**«РБК-Татарстан»**

**Таксисты Казани спасаются от высокой конкуренции в интернете**

09 авг, 13:19

Подробнее на РБК:
http://rt.rbc.ru/tatarstan/09/08/2017/598ae16d9a794759ccec798fМинтранс Татарстана за 5 лет выдал более 24,3 тыс. лицензий водителям на оказание услуг такси. Однако, несмотря на ощутимое развитие рынка, проблема легализации таксистов осталась не решена

Сегодня в Татарстане насчитывается более 9,2 тыс. действующих лицензий водителей такси. Те, кто хочет работать легально, должны иметь статус индивидуального предпринимателя, получить разрешение на деятельность такси, платить налоги, заниматься бухгалтерией и отчетностью. Однако, у таких извозчиков нет наемных работников, их доходы нерегулярные и не настолько большие, чтобы регистрировать ИП. Помимо нежелания перекрашивать автомобили в белый или желтый цвет и ряда осложняющих факторов, это еще одна причина сильного серого рынка такси в республике и ее столице.

Шашечки в тени

По данным Аналитического центра при Правительстве РФ в городах-миллионниках в перевозках такси задействованы около 30 тыс. автомобилей без соответствующего разрешения. Директор по коммуникациям Uber в России и СНГ Ирина Гущина отмечает, что доля теневого рынка в общей выручке такси в России составляет 26,4%. Но спикер уверена, Uber на региональном рынке помогает решать проблемы наличия нелегалов.

«Появление Uber в городе стимулирует участников рынка пассажирских перевозок выйти из теневого сектора: все процессы и финансовые потоки в системе прозрачны и подотчетны, эффективность работы платформы создает хорошие возможности для заработка водителей - и основного, и дополнительного», - говорит Гущина. Согласно исследования команды Uber, 76% водителей отмечают, что их доход с началом сотрудничества с международной компанией увеличился. В компании такую динамику объясняют снижением простоя и время холостого хода благодаря интеллектуальному распределению заказов.window.PREVENT\_DOCWRITE=true;

Специалист отдела по связям с общественностью сервиса заказа такси «Максим» Мария Пухова, в свою очередь, причину «серого» рынка, помимо сложностей с легализацией объясняет обязательными белым или желтым цвете для автомобилей такси. По ее мнению, этот закон и сегодня не учитывает реалий рынка и тормозит легализацию водителей.

«На деле единый цвет такси не приносит никакой практической пользы. Безопасность зависит от технического состояния автомобиля, соблюдения правил дорожного движения, дорожной инфраструктуры, контроля государства, но никак не от цвета автомобиля. Из-за избыточного регулирования рынка власти получают обратный эффект: сокращается количество выданные разрешений, уменьшается количества предпринимателей, работающих в такси, и, соответственно, налоговых платежей», - уверена Пухова.

Большинство таксистов работает на личных или арендных автомобилях и действительно не видят смысла их перекрашивать. Во-первых, за это придется заплатить крупную сумму - оклейка автомобиля цветной пленкой стоит 15-20 тыс. рублей, покраска обходится еще дороже. Во-вторых, цвет затрудняет обновление автопарка. Автомобили используются в такси 2-3 года, затем меняются. Перекраска в цвет такси снижает продажную стоимость автомобиля, следовательно, и покупка нового обойдется значительно дороже, особенно, если это комфорт-класс.

По словам Пуховой, рынок такси в Казани мало чем отличается от рынка такси в других российских городах-миллионниках. «Основная тенденция - укрупнение игроков на рынке. Они объединяют ресурсы, чтобы успешнее конкурировать с другими участниками», - отмечает эксперт. Растет и доля заказов, созданных через приложения.

Прозрачные цены

Крупные игроки рынка такси особый акцент ставят на прозрачности ценообразования. Эконом-тариф «Яндекс.Такси» в Казани – не более 30 рублей за первые 5 минут поездки. Дальше по городу - 9 рублей за километр и 2 рубля за минуту. Международный коллега - Uber устанавливает минимальную стоимость с учетом двух сервисов с разными схемами расчета. Стоимость поездки на базовом тарифе начинается с 59 рублей, в другом случае со 130 рублей. Во время повышенного спроса на поездки платформа автоматически включает динамический коэффициент, который оценивает спрос и предложение в режиме реального времени и на основе этих данных временно повышает стоимость поездок в конкретном районе города. Этот аспект, кстати, не нравится многим казанцам, но, стоит отметить, что спрос возвращается к обычным значениям и базовым ценам порой за несколько минут.

Традиционно стоимость поездки рассчитывается операторами исходя из стоимости подачи автомобиля, предполагаемого времени в пути, средних показателей загруженности дорог в это время суток на данном направлении, протяжённости маршрута и спроса на поездки в текущий момент. Сервис «Максим» оценивает стоимость поездки в 100 рублей, включая 2 километра пути. Стоимость каждого следующего километра фиксирована - 12 рублей. В эту же сумму можно о в пределах среднего уровня цен на такси в Казани.

Водители отдают операторам в среднем 10% от своей выручки, еще 20% тратят на топливо. В хороший день – обыкновенно это пятница, суббота, воскресенье или когда на дворе некомфортные погодные условия, таксисты могут заработать 2 тыс. рублей за рабочий день с 7 утра до 10 вечера. По словам самих операторов, они не сотрудничают с водителями без лицензий. Водители Uber, к примеру, обращаются в центр поддержки Uber, предоставляют пакет документов на проверку, проходят тренинг по работе с приложением и только потом активируют профиль водителя в системе, который дает старт заказам.

Сервис «Максим» сотрудничают в Казани с 9 партнерами, имеющими собственный парк автомобилей. Последние, кстати, благодаря этому значительно сокращают издержки на диспетчерскую, телефонию, рекламу, разработку ПО и другую непрофильную деятельность.

Стоит отметить, что чаще всего жители Казани вызывают такси в торговые центры на проспекте Победы, улице Пушкина, Ибрагимова, Мусина, а также в гостиничный и бизнес-комплекс Корстон по улице Ершова.

Подробнее на РБК:
<http://rt.rbc.ru/tatarstan/09/08/2017/598ae16d9a794759ccec798f>