



ХАСАН ГАНИЕВ,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«КОММЕРЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ»

ВСЕ У НАС ПУТЕМ

Мой знакомый — акционер довольно крупного завода, он также занимается строительством, недвижимостью, торговлей, а еще он — как в анекдоте — немного шьет. Короче, для какого-то одного из своих маленьких бизнесов он недавно закупил то ли три, то ли пять китайских грузовичков. Причем сделал выбор сознательно, потому что все равно ведь «все скоро будет китайским». Замечу, что на неожиданные доводы в споре мой знакомый мастер, и в этот раз его аргумент был нетривиален.

Он недавно летал в Штаты рейсом компании Delta, бизнес-классом, и в самолете ему дали «набор путешественника». На полиэтиленовой обертке (которую знакомый прилежно сохранил) про каждую вещь была написано, где она сделана. Сумочка, салфетки, зубная щетка с тюбиком, носки, шоры для глаз, губная помада, ручка, блокнот, романтическая карточка, табличка «Не беспокоить» — все это made in China. Единственным, что было сделано не там, а в США, оказались беруши. Этим исключением из общего ряда уже как аргументом не преминул воспользоваться я — дескать, даже пресловутые полтора миллиарда не могут успеть все и всюду.

Это хорошо видно на примере рынка коммерческих перевозок в России. Хотя наступление «китайцев» на этот рынок идет вовсю — эксперты прогнозируют уже в этом году рост продаж сделанных в Поднебесной автомобилей вдвое, места на дорогах для машин made in Europe и даже Russia пока достаточно. До производства некоторой техники — и это вам не какие-нибудь беруши, а лимузины, символ богатой и красивой жизни,— вездесущие азиатские ребята еще и не добрались вовсе. В России лимузины делают редко, зато пользуются ими все чаще, о чем свидетельствует рост автопарка и услуг в прокатных конторах.

Такси — это тоже красивая жизнь. И если раньше наши люди не ездили в булочную на такси, потому что было дорого, то сегодня не ездят потому, что есть более доступная и дешевая альтернатива в виде бомбилы. Любопытно, что при всем при том рынок таксомоторных перевозок тоже растет и даже отвоевывает себе приличные ниши. В общем, стоит государству корректно и аккуратно вмешаться в ситуацию, как жизнь официального такси, а вместе с ним и его клиентов станет еще лучше. И все у нас будет путем.



КОЛОНКА РЕДАКТОРА

СЧЕТЧИК ЗАРАБОТАЛ ЧЕРНЫЙ РЫНОК ТАКСОМОТОРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В ОБЕИХ СТОЛИЦАХ РОССИИ СОСТАВЛЯЕТ БОЛЕЕ 80%. ПРИЧИНА — В ОТСУТСТВИИ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ РЫНКА И КАТАСТРОФИЧЕСКАЯ НЕХВАТКА «ГОСУДАРСТВЕННЫХ» ТАКСИ. ЭКСПЕРТЫ РАСХОДЯТСЯ ПО ПОВОДУ ТОГО, СПАСУТ ЛИ ТАКСИ ПРОТЕКЦИОНИСТСКИЕ МЕРЫ ИЛИ ВЕРНУТ ЕГО В СОВЕТСКОЕ ПРОШЛОЕ, КОГДА ЗА НУЖНЫЙ МАРШРУТ КЛИЕНТ ПЛАТИЛ «ДВА СЧЕТЧИКА».

ВИТАЛИЙ БУЗА

ПАРК ШЕФСКОГО ПЕРИОДА

При Брежневе, Андропове, Черненко и даже в ранние горбачевские времена мне по сравнению с другими гражданами СССР жилось хорошо. Рядом с моим домом находились сразу два московских таксопарка — 11-й и 13-й. Поэтому когда «шеф» на просьбу подбросить до дома сухо отвечал, что он едет «в парк», я сразу спрашивал в какой именно. Может быть, мне везло, но в большинстве случаев выпадал либо 11-й, либо 13-й. И тогда все были довольны: я — потому что меня везли, «шеф» — потому что за дорогу в парк он с парком не расплачивался.

Все изменилось, когда в стране наступил период «дикого капитализма». Оба таксопарка закрылись, не выдержав конкуренции с хлынувшими на улицы бомбилами. Это было предопределено. Привыкшие бросаться клиентами «государственные» таксисты продолжали дежурить у элитных постсоветских ресторанов, предпочитая обслужить парочку тепленьких клиентов, нежели целый день крутить баранку, либо стричь купоны с лохов у железнодорожных вокзалов. Наиболее удачливые вливались в «таксистскую мафию», контролируя воздушные ворота страны. Эти, конечно, в основном ориентировались на новых русских и иностранцев. Поездка от аэропорта до МКАД стоила примерно \$50, что в начале 90-х равнялось месячной зарплате очень многих наших соотечественников.

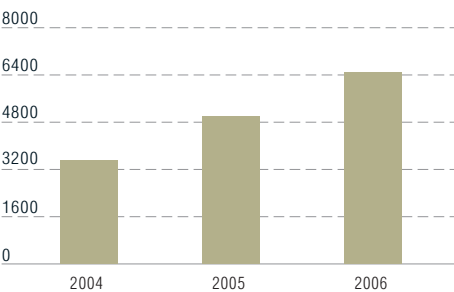
Таким образом, оказалось, что пассажиров государство бросило на произвол судьбы. Вот тут-то в ситуацию и вмешался рынок. Поскольку свято место пусто не бывает, «ноготопов» стали обслуживать автолюбители, отбивая у «официальных» таксистов брошенный когда-то хлеб. Когда «государственники» спохватились, было уже поздно. Во-первых, бомбилы, для которых частный извоз стал средством выживания, существенно уронили цены, а во-вторых, заплывшие жиром «профессионалы» просто не могли конкурировать с мобильными и активными новичками. Хотя бы потому, что они не привыкли к мысли, что «клиент всегда прав» и диктует цену.

Так распалась старая и стала формироваться новая отрасль таксомоторных перевозок в России, так закрылись мои 11-й и 13-й таксопарки. О чем я не жалею. Ведь с тех пор я и представить себе не могу, что таксист меня не повезет, потому что у него рабочий день закончился и ему надо «в парк». Везут меня теперь не потому, что я живу по дороге в парк, а потому что я там просто живу и мне туда надо.

И хотя сегодня частники остаются участниками рынка таксомоторных перевозок (пусть даже «серого»), «настоящие» таксисты превратились в тех, кем они, собственно, и должны быть, — таксистов.

ШАШЕЧКИ НАГОЛО

По оценкам некоторых экспертов, сегодня в Москве насчитывается от 4 тыс. до 6,5 тыс. официальных такси, то есть тех, которые можно



КОЛИЧЕСТВО АВТОМОБИЛЕЙ ТАКСИ ЛЕГАЛЬНЫХ ОПЕРАТОРОВ РЫНКА В МОСКВЕ В 2004–2006 ГОДАХ (ШТ.)

ИСТОЧНИК: DISCOVERY RESEARCH GROUP.

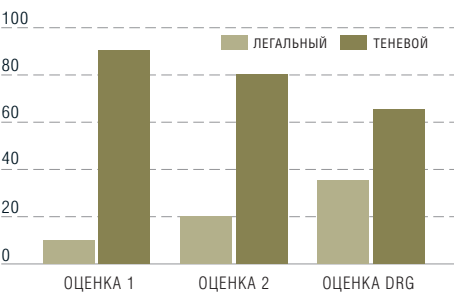


ВАСИЛИЙ ШАПОШНИКОВ

хоть как-то посчитать — например, у них есть лицензия на деятельность, выдаваемая столичным правительством. Понятно, что для московского мегаполиса это капля в море. Поэтому образовавшийся дефицит покрывают бомбилы. Каждый день на улицы Москвы выезжают, опять же только по экспертным оценкам, так как официальной статистики на этот счет нет, 40–60 тыс. частных извозчиков.

«Сложность оценки показателей рынка такси в различных городах России объясняется высокой долей теневого сектора. Достаточно сказать, что подавляющее большинство автомобилей, работающих в качестве такси, не зарегистрированы в органах государственной власти и не имеют лицензии на ведение деятельности, — говорит исполнительный директор Discovery Research Group Илья Ломакин. — Оценки объема рынка, темпов его роста, динамики и тенденций развития сильно расходятся. Данные из разных источников следует охарактеризовать как разрозненные и непоследовательные».

Ситуация усугубляется еще и тем, что в России как не было, так и нет федерального закона о такси, а с 2005 года лицензирование в сфере таксомоторных перевозок вообще отменено. Раньше лицензию выдавали лишь тем фирмам, оборудование которых соответствовало установленным нормам. Теперь за качество услуг такси отвечает каждая фирма в отдельности. Сложилась парадоксальная ситуация: есть некие принимаемые на местном уровне правила деятельности такси (например, постановление правительства Москвы №425 от 3 июня 2003 года), но нет самого понятия такси. По сути, таксистом можно назвать любого автомобилиста, взявшего «на борт» пассажира за день-



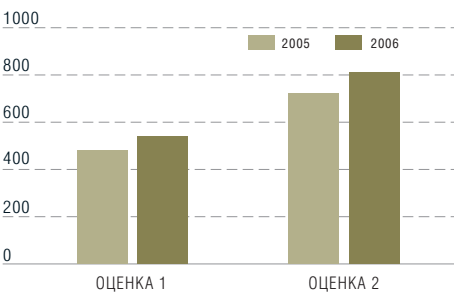
ДОЛЯ ЛЕГАЛЬНОГО И ТЕНЕВОГО СЕКТОРОВ РЫНКА ТАКСОМОТОРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В МОСКВЕ В 2005–2006 ГОДАХ (%)

ИСТОЧНИК: DISCOVERY RESEARCH GROUP.

ги. И наоборот, таксисты с шашечками с точки зрения действующего в РФ законодательства, по сути, таковыми не являются. Таким образом, 80–90% (!!!) рынка такси в России находится в тени. Интересно, что думают об этом налоговые органы? И кто позаботится о безопасности людей, пользующихся услугами «черно-серых» извозчиков?

Но у этой проблемы есть и другая сторона. Если вдруг взять и «отменить» частный извоз, то кто тогда будет перевозить людей? А что будет с тарифами, догадаться нетрудно. (Об этой проблеме см. также интервью с депутатом Московской городской думы Александром Ковалевым, автором городского закона о таксомоторных перевозках.)

И хотя в стоимостном выражении соотношение «официальных» и «нелегалов» несколько иное — в пользу «официальных» таксистов, в корне ситуация не меняется. Речь, похоже, идет лишь о том, что частники просто стоят дешевле. «Принято считать, что порядка 90% рынка в стоимостном выражении приходится на теневой сектор. Соответственно, оставшиеся 10% — на легальный, — говорит Илья Ломакин. — По другим данным, на частных извозчиков приходится примерно 80% рынка, а на официальных — 20%». Косвенное подтверждение этой оценке находим в другом источнике информации, согласно которому доля легального сектора, но уже в натуральном выражении составляет 20%, нелегального — 80%. Так, по оценкам Discovery Research Group, упомянутое соотношение имеет другой вид: 60–65% — теневой сектор; 35–40% — легальный сектор. «К распространяемым в открытых источниках оценкам различных параметров рынка, в том числе долям рынка игроков, следует относиться с осторожностью, — продолжает господин Ло-



ОБЪЕМ ТЕНЕВОГО СЕКТОРА РЫНКА ТАКСОМОТОРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В МОСКВЕ В 2005–2006 ГОДАХ (\$ МЛН)

ИСТОЧНИК: DISCOVERY RESEARCH GROUP.