

КОНЪЮНКТУРА

то есть восемь или 12 часов, он «покупает» её у партнёров сервиса. Стоит она по-разному — от 500 до 2500 руб. в зависимости от класса твоего автомобиля. «У тебя просто снимается эта сумма, а всё, что наездил, — твоё. Единственное требование — ты периодически должен показывать, в каком состоянии твой автомобиль, чтобы его не заблокировали», — говорит Евгений.

Водитель поясняет, что существует и второй способ таксовать — арендовать автомобиль у таксопарка. По его словам, в сутки аренда «автомобиля с шашечками» обойдётся в сумму от 1000 до 2000 руб. Плюс такого подхода в том, что тебе предлагается большое количество заказов (причём в этом случае ты — в приоритете в отличие от частников на своих автомобилях). Кроме того, такие «официальные» автомобили, как правило, застрахованы, лицензированы, и опять же — заработанное оставляешь себе. Минусы — заправляешь автомобиль за свой счёт и, как правило, владельцы требуют его возврата с полностью заправленным баком.

«Если ты выбираешь этот способ и работаешь почти каждый день, то по итогам месяца у тебя на руках будет не такая уж и большая сумма — точно не больше 30 тыс., а, как правило, вообще 20 тыс. руб.», — говорит водитель.

В одном из таксопарков рассказали, что ситуация с активизацией агрегаторов — естественный процесс: «Сервисы-агрегаторы «играют» на невысоких ценах. Логично, что независимые конторы рано или поздно просто не смогут с ними соперничать. Выходов два — либо вообще уйти с рынка, либо стать их партнёром».

Несмотря на это, собеседник отмечает, что не видит в этой схеме ничего плохого: «Да, классических таксопарков с большим количеством автомобилей немного, да их и невыгодно содержать, по большому счёту. С другой стороны, агрегаторы дают работу частникам».

Количество участников рынка в сегменте бизнес-класса в последнее время стабильно. «У рынка всё ещё есть большой потенциал развития, но бурного роста его объёма и количества игроков ожидать уже не стоит, — комментирует Антон Петровцев. — Я бы сказал, что спрос достаточно стабилен и показывает тенденции к росту. Значительная часть клиентов пользуются нашим сервисом уже несколько лет, также мы видим еженедельный прирост количества активных пользователей. В немалой степени этому способствуют партнёрские программы».

С другой стороны, собеседник отмечает, что с экономклассом конкурировать бесполезно: «Перевозки в экономсегменте были и остаются наиболее востребованными на рынке. Важно понимать, что средний уровень покупательной способности всё ещё достаточно низкий, и предпосылки его роста я сейчас не наблюдаю. Безусловно, если прямо сейчас запустить промоакцию с 50%-ными скидками для пользователей, большинство клиентов сервисов экономкласса захотят попробовать уровень услуг в бизнес-классе. Проблема в том, что после окончания акции пользователи вернутся в экономсегмент. Думаю, что в ближайшие годы доля будет оставаться стабильной».

Директор Института транспортно-го планирования Российской академии транспорта Михаил Якимов считает, что работа в сфере таксомоторных перевозок для многих людей становится способом дополнительного заработка.

«Это следствие глобальных тенденций — роста производительности труда и высвобождения человека из сферы промышленного производства и поиска применения своего труда в сфере услуг. Автомобиль — один из самых дорогостоящих продуктов, которые может себе позволить гражданин, поэтому логично, что он ищет пути использования этого актива, чтобы получить от него какие-то «дивиденды», — поясняет Якимов.

Он также считает, что классическому такси сегодня сложно конкурировать с частниками: «Стоит и дальше ожидать вовлечения парка личных автомобилей в таксомоторную деятельность. Агрегаторы будут предлагать различные способы использования такого вовлечения на основе создания специальных приложений и так далее».

С другой стороны, эксперт не считает, что монополизация рынка агрегаторами будет слишком масштабной. По его мнению, для многих сегодняшних агрегаторов таксомоторная деятельность — не основная. Поэтому вполне можно ожидать прихода в эту сферу банков, крупных продуктовых сетей и даже девелоперов.

«Всё это не позволит застаиваться рынку или создать привилегированное положение одному из агрегаторов. Думаю, будущее за компаниями-агрегаторами», — говорит эксперт.

Регулирование рынка

На этом фоне возникает логичный вопрос: а как быть с правовым полем? Большинство участников рынка признались, что львиная доля доходов сферы идёт мимо официальных налогов.

В связи с этим комитет Госдумы РФ по транспорту и строительству подготовил очередную версию законопроекта о регулировании деятельности такси. В частности, работать водителями не смогут иностранцы, а тарифы должны быть скорректированы методикой федерального минтранса.

Участники рынка пока не слишком переживают на этот счёт. Во-первых, что это за методика, так никто и не знает. Во-вторых, в Перми иностранцы не особо активно работают в такси.

На региональном рынке в последние годы неоднократно пытались регулировать деятельность такси. Например, в 2013 году по региональному закону всем службам такси необходимо было сначала перекрасить автопарк в жёлтый цвет, потом оставить жёлтыми только двери. Но это опять же затронуло только таксопарки. Уже тогда частники играли большую роль, и на общем рынке это никак не сказалось. В 2017 году широко обсуждалась инициатива о запрете диспетчерских сервисов, но и это предложение ни к чему не привело.

Михаил Якимов считает, что на сегодняшний день рынок не нуждается в регулировке. «Что касается контроля, то законодательство достаточно гармонизировано в этом вопросе. За безопасность движения отвечает закон «О безопасности дорожного движения», за финансовую и юридическую сторону отвечают Налоговый и Гражданский кодексы. Довольно сложно найти ту правовую нишу, которую должен закрывать специализированный закон о такси. Лично я не вижу необходимости в дополнительном администрировании этого вида деятельности, нужно просто соблюдать уже действующие законы», — полагает эксперт.

ТЕКУЩИЙ МОМЕНТ

Павлу Ляху смягчили приговор

Пермский краевой суд смягчил наказание для бывшего министра физической культуры и спорта Пермского края Павла Ляха. Теперь ему запрещено занимать госдолжности не три года, которые назначил ему Ленинский районный суд, а два года и десять месяцев.

По остальным пунктам приговора изменений не последовало. Напомним, 17 июня районный суд назначил Ляху три года условно с испытательным сроком два года. Бывшего чиновника обвинили в злоупотреблении полномочиями (ч. 1 ст. 285 УК РФ) при подписании акта выполненных работ по реконструкции пермского стадиона «Динамо» в 2015 году, но оправдали по ст. 293 (халатность).

Уголовное дело в отношении экс-министра возбудили в 2016 году после проверки Контрольно-счётной палаты. На реконструкцию стадиона из бюджета выделили более 45 млн руб., но, по версии следствия, стоимость работ была завышена на 18 млн руб. При этом работы на 5 млн руб. вообще не были выполнены. В частности, не было доделано футбольное поле, а также беговые дорожки. Общий ущерб бюджету, по мнению обвинения, составил более 23,6 млн руб.

Виновным себя Павел Лях так и не признал.

Экс-министра транспорта Алмаза Закиева этапировали в колонию

Пермский краевой суд на минувшей неделе отклонил апелляцию экс-министра транспорта Пермского края Алмаза Закиева. Приговор остался без изменений. Осуждённого этапировали в колонию. Сам Алмаз Закиев свою вину не признал.

Напомним, бывший министр транспорта Пермского края Алмаз Закиев приговорён к восьми годам и шести месяцам колонии строгого режима. Такое решение Ленинский районный суд Перми вынес 29 мая.

7 июня Алмаз Закиев подал апелляционную жалобу на приговор по своему делу. Бывшего чиновника обвинили в совершении преступлений по ч. 6 ст. 290 УК РФ (получение взятки в особо крупном размере) и ч. 1 ст. 285 УК РФ (злоупотребление должностными полномочиями).

В пользу государства были арестованы денежные средства на счетах Закиева — 745 тыс. руб. Ещё 7,7 млн руб. будут возвращены государству после реализации принадлежащего осуждённому имущества. Алмаза Закиева взяли под стражу в зале суда.

По версии следствия, Закиев получил взятку, замаскировав её под продажу своей квартиры в Тюмени по цене, превышающей рыночную на 8,4 млн руб. (сумма сделки составила 28 млн руб.). Деньги были перечислены с декабря 2015 года по март 2016 года. За эту сумму он якобы помог ООО «Мостострой-12» в получении контракта на 2 млрд руб. по строительству обхода города Чусового, а заодно создал препятствия для другого участника конкурса — ЗАО «Уралмостострой».



Вы можете оформить подписку на газету «Новый компаньон» с любого месяца и на любое количество экземпляров.

Подписчикам газеты «Новый компаньон» журнал «Компаньон magazine» доставляется бесплатно.

Подробности по тел.: (342) 210-40-23, 210-40-26 e-mail: ltv@idk.perm.ru

Новый компаньон

реклама