

транспорт

Онлайн-счетчик

Пермь заинтересовала крупнейших операторов такси. Вслед за федеральной службой заказа «Яндекс.Такси» летом этого года к нам пришел один из самых известных в мире сервисов онлайн-заказа такси Uber. Высокая конкуренция позволила снизить стоимость услуг и повысить их качество. Вместе с тем участники рынка отмечают, что у отрасли есть задел для дальнейшего развития, но многое зависит от изменений в законодательной сфере.

— тенденции —

В июле этого года в Перми состоялось официальное открытие одного из самых известных в мире сервисов онлайн-заказа такси Uber. Компания работает в 22 городах России. По словам представителя Uber Александра Костикова, компания работает только с юристами — ИП или ООО. Количество водителей, подключившихся к сервису в Перми, компания не раскрывает, ссылаясь на то, что их число постоянно растет. У Uber в Перми в настоящий момент представлен один тариф — UberSTART. «В других городах существуют другие продукты, — уточняет Александр Костиков. — Запуск тех или иных из них в определенном городе зависит от платежеспособного спроса и от наличия достаточного количества авто соответствующего класса». Тарифы UberSTART составляют: 30 руб. за подачу автомобиля плюс 5 руб. за километр и 3 руб. за минуту (тарифы за километр и за минуту суммируются). Это один из самых низких тарифов на услуги такси в Перми. Заходя на рынок, в компании отмечали, что готовы инвестировать в быстрый рост. Пермские представители Uber считают местный рынок интересным и высококонкурентным, отмечая приход сюда крупных игроков.

Годом ранее, летом 2015 года, в Перми появилась служба «Яндекс.Такси». Свою работу компания выстроила через местные автопарки. При этом, как уточняют в партнерских компаниях «Яндекс.Такси», получение заказов не ограничено приложением федерального оператора — клиенты могут воспользоваться прямым телефонным заказом. Например, директор компании «Пермский Извозчик» Игорь Шумков отмечает, что компания является офици-

альным партнером сервиса «Яндекс.Такси» в Перми и продвигает себя как самостоятельную службу такси. «В целом никакого разделения в работе сервиса „Яндекс.Такси“ и компании „Пермский Извозчик“ нет. Заказы „Яндекс.Такси“ и заказы нашей компании обрабатываются на одном программном обеспечении. Разница только в том, что „Яндекс“ можно заказать только через мобильное приложение, а „наши“ заказы — по телефону. Изначально, когда „Яндекс“ заходил в наш город, стоимость услуг обсуждалась с партнерами и тарифы разрабатывались сообща. Сейчас уже у команды „Яндекс.Такси“ есть свое видение работы в нашем городе», — говорит Игорь Шумков. Официальное приложение «Яндекс.Такси» говорит, что поездка на автомобиле класса «эконом» обойдется в сумму от 39 руб., класса «комфорт» — от 99 руб. Это стоимость подачи автомобиля — фиксированная сумма, включаемая в стоимость поездки. Пресс-секретарь службы заказа такси «Максим» Павел Стенников рассказывает, что рынок такси сегодня достиг определенного уровня: «В Перми работают десятки служб такси, конкуренция высока. Рынок находится на пике существующих в сфере такси технологий. Они обеспечили снижение стоимости перевозок, повышение спроса населения на услугу. Это приводит к росту рынка, увеличению числа легальных перевозчиков и повышению их конкурентоспособности в сравнении с нелегалами». С ним согласен Игорь Шумков, который отмечает позитивные изменения в отрасли: «За последние два года сфера перевозок такси в Перми легализовалась, в городе стало очень много новых, лицензированных машин, качество услуг растет».



Конкуренцию пермским таксистам составят федеральные компании
ФОТО ЕВГЕНИЯ ПАВЛЕНКО

Главной сложностью, с которой сталкиваются таксомоторные компании, остается проблема подбора кадров, но он уверен, что эта проблема временная: «Все идет к тому, что на рынке останутся крупные игроки — это федеральные сети и знакомые всем сервисы „Яндекс.Такси“, Uber, GettTaxi». В Gett от ответа на вопрос о сроках запуска сервиса в Перми уклонились и посоветовали следить за анонсами на официальном сайте. В середине июля сервис анонсировал запуск в Барнауле, Иваново и Калининграде. Ближайший к Перми город, где доступны автомобили Gett, — Екатеринбург. Согласно информации справочника 2GIS, на сегодня в Перми действует 98 компаний, предлагающих услуги такси. По данным краевого министерства транспорта, в регионе выдано около 6 тыс. разрешений на оказание услуг перевозки пассажиров легковым транспортом. Впрочем, по информации участников

рынка, эти данные не отражают реальной картины в регионе, так как некоторые таксисты получают разрешения в соседних регионах, где пошлина ниже. Пермские такси по формату заказа можно разделить на несколько групп. Наиболее распространенными сегодня являются такси от агрегаторов или служб заказа. По сути, это IT-компании, разработавшие свои сервисы заказа такси через Интернет. Они заключают договоры с таксопарками либо с водителями в статусе ИП и отвечают только за функцию оформления заказа и проведения оплаты. По-прежнему высокая доля компаний, предоставляющих услуги заказа такси по телефону диспетчерской службы. Хотя многие крупные компании такого формата уже обзавелись онлайн-формой заказа. «Интернетизация» сферы такси — общемировой тренд. Широко известны примеры триумфального шествия по планете сервисов заказа такси Uber и Gett, и в первую очередь это связано с распространением мобильного интернета. На слуху и протесты «классических» таксистов, в том числе и в странах Западной Европы. В России заход мировых операторов в значительной мере был подготовлен отечественны-

ми агрегаторами услуг такси — «Яндекс.Такси» и некоторых других, которые оперативно подхватили мировые тренды. Способствовали этому и законодотворцы: диспетчерские услуги (прием звонков и распределение заказов между водителями) не подлежат лицензированию, в отличие от самих такси. Другое дело, что в случае, если диспетчер планирует принять на работу водителя, он должен поинтересоваться наличием лицензии. Свою нишу занимают так называемые «районные» такси, которые перевозят пассажиров по отдаленным от центра краевой столицы микрорайонам, например Закамску и Гайве. На «домашней» территории тарифы, как правило, фиксированные, а за выезд из их пределов взимается дополнительная плата. Своей спецификой могут похвастаться такси, где водителями выступают только женщины, а также такси, где вам могут подать ретроавтомобиль. Доля таких сервисов на рынке невелика. Серьезным фактором, оказавшим влияние на формирование сегодняшней картины рынка, стали изменения федерального законодательства, регламентировавшие правила оказания услуг такси. Основным из них стало лицензирование деятель-

ности, а также правила оформления автомобилей. Так, если с 2011 года согласно закону о лицензировании разрешения выдавались на автомобили любого цвета, то с 2013 года авто должно быть черного или белого цвета с желтыми дверями и «шашечками» или просто полностью желтым с «шашечками». Согласно этим же правилам, в салоне автомобиля должны быть сведения о перевозчике, условия оплаты проезда, а также телефоны контролирующих организаций. Кроме того, «легальные» водители обязаны проходить медобследование перед выходом в рейс. И сегодня в Перми эти требования преимущественно соблюдаются. По информации участников рынка, вложения потенциального таксиста в получение разрешения и наклейку автомобиля обходятся примерно в 20–30 тыс. руб. По данным краевого УТИБДД, в ходе общекраевых проверок в течение 2015–2016 годов было выявлено 45 фактов осуществления работы без госрегистрации или специального разрешения. В ведомстве отмечают снижение количества нарушений. По мнению регионального директора «Вили» (Wheely) в Перми Константина Пьянкова, в 2015–2016 годах конкуренция на рынке и экономическая ситуация в стране стали причиной ухода с рынка многих компаний, которые владели собственными автопарком. «Эта ситуация стимулировала развитие технологий в сфере заказа такси. Основные игроки рынка внедрились и доработали свои мобильные приложения, появилась возможность оплаты по безналичному расчету. На рынке появились новые федеральные компании, и конкуренция значительно обострилась. Сейчас основные игроки на рынке конкурируют уровнем сервиса и дополнительными привилегиями для пассажиров», — считает он. Службы заказа и агрегаторы ищут новые формы привлечения клиентов. «Клиенты „Максима“ могут вызвать автомобиль через фирменное приложение „Максим: заказ такси“ для смартфонов и планшетов на iOS, Android и Windows Phone, онлайн на сайте taximaxim.ru или по телефону, — рассказы-

Остановка в пути

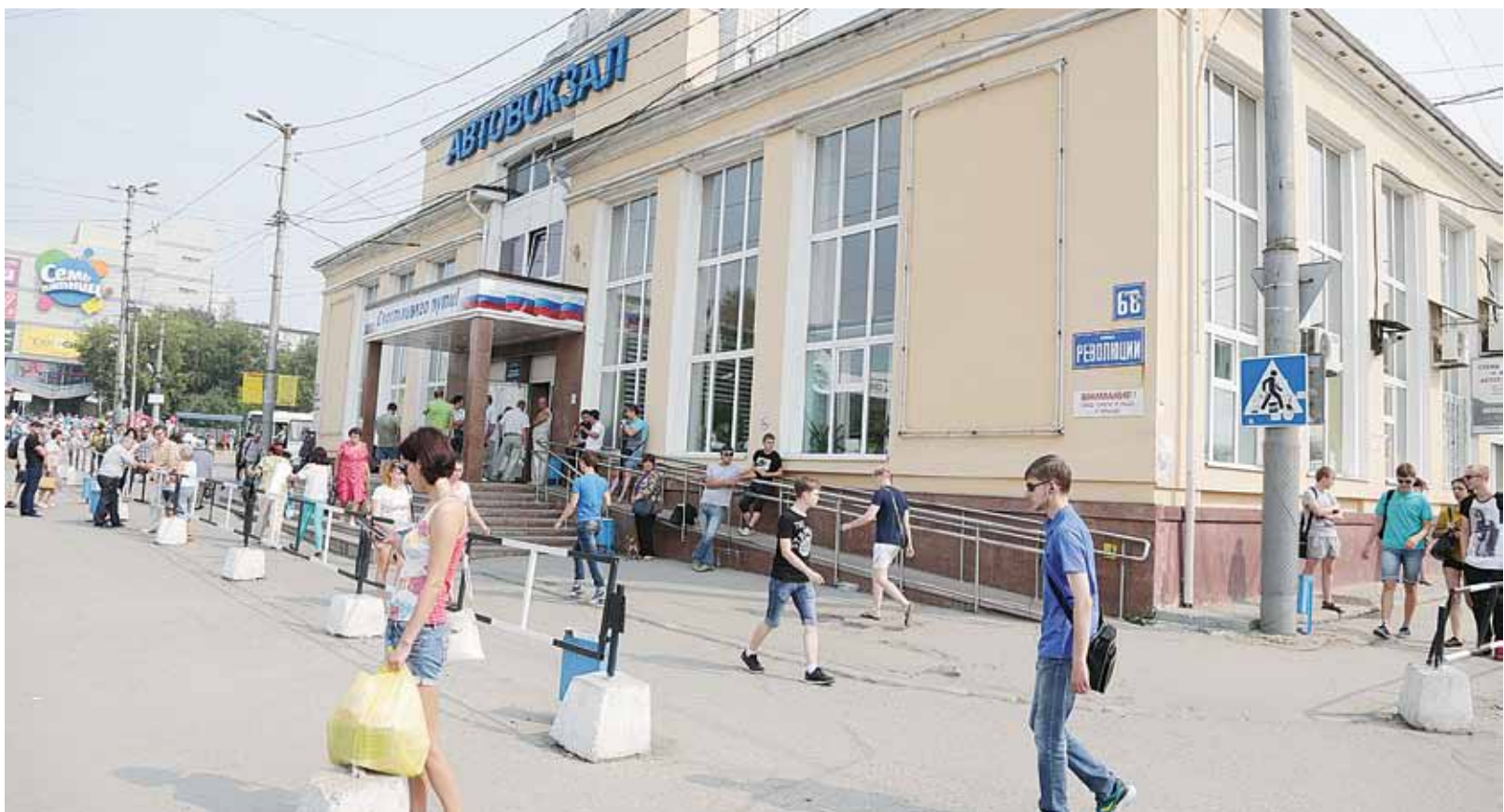
Краевые власти приступили к реформе работы краевых и межгородных автобусных перевозок. Летом был принят ряд важных документов, касающихся работы пригородных перевозчиков. Ключевым моментом реформы станет конкурсный отбор на право получения свидетельств на осуществление перевозок по межмуниципальным маршрутам в Пермском крае. Однако требования к отбору вызвали резкую критику со стороны участников рынка. Предпринимателям удалось приостановить проведение конкурсных процедур с помощью антимонопольной службы.

— реформа отрасли —

Изменить систему работы пригородных автобусных перевозчиков краевые власти намеревались еще в прошлом году. Тогда было объявлено о том, что межмуниципальные и пригородные маршруты будут распределяться на конкурсной основе. Сейчас маршруты среди перевозчиков распределены по заявительному принципу: перевозчик сам выбирал себе маршрут и заключал соответствующий договор на его обслуживание. Краевые власти, вслед за городскими чиновниками, которые успешно провели конкурс годом ранее, решили разыграть на конкурсе пригородные маршруты. Но сделать это краевые чиновники не успели — летом прошлого года был принят Федеральный закон №220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Этот закон меняет принцип организации транспортного обслуживания граждан. Таким образом, для проведения конкурсов необходимо было привести местные документы в соответствие федеральному закону.

Для того чтобы подготовить новые документы, прикамскому министру понадобился год. В результате были внесены изменения в несколько краевых законов и принято несколько постановлений. В июле был объявлен конкурс на право получения свидетельств на осуществление перевозок по межмуниципальным маршрутам в Пермском крае. «По результатам проведения данного открытого конкурса перевозчики получают свидетельства об осуществлении перевозок и карты маршрута регулярных перевозок сроком действия на пять лет, что позволит улучшить качество

предоставляемых услуг по перевозке пассажиров и багажа на межмуниципальных маршрутах регулярных перевозок», — озвучил цели конкурса министр транспорта Алмаз Закиев. Согласно конкурсной документации, маршрутная сеть Пермского края из 285 маршрутов была поделена на шесть лотов. В каждом лоте оказалось от 26 до 66 маршрутов. Как пояснили чиновники, для участия в отборе предприниматели могут объединяться в товарищества. Стоит отметить, что сейчас перевозки по маршрутам осуществляют более 200 индивидуальных предпринимателей и несколько муниципальных автотранспортных предприятий. В результате конкурсного отбора победитель получает право работы на пять лет. Участники рынка выступили с резкой критикой грядущих реформ. Предприниматель, экс-начальник комитета по транспорту города Перми Александр Боровик считает, что реформа краевых перевозок — «чистейшее нарушение закона». «Претензий к документам минтранса очень много», — отметил он. Предприниматели обратились к Уполномоченному по правам предпринимателей в Пермском крае, прокурору Пермского края и руководителю исполкома ОНФ по Пермскому краю (письмо имеется в распоряжении редакции «Ъ»). В своем письме участники рынка отмечают, что надеялись, с принятием нового федерального закона, на разрешение существующих проблем в отрасли. Однако принятые на местном уровне инициативы могут только усугубить существующие трудности. «Складывается впечатление, что новый закон становится не более чем основой для банального передела рынка пассажирских перевозок, перераспределения финансовых потоков, монополизации данного вида деятельности, фактического запрета работы ма-



Краевые власти планируют реформу работы пригородных перевозок
ФОТО МАКСИМА КИМЕРЛИНГА

лого и среднего бизнеса в данном секторе экономики, что абсолютно противоречит общегосударственной политике в целом», — говорится в тексте письма. Предприниматели отмечают, что были внесены изменения в реестр маршрутов. «Министерством транспорта все маршруты включены «по регулируемым тарифам», что не соответствует действительности, поскольку органами государственной власти Пермского края тарифы на перевозку по межмуниципальным маршрутам не устанавливались, заключенных государственных контрактов на перевозку по указанным маршрутам не существует и ранее не существовало, возмещение затрат на выполнение работ не выплачивалось. Таким образом, межмуниципальные маршруты пригородного и межгородного сообщения должны быть отражены в реестре как регулярные перевозки по нерегулируемым тари-

фам», — подчеркивается в письме. По оценке перевозчика Игоря Сасунова, если бы не было изменений в реестре маршрутов, то под требования конкурсных процедур, согласно федеральному закону, попадали бы всего 7% из существующих маршрутов. Как пояснили, «Ъ» участники рынка, эти изменения существенны для перевозки льготных категорий граждан. Субсидии на маршруты по регулируемым тарифам не предоставляются, следовательно — не предоставляются и льготы по социальным проездным документам (право на приобретение социального проездного имеют пенсионеры, ветераны и другие категории). Впрочем, министр транспорта опроверг данное заявление. «Льгота по социальному проездному документу распространяется только на расстояние до 50 км. На маршруты длиной более 50 км — не распространяется. Поэтому на льготный проезд никак не повлияет», — отметил он. Больше всего претензий у предпринимателей вызвал сам конкурсный отбор. В частности, незаконным предприниматели считают то, что по итогам конкурса победитель должен получить свидетельство

на обслуживание маршрута и карты маршрута, а также не предусмотренный федеральным законом договор на обслуживание маршрута. Негодование перевозчиков вызвал и факт деления маршрутной сети всего на шесть лотов. «Само по себе деление всего на шесть лотов привело к тому, что лоты получились довольно большими, требующими для их обслуживания более ста единиц подвижного состава, что в свою очередь практически делает невозможным участие субъектов малого и среднего бизнеса», — говорится в обращении предпринимателей. Предприниматели, работающие на маршрутах, посчитали объявленный конкурс незаконным и обратились в арбитражный суд и УФАС по Пермскому краю. В УФАС по Пермскому краю сообщили, что всего в ведомство поступило девять жалоб краевых перевозчиков на действия министерства транспорта Пермского края при организации открытых конкурсов на осуществление перевозок по межмуниципальным и пригородным автобусным маршрутам. На данный момент заявителями выступают ОАО «Добрянское АТП», ООО «Компас», ОАО «Управле-

ние технологического транспорта», МУП «Куединское ПАП», ООО «Кунгурская автоколонна 1597», ООО «Междугородные автобусные перевозки», МУП «АТП №2 г. Березники» и два индивидуальных предпринимателя. «Боле шестидесяти маршрутов в одном лоте — это беспрецедентное явление», — считает и.о. заместителя руководителя Пермского УФАС России Александр Плаксин. Он отметил, что в ходе рассмотрения жалоб представители минтранса не смогли дать «внятного объяснения, на чем основан принцип формирования лотов». Антимонопольная служба также поддерживает довод перевозчиков о том, что такое лотирование маршрутов вытеснит мелких предпринимателей с рынка. «Есть опасения, что действия минтранса могут привести к монополизации краевого рынка междугородных пассажирских перевозок, что неизбежно повлияет на рост стоимости билетов», — отметил Александр Плаксин. На основании уведомления УФАС минтрансу пришлось приостановить конкурсный отбор до окончания разбирательства. Рассмотрение жалоб назначено на 2 августа.

Ирина Пелявина