	8,16
Цифровая нестандартная (пример: начальник информационно-аналитического отдела, удаленная работа)	7,76	7,76	7,77
Нецифровая стандартная (пример: детский психолог в реабилитационном центре, график 5/2, 40 часов в неделю)	7,94	8,02	7,81
Нецифровая нестандартная (пример: водитель фуры, про-раб на стройке, переработки, график плавающий)	7,67	7,79	7,51

Составлено авторами по данным собственного социологического опроса.

Compiled by the authors based on their own sociological survey.

полнением обязанностей родителя в среднем существенно выше, чем представительницы других групп.

Незначимые различия ($p > 0,05$) в средних оценках успешности совмещения работы с выполнением обязанностей родителя наблюдались среди женщин, представляющих цифровую стандартную, цифровую нестандартную и нецифровую стандартную группы занятости.

Таким образом, цифровая и нецифровая занятость (как стандартная, так и нестандартная) воспринимаются опрошенными женщинами как относительно одинаковые по уровню субъективной успешности совмещения работы с выполнением обязанностей родителя.

Подобное сравнение было проведено и для мужчин.

У мужчин-таксистов также наблюдаются значимо более высокие средние оценки успешности совмещения работы с выполнением обязанностей родителя, чем в других группах опрошенных.

Респонденты-мужчины, представляющие нецифровую нестандартную занятость, демонстрируют самое низкое среднее значение успешности – 7,51 балла. Средние оценки мужчин цифровой стандартной и нецифровой стандартной групп занятости примерно одинаковы – 8,16 и 7,81 балла соответственно.

По результатам множественных сравнений при уровне значимости $p < 0,05$ выявлено, что средние оценки мужчин-таксистов статистически значимо выше, чем в других группах.

Между оценками мужчин, представителей цифровой стандартной, цифровой нестандартной, нецифровой стандартной и нецифровой нестандартной групп занятости, значимых различий нет. Например, разница между оценками мужчин в группах цифровой стандартной и цифровой нестандартной занятости составляет 0,396 балла ($p = 0,327$), что не является статистически значимым. Аналогично, разница между оценками мужчин в группах нецифровой стандартной и нецифровой нестандартной занятости составляет 0,299 балла ($p = 0,428$), что также не является значимым.

Восприятие успешности совмещения работы с родительством не зависит от дохода (табл. 4).

Наибольшая доля женщин, ответивших «Да» (28,4%), принадлежит к группе цифровой нестандартной занятости. Это подтверждает более благоприятные финансовые условия представителей этой группы. Отметим, что это отличие статистически значимо при сравнении со всеми остальными группами занятости.

Группу с самой низкой долей утвердительных ответов среди женщин («Да») составили таксисты – платформенные работники (11,1%), что свидетельствует о финансовых сложностях, с которыми сталкиваются женщины в этой категории.

Ответ «Скорее да, чем нет» чаще выбирали женщины, работающие в цифровой стандартной (24,7%) и нецифровой стандартной занятости (22,6%). Можно сказать, что это указывает на неуверенность, но при этом на относительную финансовую устойчивость.

Таблица 4

Структура ответов на вопрос «Позволяет ли Ваш текущий доход завести и содержать ребенка (еще одного ребенка)» по группам занятости, доля %

Table 4

Distribution of answers to the question «Does your current income allow you to have and support a child (one more child)» by employment group, %

Вариант ответа	Пол	Группа занятости				
		платформенная (таксисты)	цифровая нестандартная	цифровая стандартная	нецифровая нестандартная	нецифровая стандартная
Да	Женщины	11,1	28,4	16,0	18,2	16,1
	Мужчины	22,1	37,0	18,0	22,7	22,0
Нет	Женщины	33,3	23,5	16,0	26,6	23,7
	Мужчины	20,9	16,4	24,6	26,0	20,3
Скорее да, чем нет	Женщины	22,2	21,6	24,7	19,7	22,6
	Мужчины	20,9	20,5	24,6	14,9	15,3
Скорее нет, чем да	Женщины	18,5	11,8	24,7	17,7	19,4
	Мужчины	16,3	13,7	21,3	22,7	22,0
Трудно сказать	Женщины	14,8	14,7	18,5	17,7	18,3
	Мужчины	19,8	12,3	11,5	13,6	20,3

Составлено авторами по данным собственного социологического опроса.

Compiled by the authors based on their own sociological survey.

В мужских оценках группа с самой высокой долей положительных ответов «Да» на вопрос о возможности завести и содержать ребенка – представители цифровой нестандартной занятости. Здесь 37% респондентов дало утвердительные ответы, что значительно выше, чем в других группах.

Платформенные работники-таксисты и представители нецифровой занятости (как стандартной, так и нестандартной) имеют схожие доли положительных ответов «Да» – около 22%, что свидетельствует о том, что в этих группах доход позволяет завести ребенка лишь небольшому количеству людей.

Наименьшая доля положительных ответов «Да» регистрируется у респондентов, представляющих цифровую стандартную занятость – 18%.

Статистически значимые различия наблюдаются между ответами следующих групп:

- группа цифровой нестандартной занятости статистически отличается от остальных групп по доле положительных ответов «Да»;
- платформенные работники имеют значимые отличия от группы цифровой стандартной занятости по доле тех, кто ответил «Нет».

При совместном анализе ответов мужчин и женщин на вопрос о достаточности размера текущего дохода для того, чтобы завести ребенка (еще одного ребенка), можно отметить следующее: мужчины чаще, чем женщины, уверенно заявляют,

что их текущий доход позволяет завести ребенка (24,2% против 19,2%).

Проверка различий в социально-психологических параметрах родительского благополучия не выявила статистически значимых различий в зависимости от типа занятости. Респонденты, работающие таксистами, в целом высоко оценили удовлетворенность атмосферой в своих семьях (8,98 балла из 10) и удовлетворенность успехами своих детей (8,57 балла).

Выводы

По результатам анализа условий труда таксистов с платформенной занятостью установлено, что среди респондентов наблюдается высокая степень сверхзанятости, обусловленная двумя основными факторами. Во-первых, большинство респондентов трудятся в такси как на основном, так и на дополнительном месте работы. Во-вторых, возможность самостоятельного регулирования рабочего времени и потребность в увеличении количества смен для обеспечения достойного уровня дохода способствуют высокой трудовой нагрузке.

Кроме того, выявлены гендерные различия в формах трудоустройства и уровне дохода. Мужчины чаще оформлены через гражданско-правовые договоры, в то время как женщины-таксисты преимущественно зарегистрированы как самозанятые. Отмечается значительный уровень неформальной занятости, особенно в мужской группе, что прояв-

ляется в высокой доле работников, осуществляющих дополнительную занятость без официального оформления трудовых отношений.

Мужчины имеют более высокий среднемесячный доход. В то же время, женщины преимущественно выбирают платформенную занятость в такси в качестве подработки с неполным рабочим днем, что связано с семейными обязанностями и необходимостью гибкого графика работы; такая специфика отражается в более низком уровне оплаты по сравнению с мужчинами.

Несмотря на трудности, связанные с необходимостью работать в вечернее и ночное время, в выходные и праздничные дни, респонденты демонстрируют высокий уровень удовлетворенности работой.

Научная новизна полученных результатов заключается в формировании представлений о благополучии совмещения работы с родительством у работников платформенной занятости в такси по сравнению с родителями, представляющими различные форматы занятости по параметрам цифровизации профессиональной деятельности и стандартности форматов занятости.

Сравнительный анализ показателей родительского благополучия работников с платформенной занятостью в такси демонстрирует, что они более эффективно балансируют трудовые и родительские обязанности по сравнению с представителями других форм занятости. Данное преимущество, вероятно, обусловлено возможностью самостоятельного планирования рабочего времени. Обращает на себя внимание тот факт, что большинство респондентов-мужчин, работающих в режиме сверхзанятости, также оценили свое родительское благополучие высоко. Несмотря на высокую трудовую нагрузку, алгоритмические методы управления и режим контроля, гибкость рабочего времени при платформенной занятости предоставляет возможность таксистам успешно совмещать профессиональные и семейные сферы жизни. Наши выводы коррелируют с данными других исследований о положительном влиянии гибкого рабочего места на эмоциональное, физическое и психологическое состояние работников с платформенной занятостью.

Различия между средними оценками уровня родительского благополучия в группах с цифровой

и нецифровой стандартной занятостью статистически незначимы. Это может свидетельствовать о том, что родительское благополучие в большей степени определяется не цифровизацией, а профилем условий труда (стандартная или нестандартная занятость).

Проведенное исследование не выявило корреляции между уровнем дохода респондентов и успешностью совмещения занятости с воспитанием детей. Ответы мужчин, работающих таксистами, статистически незначимо отличаются от ответов отцов с другими форматами работы. Однако женщины-таксисты с платформенной занятостью реже других утверждают, что их доход позволяет им завести ребенка (или еще одного ребенка). Полученные данные подчеркивают актуальность учета гендерных особенностей занятости в разработке социальных и трудовых политик.

Таким образом, гипотеза о том, что родительское благополучие работников платформенной занятости в такси, сталкивающихся с высокой трудовой нагрузкой и нестабильностью заработной платы, будет ниже, чем у представителей других форм занятости, не подтвердилась. Нарративы респондентов, полученные в ходе интервью, свидетельствуют, что значительная часть родителей-таксистов, особенно женщин, осознанно выбирала гибкость рабочего времени, даже если это влекло ухудшение общего благополучия, связанное с отказом от социальных гарантий и стабильного дохода.

В связи с этим целесообразно определить правовой статус и механизмы обеспечения доступа к социальным гарантиям для платформенных работников. Кроме того, кейс с таксистами подчеркивает важность разработки гибких форматов работы для родителей в контексте корпоративной поддержки работников, имеющих семейные обязанности.

В качестве перспективных направлений исследований авторы выделяют расширение географии исследования, что позволит углубить теоретический анализ, определить механизмы, объясняющие парадокс выбора гибкости в обмен на доход, а также уточнить влияние демографических факторов (пол, возраст, количество детей) на родительское благополучие. В будущих исследованиях целесообразно дополнить измерение родительского благополучия показателями психологического и семейного благополучия.

Список источников

1. Лютов Н.Л., Войтковская И.В. Водители такси, выполняющие работу через онлайн-платформы: каковы правовые последствия «уберизации» труда? // Актуальные проблемы российского права. 2020. Т. 15. № 6(115). С. 149–159. EDN: <https://elibrary.ru/pmwwgu>. <https://doi.org/10.17803/1994-1471.2020.115.6.149-159>

2. Бобков В.Н., Черных Е.А. Платформенная занятость: масштабы и признаки неустойчивости // Мир новой экономики. 2020. Т. 14. № 2. С. 6–15. EDN: <https://elibrary.ru/ilzxxu>.
<https://doi.org/10.26794/2220-6469-2020-14-2-6-15>
3. Баймурзина Г.Р., Сиразетдинова М.Ф. Социальные риски платформенной занятости // Нормирование и оплата труда в промышленности. 2023. № 12. С. 762–766. EDN: <https://elibrary.ru/klraur>
4. Черных Е.А. Качество платформенной занятости: неустойчивые (прекаризованные) формы, практики регулирования, вызовы для России // Уровень жизни населения регионов России. 2020. Т. 16. № 3. С. 82–97. EDN: <https://elibrary.ru/vtgoem>. <https://doi.org/10.19181/lsprr.2020.16.3.7>
5. Коношенко Б.А. Научные проблемы отечественных исследований таксомоторной сферы мегаполисов // Человеческий капитал. 2018. № 6(114). С. 58–65. EDN: <https://elibrary.ru/urjgmm>
6. Шевчук А.В. Труд и власть в российской модели платформенного капитализма // Социология власти. 2022. Т. 34. № 3-4. С. 128–155. EDN: <https://elibrary.ru/kvddtx>.
<https://doi.org/10.22394/2074-0492-2022-4-128-155>
7. Гимпельсон В.Е., Зудина А.А., Капелюшников Р.И., Лукьянова А.Л., Шарунина А.В. Профессии на российском рынке труда: аналитический доклад. М.: НИУ ВШЭ, 2017. 160 с. EDN: <https://elibrary.ru/ynntpz>
8. Покида А.Н., Зыбуновская Н.В., Газиева И.А. Развитие самозанятости на современном рынке труда // Экономическое развитие России. 2022. Т. 29. № 1. С. 56–63. EDN: <https://elibrary.ru/vfmbnt>
9. Конькова Г.Д., Кожемяко С.В. Развитие самозанятости на современном рынке труда // Вестник Российского нового университета. Серия: Человек и общество. 2023. № 2. С. 26–33. EDN: <https://elibrary.ru/dtvsli>. <https://doi.org/10.18137/RNU.V9276.23.02.P.026>
10. Сербина Н.В., Чудиновских М.В., Гудошникова Ю.В. Самозанятая молодежь: масштабы, перспективы карьерных возможностей, ограничения // Фундаментальные исследования. 2024. № 10. С. 126–133. EDN: <https://elibrary.ru/zedfkn>. <https://doi.org/10.17513/fr.43699>
11. Томин Л.В. Социально-экономические конфликты в рамках «капитализма платформ» // Конфликтология. 2019. Т. 14. № 3. С. 33–43. EDN: <https://elibrary.ru/rrimfy>.
<https://doi.org/10.31312/2310-6085-2019-14-3-33-43>
12. Коршунова Т.Ю., Моцная О.В. Влияние платформенной занятости на изменение представлений о работнике и работодателе // Ежегодник трудового права. 2022. № 12. С. 76–91. EDN: <https://elibrary.ru/bblyya>. <https://doi.org/10.21638/spbu32.2022.107>
13. Янченко Е.В. Гиг-экономика: риски прекаризации занятости // Экономика труда. 2022. Т. 9. № 5. С. 909–930. EDN: <https://elibrary.ru/ddwcva>. <https://doi.org/10.18334/et.9.5.114795>
14. Шуралева С.В. Трудовое правоотношение в контексте прекаризации труда и занятости в России // Вестник Пермского университета. Юридические науки. 2024. № 4(66). С. 687–705. EDN: <https://elibrary.ru/kkwlex>. <https://doi.org/10.17072/1995-4190-2024-66-687-705>
15. Нургалиева Е.Н., Баймаханова А.С. Проблемы правового регулирования платформенной занятости в Республике Казахстан // Вестник Евразийского национального университета им. Л.Н. Гумилева. Серия: Право. 2024. № 1(146). С. 49–65. EDN: <https://elibrary.ru/qlzafi>.
<https://doi.org/10.32523/2616-6844-2024-146-1-49-65>
16. Серова А.В. В поисках концепции правового регулирования платформенной занятости // Вестник Томского государственного университета. 2022. № 477. С. 260–268. EDN: <https://elibrary.ru/tprehug>.
<https://doi.org/10.17223/15617793/477/30>
17. Соколенко Н.Н., Бурнос Е.Н. К вопросу о самозанятых в сфере транспортных услуг: по материалам судебной практики // Вопросы трудового права. 2024. Т. 20. № 10(237). С. 620–629. EDN: <https://elibrary.ru/dvdhox>. <https://doi.org/10.33920/pol-2-2410-06>
18. Полевая М.В. Прекаризация труда в эпоху платформенной экономики // Экономика строительства. 2025. № 3. С. 176–179. EDN: <https://elibrary.ru/qynjcx>
19. Шевчук А.В., Чижова Д.А., Демина Д.Е., Чугункова В.А. Труд водителей такси в условиях алгоритмического управления // Мониторинг общественного мнения: экономические и социальные перемены. 2021. № 3(163). С. 356–381. EDN: <https://elibrary.ru/ffwrxs>. <https://doi.org/10.14515/monitoring.2021.3.1934>
20. Блудян Н.О. Безопасность таксомоторных перевозок требует системных решений // Вестник Сибирского государственного автомобильно-дорожного университета. 2020. Т. 17. № 3(73). С. 374–389. EDN: <https://elibrary.ru/nfozqt>. <https://doi.org/10.26518/2071-7296-2020-17-3-374-389>

21. *Oppegaard S.M.N.* A step up? Why taxi platform drivers in Oslo, Norway started to drive // *Acta Sociologica*. 2024. Vol. 68. Iss. 1. P. 68–82. <https://doi.org/10.1177/00016993241287424>
22. *Subandi A., Karsaman R.H., Lubis A.R.H.* Dynamics of supply-demand online motorcycle taxis in urban area // *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*. 2022. Vol. 1000. Iss. 1. P. 012029. <https://doi.org/10.1088/1755-1315/1000/1/012029>
23. *Wang Y., Li L., Prato C.G.* The relation between working conditions, aberrant driving behaviour and crash propensity among taxi drivers in China // *Accident Analysis and Prevention*. 2019. Vol. 126. P. 17–24. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2018.03.028>
24. *Meng F., Wong S.C., Yan W., Li Y.C., Yang L.* Temporal patterns of driving fatigue and driving performance among male taxi drivers in Hong Kong: A driving simulator approach // *Accident Analysis and Prevention*. 2019. Vol. 125. P. 7–13. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2019.01.020>
25. *Коношенко Б.А., Шипилов А.И.* Анализ конфликтного потенциала труда водителей такси мегаполисов // *Человеческий капитал*. 2019. № 6-2(126). С. 109–113. EDN: <https://elibrary.ru/yzlpks>
26. *Иванов К.А., Камардина Н.В., Данилов И.К., Коноплев В.Н.* Метод биоконтроля усталости водителя транспортного средства // *Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Инженерные исследования*. 2021. Т. 22. № 2. С. 217–224. EDN: <https://elibrary.ru/hcxmlo>. <https://doi.org/10.22363/2312-8143-2021-22-2-217-224>
27. *Beigi M., Nayyeri S., Shirmohammadi M.* Driving a career in Tehran: Experiences of female internet taxi drivers // *Journal of vocational behavior*. 2019. Vol. 116. Part A. P. 103347. <https://doi.org/10.1016/j.jvb.2019.103347>
28. *Göktaş A.* The effect of work-life balance on job stress and fatigue in taxi drivers // *Journal of occupational and environmental medicine*. 2023. Vol. 65. Iss. 10. P. 675–681. <https://doi.org/10.1097/JOM.0000000000002943>
29. *Churchill B., Craig L.* Gender in the gig economy: Men and women using digital platforms to secure work in Australia // *Journal of Sociology*. 2019. Vol. 55. Iss. 4. P. 741–761. <https://www.doi.org/10.1177/1440783319894060>
30. *Zannella M., De Rose A.* Gender differences in the subjective perception of parenting time // *Rivista Italiana di Economia, Demografia e Statistica*. 2020. Vol. 74. Iss. 2. P. 49–60. URL: <https://www.rieds-journal.org/rieds/article/view/7> (дата обращения: 13.06.2025)

Статья поступила в редакцию 03.07.2025; одобрена после рецензирования 16.12.2025; принята к публикации 06.02.2026

Об авторах:

Тонких Наталья Владимировна, кандидат экономических наук, доцент; доцент кафедры экономики труда и управления персоналом; заведующий лабораторией исследований цифровой занятости и организации труда; SPIN-код: 7756-5209; Researcher ID: O-9705-2018, Scopus ID: 57216647690

Камарова Татьяна Александровна, кандидат экономических наук, доцент; доцент кафедры экономики труда и управления персоналом; SPIN-код: 4255-7664; Researcher ID: ABC-9312-2021; Scopus ID: 58695264000

Маркова Татьяна Леонидовна, кандидат социологических наук, доцент; доцент кафедры иностранного языка; SPIN-код: 9707-1233; Researcher ID: ABC-7152-2021; Scopus ID: 57194570432

Вклад авторов:

Тонких Н. В. – научное руководство и редакция текста; постановка исследовательского вопроса; разработка дизайна и методов исследования; проведение социологического опроса; формулировка разделов «Аннотация», «Результаты исследования» и «Выводы».

Камарова Т. А. – подготовка рабочего варианта аналитических материалов по результатам исследования; проведение критического анализа материалов, выполнение обзора литературы.

Маркова Т. Л. – подготовка раздела «Введение»; перевод элементов статьи на английский язык.

Авторы прочитали и одобрили окончательный вариант рукописи.

References

1. Lyutov N.L., Voitkovskaya I.V. Taxi drivers performing work through online platforms: what are the legal consequences of labor "uberization"? *Actual problems of Russian law*. 2020; 15(6(115)):149–159. EDN: <https://elibrary.ru/pmwvgu>. <https://doi.org/10.17803/1994-1471.2020.115.6.149-159> (In Russ.)
2. Bobkov V.N., Chernykh E.A. Platform employment – the scale and evidence of instability. *The world of new economy*. 2020; 14(2):6–15. EDN: <https://elibrary.ru/ilzxuu>. <https://doi.org/10.26794/2220-6469-2020-14-2-6-15> (In Russ.)

3. Baimurzina G.R., Sirazetdinova M.F. Social risks of platform employment. *Labor standards and remuneration in industry*. 2023; (12):762–766. EDN: <https://elibrary.ru/klraur> (In Russ.)
4. Chernykh E.A. The quality of platform employment: unstable (precarious) forms, regulatory practices, challenges for Russia. *Living standards of the population in the regions of Russia*. 2020; 16(3):82–97. EDN: <https://elibrary.ru/vtgoem>. <https://doi.org/10.19181/lsprr.2020.16.3.7> (In Russ.)
5. Konoshenko B.A. Scientific problems of domestic researches in the taxi sphere of megametropolises. *Human capital*. 2018; (6(114)):58–65. EDN: <https://elibrary.ru/urjgmm> (In Russ.)
6. Shevchuk A.V. Labor and power in the Russian model of platform capitalism. *Sociology of power*. 2022; 34(3-4):128–155. EDN: <https://elibrary.ru/kvddtx>. <https://doi.org/10.22394/2074-0492-2022-4-128-155> (In Russ.)
7. Gimpelson V.E., Zudina A.A., Kapelyushnikov R.I., Lukyanova A.L., Sharunina A.V. Professions in the Russian labor market: Analytical report. Moscow: National Research University Higher School of Economics, 2017. 160 p. EDN: <https://elibrary.ru/yndtpz> (In Russ.)
8. Pokida A.N., Zybunovskaya N.V., Gazieva I.A. Development of self-employment in the modern labor market. *Russian economic developments*. 2022; 29(1):56–63. EDN: <https://elibrary.ru/vfmbnt> (In Russ.)
9. Konkova G.D., Kozhemyako S.V. Development of self-employment in the modern labor market. *Bulletin of the Russian New University. Series: Man and Society*. 2023; (2):26–33. EDN: <https://elibrary.ru/dtvsli>. <https://doi.org/10.18137/RNU.V9276.23.02.P.026> (In Russ.)
10. Serbina N.V., Chudinovskikh M.V., Gudoshnikova U.V. Self-employed youth: scale, prospects of career opportunities, limitations. *Fundamental research*. 2024; (10):126–133. EDN: <https://elibrary.ru/zedfkn>. <https://doi.org/10.17513/fr.43699> (In Russ.)
11. Tomin L.V. Socio-economic conflicts within the framework of platform capitalism. *Konfliktologia*. 2019; 14(3):33–43. EDN: <https://elibrary.ru/rrimfy>. <https://doi.org/10.31312/2310-6085-2019-14-3-33-43> (In Russ.)
12. Korshunova T.I., Motsnaya O.V. Platform work and the changing of definitions of employee and employer. *Russian journal of labour and law*. 2022; (12):76–91. EDN: <https://elibrary.ru/bblyya>. <https://doi.org/10.21638/spbu32.2022.107> (In Russ.)
13. Yanchenko E.V. Gig economy: risks of employment precarization. *Russian journal of labor economics*. 2022; 9(5):909–930. EDN: <https://elibrary.ru/ddwcva>. <https://doi.org/10.18334/et.9.5.114795> (In Russ.)
14. Shuraleva S.V. Labor relations in the context of the precarity of labor and employment in Russia. *Perm University Herald. Juridical Sciences*. 2024; (4(66)):687–705. EDN: <https://elibrary.ru/kkwlex>. <https://doi.org/10.17072/1995-4190-2024-66-687-705> (In Russ.)
15. Nurgaliyeva Y.N., Baimakhanova A.S. Problems of legal regulation of platform employment in the Republic of Kazakhstan. *Bulletin of the L.N. Gumilyov Eurasian National University. Law Series*. 2024; (1(146)):49–65. EDN: <https://elibrary.ru/qlzafi>. <https://doi.org/10.32523/2616-6844-2024-146-1-49-65> (In Russ.)
16. Serova A.V. Legal regulation of platform employment: in search of a concept. *Tomsk state university journal*. 2022; (477):260–268. EDN: <https://elibrary.ru/fpehug>. <https://doi.org/10.17223/15617793/477/30> (In Russ.)
17. Sokolenko N.N., Burnos E.N. On the issue of self-employed in the field of transport services: based on judicial practice. *Labor law issues*. 2024; 20(10(237)):620–629. EDN: <https://elibrary.ru/dvdhox>. <https://doi.org/10.33920/pol-2-2410-06> (In Russ.)
18. Poleyaya M.V. Precarization of labor in the era of the platform economy. *Construction economics*. 2025; (3):176–179. EDN: <https://elibrary.ru/qynjcx> (In Russ.)
19. Shevchuk A.V., Chizhova D.A., Demina D.E., Chugunkova V.A. The work of taxi drivers under algorithmic control. *Monitoring of public opinion: economic and social changes*. 2021; (3(163)):356–381. EDN: <https://elibrary.ru/tfwrxs>. <https://doi.org/10.14515/monitoring.2021.3.1934> (In Russ.)
20. Bludian N.O. Taxi transport safety requires system solutions. *The Russian automobile and highway industry journal*. 2020; 17(3):374–389. EDN: <https://elibrary.ru/nfozqt>. <https://doi.org/10.26518/2071-7296-2020-17-3-374-389> (In Russ.)
21. Oppegaard S.M.N. A step up? Why taxi platform drivers in Oslo, Norway started to drive. *Acta Sociologica*. 2024; 68(1):68–82. <https://doi.org/10.1177/00016993241287424> (In Eng.)
22. Subandi A., Karsaman R.H., Lubis A.H. Dynamics of supply-demand online motorcycle taxis in urban area. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*. 2022; 1000(1):012029. <https://doi.org/10.1088/1755-1315/1000/1/012029> (In Eng.)

23. Wang Y., Li L., Prato C.G. The relation between working conditions, aberrant driving behaviour and crash propensity among taxi drivers in China. *Accident Analysis and Prevention*. 2019; 126:17–24. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2018.03.028> (In Eng.)
24. Meng F., Wong S.C., Yan W., Li Y.C., Yang L. Temporal patterns of driving fatigue and driving performance among male taxi drivers in Hong Kong: A driving simulator approach. *Accident Analysis and Prevention*. 2019; 125:7–13. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2019.01.020> (In Eng.)
25. Konoshenko B.A., Shipilov A.I. Analysis of conflict potential of work of taxi drivers in megacities. *Human capital*. 2019; (6-2(126)):109–113. EDN: <https://elibrary.ru/yzlpks> (In Russ.)
26. Ivanov K.A., Kamardina N.V., Danilov I.K., Konoplev V.N. Method of biocontrol of vehicle driver fatigue. *RUDN journal of engineering research*. 2021; 22(2):217–224. EDN: <https://elibrary.ru/hcxmlo>. <https://doi.org/10.22363/2312-8143-2021-22-2-217-224> (In Russ.)
27. Beigi M., Nayyeri S., Shirmohammadi M. Driving a career in Tehran: Experiences of female internet taxi drivers. *Journal of vocational behavior*. 2019; 116(A):103347. <https://doi.org/10.1016/j.jvb.2019.103347> (In Eng.)
28. Göktaş A. The effect of work-life balance on job stress and fatigue in taxi drivers. *Journal of occupational and environmental medicine*. 2023; 65(10):675–681. <https://doi.org/10.1097/JOM.0000000000002943> (In Eng.)
29. Churchill B., Craig L. Gender in the gig economy: Men and women using digital platforms to secure work in Australia. *Journal of Sociology*. 2019; 55(4):741–761. <https://www.doi.org/10.1177/1440783319894060> (In Eng.)
30. Zannella M., De Rose A. Gender differences in the subjective perception of parenting time. *Italian Journal of Economic, Demographic and Statistical Studies*. 2020; 74(2):49–60. URL: <https://www.rieds-journal.org/rieds/article/view/7> (accessed: 13.06.2025) (In Eng.)

The article was submitted 03.07.2025; approved after reviewing 16.12.2025; accepted for publication 06.02.2026

About the authors:

Natalia V. Tonkikh, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor; Associate Professor of the Department of Labor Economics and Human Resources Management; Head of the Laboratory for Digital Employment and Labor Organization Research; SPIN: 7756-5209; Researcher ID: O-9705-2018, Scopus ID: 57216647690

Tatiana A. Kamarova, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor; Associate Professor of the Department of Labor Economics and Human Resources Management; SPIN: 4255-7664; Researcher ID: ABC-9312-2021; Scopus ID: 58695264

Tatyana L. Markova, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor; Associate Professor of the Department of Foreign Languages; SPIN: 9707-1233; Researcher ID: ABC-7152-2021; Scopus ID: 57194570432

Contribution of the Authors:

Tonkikh N. V. – scientific supervision and editing of the text; formulation of the research question; development of the research design and methods; conducting a sociological survey; formulation of the sections Abstract, Results, and Conclusions and Relevance.

Kamarova T. A. – preparation of a working version of analytical materials based on the research results; conducting a critical analysis of materials, performing a literature review.

Markova T. L. – preparation of the Introduction section; translation of elements of the article into English.

All authors have read and approved the final version of the manuscript.