

Развитие рынка такси в России и за рубежом

Окончание, начало в «АТ» № 10, 2019 г.

С. Владимиров



В предыдущем номере «АТ» была размещена первая часть публикации о развитии рынка такси в России и за рубежом. В ней были приведены показатели, характеризующие нынешнее состояние этого сегмента автотранспортного рынка России, а также даны прогнозы на ближайшее будущее. Было также рассказано о тенденциях развития московского такси на протяжении последних лет.

Во второй части публикации речь идет о развитии таксомоторных перевозок в других российских регионах, а также опыте организации работы транспортных предприятий по перевозке пассажиров на легковых такси за рубежом. Данные вопросы обсуждались на VII Международном Евразийском форуме «Такси», прошедшем в Москве и собравшем более 1200 участников из 70 регионов России, а также представителей 20 иностранных государств: США, Великобритании, Германии, Бельгии, Финляндии, Китая, Вьетнама, стран Балтии и ЕАЭС. Организатором форума выступил Общественный институт развития такси «МЕФТ».

Региональные рынки

В рамках деловой программы VII Международного Евразийского форума «Такси» наряду с рассмотрением ключевых тенденций развития рынка такси в России и в мире, было уделено внимание реализации общих правил на региональных рынках такси.

Важнейшую роль в работе такси в регионе играет диалог между таксомоторными компаниями, агрегаторами и представителями местных властей. К такому выводу

пришли участники дискуссии «Региональные рынки: общие правила – разные решения» в ходе VII Международного Евразийского форума «Такси».

«Такси имеют четкую региональную специфику, и это нужно учитывать в решении проблем, возникающих на рынке. Особую роль тут приобретают региональные власти, которые регулируют деятельность таксомоторных компаний», – отметила директор АНО «МЕФТ» Дина Горячева.

Программа развития такси в Белгородской области



Позицию Дины Горячевой поддержал начальник Управления автомобильных дорог общего пользования и транспорта Белгородской области Олег Дрожжин. В своем выступлении он сказал, что в регионе удалось достичь высоких показателей. Сегодня по Белгороду легально осуществляют деятельность 96% существующих таксистов. «Мы смогли это осуществить благодаря регулярным встречам и совещаниям с перевозчиками и транспортными компаниями и отмене платы за выдачу разрешений. Для нас ключевым моментом стало установление взаимоотношений, потому что именно в диалоге решаются многие вопросы», – подчеркнул О. Дрожжин.

Говоря о программе развития такси в Белгородской области, он сказал, что население региона насчитывает около 1,5 млн человек. На сегодняшний день выдано 19 500 разрешений на таксомоторную деятельность, из

них 6750 имеют статус действующих. Всего зарегистрировано 1193 перевозчика, при этом на 1000 человек приходится 4,3 легковых такси.

Возрастная структура парка легкового такси выглядит следующим образом: машины младше 5 лет составляют 37%, от 5 до 10 лет – 34%, от 10 до 15 лет – 22% и старше 15 лет – 6%. Ежегодный прирост новых автомобилей такси составляет порядка 7%. В парке легковых такси основную долю занимают автомобили марки Renault – 42%, Lada – 36%, Volkswagen – 6% и другие – 36%.

В настоящий момент в области реализуются два проекта. Первый – по оптимизации выдачи разрешений на таксомоторную деятельность. Второй – по стандарту обслуживания населения легковыми такси, который, в частности, устанавливает обязательства водителя при выполнении заказов, повышению уровня его квалификации, определяет фирменный стиль такси, предусматривает перевод транспортных средств на газомоторное топливо, необходимые условия для перевозки инвалидов и др.

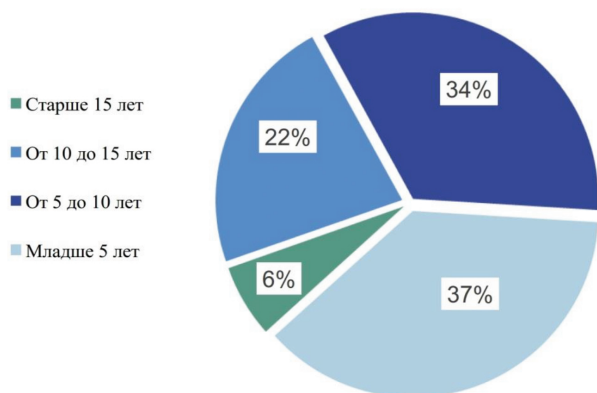
В регионе для таксомоторов установлены 4 цветовые гаммы кузова – это белый, желтый, серый и синий цвета. В конце текущего года истекает срок пятилетних разрешений, выданных в 2015 году, и, начиная с 2020 года, все таксомоторы будут только установленной цветовой гаммы.

Управление автомобильных дорог общего пользования и транспорта Белгородской области на сегодня заключило 53 соглашения со службами заказа такси. При подключении к сервису заказа такси производится сверка с реестром разрешений на таксомоторную деятельность.

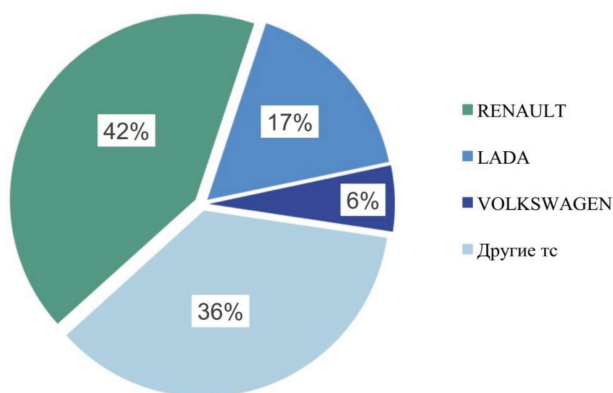
Что касается соблюдения режима труда и отдыха водителей, прохождения ими медицинских осмотров, то сейчас подготавливается дорожная карта по запуску пилотного проекта электронного путевого листа на территории региона.

СТРУКТУРА ПАРКА ЛЕГКОВОГО ТАКСИ

год выпуска легковых такси



марка транспортных средств



Сотрудники Управления порядка 5–6 раз в год встречаются с представителями таксомоторных компаний и диспетчерских служб, обсуждают всевозможное развитие вопросов, проводят тренинги.

Процесс выдачи разрешений на таксомоторную деятельность постоянно оптимизируется. На настоящем этапе данные о входящих заявлениях и выданных разрешениях хранятся в компьютерной базе в реестрах в виде записей (импорт данных в Excel-формат).

Отмена в середине текущего года платы за выдачу разрешений, а также прием и выдача документов в электронном виде привели к увеличению выдачи разрешений в 2,5 раза. Для оказания консультативной помощи по выдаче разрешений в удаленных районах, Управление автомобильных дорог общего пользования и транспорта Белгородской области заключило соглашения с многофункциональными центрами по оказанию государственных услуг (МФЦ), которые также принимают заявления на выдачу разрешений, обрабатывают их и направляют в электронном виде в Управление.

Олег Дрожжин обратил внимание на рост количества таксомоторов, использующих газомоторное топливо. На сегодня таких машин насчитывается 450 единиц. В качестве стимулирующей меры налоговая ставка для них установлена в размере 50%. В регионе имеется 8 действующих АГНКС и МАЗК, к концу 2019 года планируется ввести еще 19, а в 2020–2021 гг. намечен ввод 28 АГНКС и МАЗК.

За таксомоторной деятельностью ведется региональный контроль, в результате которого из-за различных нарушений было аннулировано 1780 разрешений и наложено штрафов в размере 500 тыс. руб. Ежеквартально проводится более 7 рейдовых контрольных мероприятий.

В завершение своего выступления Олег Дрожжин предложил провести очередной таксомоторный форум в Белгородской области. Организаторы поблагодарили за приглашение и пообещали рассмотреть данное предложение.

Регулирование деятельности такси в Краснодарском крае



Об опыте регулирования деятельности такси в Краснодарском крае рассказала начальник Управления пассажирских перевозок Министерства транспорта и дорожного хозяйства субъекта Ирина Горбачева.

Таксомоторы на территории Краснодарского края должны быть белого или желтого цвета, экологического стандарта не ниже Евро-2.

На территории региона государственную услугу можно получить, обратившись в Министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края, отправить документы по почте или обратиться в любой МФЦ, расположенный на территории Краснодарского края. Срок предоставления государственной услуги юридически составляет 10 рабочих дней, фактически – 5–7 дней.

За выдачу разрешений на таксомоторную деятельность взимается плата: 3000 руб. за выдачу разрешения, 200 руб. за переоформление разрешения и 200 руб. за выдачу дубликата.

Количество выданных разрешений ежегодно увеличивается на 13%. Если в 2013 году количество выданных действующих разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси на территории Краснодарского края составляло 6900, то по состоянию на июль 2019 г. их количество достигло 18 492.

В результате проведенной Министерством транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края работы по внедрению автоматизированной системы ведения реестра, достигнуты минимальные сроки оформления разрешений. Министерством разработано программное обеспечение для ведения реестра в режиме реального времени.

Программное обеспечение в автоматическом режиме еженедельно связывается с налоговой базой, проверяет статус юридического лица или индивидуального предпринимателя и формирует приказ на прекращение действия разрешения, если данный абонент прекратил свое действие в статусе перевозчика.

Кроме этого, в ближайшее время планируется внедрить автоматизированную проверку наличия на автомобиль действующего полиса ОСАГО и диагностической карты полугодового технического осмотра.

Программное обеспечение также позволяет размещать реестр перевозчиков без каких-либо задержек на сайте министерства, в мобильном приложении. На сайте можно проверять статус перевозчика в режиме on-line.

Перевозчикам предоставляется возможность зарегистрироваться в личном кабинете, получать информацию о работе по выдаче разрешения.

Министерством обеспечена работа мобильного приложения, с помощью которого с мобильного устройства можно:

- по госномеру/VIN-коду или номеру разрешения проверить наличие и статус разрешений;
- подать обращение на нелегальное такси, которое автоматически отправится в ГУВД Краснодарского края;



– отслеживать в личном кабинете статус поданного заявления, получать информацию о сроках предоставления государственной услуги, информацию, позволяющую анализировать работу предприятия, аннулировать разрешения.

На территории региона действует Распоряжение главы администрации Краснодарского края о создании соответствующей комиссии по выявлению лиц, осуществляющих незаконную таксомоторную деятельность.

Министерством организована работа по проведению плановых рейдовых осмотров, обследованию транс-

портных средств, используемых для перевозки пассажиров и багажа легковыми такси. Основные нарушения заключаются в следующем:

– отсутствие в салоне легкового такси информации, предусмотренной Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом;

– отсутствие на транспортном средстве, используемом для оказания услуг по перевозке пассажиров и багажа, цветографической схемы легкового такси и (или) опознавательного фонаря на крыше указанного транспортного средства;



– осуществление перевозок пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом с нарушением требований о проведении предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров водителей транспортных средств;

– осуществление перевозок пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом с нарушением требований о проведении предрейсового контроля технического состояния транспортных средств.

По результатам проведенных рейдов, в 2018 году было составлено 176 протоколов об административных правонарушениях, в 2019 году по состоянию на текущий момент – 225. Но наиболее эффективной мерой, как показала практика, является изъятие сотрудниками подразделений исполнения административного законодательства в качестве орудий производства транспортных средств при выявлении и документировании правонарушений, предусмотренных ч. 2 ст. 14.1 КоАП РФ.

Вместе с тем Министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края, с целью усиления воздействия на нарушителей-перевозчиков, считает необходимым ч. 2 ст. 14.1 КоАП РФ дополнить пунктом:

«Те же действия, совершенные повторно – влекут наложение административного штрафа на граждан в размере тридцати тысяч рублей с конфискацией изготовленной продукции, орудий производства и сырья; на юридических лиц – пятидесяти тысяч рублей с конфискацией изготовленной продукции, орудий производства и сырья, а также административное приостановление деятельности на срок до девяноста суток».

Цифровизация государственного регионального контроля



Сергей Чертищев, начальник отдела контрольно-надзорной и разрешительной деятельности Министерства транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области рассказал о цифровизации государственного реги-

онального контроля в области перевозки пассажиров и багажа легковым такси.

Уполномоченным исполнительным органом государственной власти Свердловской области по вопросам деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории Свердловской области определено Министерство транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области. Также министерство наделено полномочиями по осуществлению государственного регионального контроля за соблюдением юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями требований по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории Свердловской области.

В процессе работы возникают определенные трудности, решение которых, как правило, требует внесение изменений в нормативно правовые акты как на Федеральном уровне (что требует значительно времени и сил), так и на региональном уровне. В последнем случае это происходит быстрее, но возможностей для маневра меньше.

Так, одними из основных вопросов, послуживших для внесения изменений в нормативно правовой акт Свердловской области в части такси, являются:

– отсутствие возможности внесения в реестр актуальной информации о статусе разрешений, прекративших действие как в связи с окончанием срока действия, так и приостановленных;

– отсутствие возможности оперативно получить актуальную информацию сотрудниками отдела министерства в процессе контрольных мероприятий, другими контрольно-надзорными органами, страховыми компаниями и другими лицами, заинтересованными в получении актуальной информации о выданных разрешениях в режиме on-line.

– дополнительные расходы по страхованию автомобилей юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, прекратившими свою деятельность (это касалось и рядовых граждан, которые приобрели транспортное средство, ранее использованное в такси);

– негативное высказывание заявителей в адрес министерства о длительном времени по оказанию государственной услуги по выдаче разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории Свердловской области, несмотря на сокращение сроков в два раза.

В результате проведенной работы был подготовлен проект постановления Правительства Свердловской области «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси на территории Свердловской области». Проект успешно прошел все процедуры согласования и принят Правительством Свердловской области 28.06.2018 № 411-ПП.

В указанном постановлении определены процедуры формирования, ведения и внесения изменений в реестр разрешений, предусмотрено оформление разрешений в форме электронного документа.

С принятием данного постановления решены задачи в части внесения уполномоченными сотрудниками министерства в реестр разрешений сведений. При прекращении субъектом предпринимательской деятельности автоматически по всем его разрешениям изменяется статус на недействительные. Возможно внесение изменений по отдельно взятому разрешению на основании заявления собственника разрешения или нового владельца транспортного средства.

Оформление разрешения в форме электронного документа значительно сократило время исполнения государственной услуги по выдаче разрешений. После обработки представленных документов заявителем формируется разрешение, подписывается электронной подписью уполномоченного лица министерства и поступает на электронную почту, указанную заявителем.

На выданном разрешении отображается QR-код. Используя мобильное устройство (смартфон) с установленным приложением для считывания, можно получить в режиме онлайн информацию о подлинности проверяемого разрешения и его статусе на момент запроса. Данное нововведение позволяет во время проверочных мероприятий оперативно проверять легальность предъявляемых водителем такси разрешений.

Контрольно-надзорные органы и иные лица, заинтересованные в получении актуальной информации о выданных разрешениях и их владельцах, имеют возможность через форму запроса, размещенную на сайте министерства, получить ее в режиме онлайн.

Актуальные предложения

Расскажем и о других предложениях, которые озвучили участники форума «Такси».

Рынку такси необходим цифровой профиль водителя

Для обеспечения безопасности пассажирских перевозок в таксомоторной отрасли необходимо создать цифровой профиль водителя, в котором будут отображаться данные о нем, а также история дорожно-транспортных происшествий с его участием. Об этом заявила председатель Комиссии по развитию общественной дипломатии, гуманитарному сотрудничеству и сохранению традиционных ценностей Общественной палаты РФ, член Совета палаты, председатель Общественного совета МЕФТ Елена Сутормина.

«Сегодня пассажир не может проверить водителя такси перед поездкой. Он может только проверить автомобиль, и такую возможность дает проект АНО МЕФТ – ПАИС ТАКСИ. Но на одном автомобиле могут работать несколько человек, а лицензию на пассажирскую перевозку имеет, например, только один. То есть человек полностью доверяет свою жизнь агрегатору или оператору. Мы много слышали историй о, мягко говоря, недобросовестных водителях. С инициативой создания циф-

рового профиля водителя АНО МЕФТ уже выступала. А сейчас нам нужна совместная работа, чтобы реализовать эту инициативу», – отметила Е. Сутормина.

По ее словам, в России легально работают 700 тысяч таксистов, в то время как нелегальных водителей насчитывается более миллиона.

Не только безопасность: штрафы за нарушение ПДД – огромная нагрузка на бизнес такси

Нарушения таксистами правил дорожного движения – это не только вопрос безопасности. Это серьезная нагрузка на экономику таксомоторных компаний. Такое мнение выразил Александр Усов, исполнительный директор «CTRL Лизинг».

Во время дискуссии на тему внедрения телематики в таксомоторную отрасль он отметил, что штрафы за нарушение ПДД становятся серьезной нагрузкой для такси. «Это переворачивает экономику таксомоторных компаний с ног на голову. Благодаря телематике мы проанализировали поведение водителей наших партнеров, а это 15 тысяч машин, и пришли к выводу, что как только машина выходит на линию, в среднем, компания уже должна заплатить 250 рублей штрафа», – рассказал А. Усов.

Он также заявил, что большинство штрафов такси получают за нарушение скоростного режима. «Всего на 20–40 километров, но уже нужно заплатить штраф. 20% штрафов – за неправильную остановку, еще 10% за разворот в неположенном месте. А если штраф не заплатишь, машина уже не может выйти на линию», – поделился результатами анализа Александр Усов.

По его мнению, если водитель будет знать, что под его капотом находится отслеживающее устройство, он будет внимательнее относиться к нарушениям. «Телематика – это профилактика правонарушения. И рано или поздно она начнет работать», – резюмировал Усов.

Основная причина нарушений таксистами кроется в их усталости

Нарушения ПДД водителями такси происходят не потому, что они злостные нарушители, а в силу усталости. К такому выводу пришли участники дискуссии «Контроль 2.0: Технологический контроль и использование данных в таксомоторной отрасли».

«Чаще всего водитель нарушает из-за того, что он работает по 12 часов в сутки и больше. Конечно, концентрация внимания снижается, принимаются рискованные решения. Вторая причина нарушений – некомпетентность водителей, которые выходят в рейсы», – отметил заместитель руководителя ГКУ «Центр организации дорожного движения» Александр Евсин.

Его поддержала заместитель генерального директора по автоматизации транспорта «ШТРИХ-М» Валентина Усачева: «Да, водители такси работают 12 часов за смену. Но никто же не знает, может, этот же водитель отработал смену на грузовике или у другого агрегатора до этого.

В результате они работают сутками. И это очень сильно влияет на аварийность на дорогах».

Она предложила использовать для снижения количества нарушений режима труда и отдыха тахометры, которые бы не допускали к работе водителей, окончивших уже смену. Однако эта тема вызвала бурную реакцию аудитории. «Установка тахометров убьет бизнес такси, – отметил президент Ассоциации «Цифровая Эра Транспорта» Антон Журавлев. – Установка тахометра достаточно дорогая, к тому же водители сами стремятся работать как можно больше из-за низкой стоимости их труда. И они будут уходить в теневой рынок».

Александр Евсин отметил, что можно сделать тахометры эффективными, если обязать и гарантировать их использование всеми участниками рынка. «Иначе те, кто их используют, будут находиться в неравных условиях с теми, кто отказался от использования», – резюмировал он.

А вот столичные власти раскритиковали предложение об обязательном оснащении автомобилей такси тахографами. Об этом на форуме «Такси» заявил руководитель Департамента транспорта Москвы Максим Ликсутов.

«Мы против установки дополнительного оборудования, в частности, тахографов в такси. Считаем, что это излишне, есть достаточно много систем, через которые можно контролировать, и дать эти системы надзорным органам, чтобы они видели режим работы водителей такси», – сказал М. Ликсутов.

Международный обзор Латвийское такси



О стратегии развития таксомоторного предприятия в изменяющихся условиях рынка рассказал Алексей Игнатьев, Соучредитель PS «Avoiss Tehnoloģijas» (Латвия).

На примере собственного предприятия он поделился опытом по решению возникающих вопросов. Попытался

ответить на такие вопросы: «Только ли стоимость поездки важна для клиента?», «Имеет ли смысл развивать свой бренд в эпоху глобальных платформ?»

Рига – это типичный европейский город с населением 632 614 человек. Общее число официально зарегистрированных водителей – 5779. Средняя стоимость поездки на такси составляет 6 евро (420 руб.).

Стоимость топлива намного выше, чем в России, но не самая высокая в Европе. Но стоимость полиса страхования ОСАГО на такси может доходить до фактически стоимости самого автомобиля.

При первой возможности таксомоторная компания внедряет в работу новые технологии и старается отличаться от конкурентов, предлагая клиентам ту же услугу, но «с плюсом». Например, предприятие первым в стране перевело диспетчерскую на IP телефонию с передачей заказов на телефон. Клиенты получили быструю обработку заказов и электронную отчетность.

Кроме того, компания первая в стране начала прием заказов через интернет с «фиксированной ценой» (в отличие от российского рынка в Латвии такси всегда ездил только по таксометру). Клиенты получили гарантию, что у водителя не будет возможности их обмануть, при этом водитель получал гарантированно понятную сумму заказа.

Забываясь о потребностях клиента, предприятие совместно с ведущими компаниями Риги ввели отличительный знак «хорошего такси».

Компания делится опытом и изучает перспективы и возможности развития на других рынках. В 2014 году привозила демонстрировать систему взаимодействия «клиент-диспетчер-водитель» на МЕФТ в Санкт-Петербург. В 2015 году по просьбе компании «Asian Express» (Душанбе, Таджикистан) установили там программное обеспечение, организовали работу и обучение диспетчерского центра.

Алексей Игнатьев отметил, что, к сожалению, в бизнесе не всегда всё получается. Например, в 2016 году совместно с Nissan был разработан проект по запуску электромобилей и сети электро-заправочных станций. Стоимость проекта составила 1,5 млн евро (Nissan был готов безвозмездно поставить заправки на сумму 300 000 евро). Однако мы не сошлись с финансистами по условиям, поэтому проект пока отложили.

В 2018 году, по приглашению консула Республики Бенин, находились в командировке для оценки перспективы развития и состояния рынка. В республике провели 8 дней, посетили несколько городов, провели переговоры с министрами транспорта и туризма, встретились с местными предпринимателями.

Алексей Игнатьев рассказал об истории своей компании: в 2014 году предприятие PS «Avoiss Tehnoloģijas» было организовано на базе таксомоторной компании (с 2006 года работавшей под брендом «Smile Taxi») с целью разделить услугу такси на 2 направления – транспорт-

ное и диспетчерское (в самостоятельные предприятия). Это позволило, во время роста рынка, дополнительно развить несколько новых видов услуг (брендов) такси и услуг call-центра. На данном этапе созданы: служба доставки, прокат автомобилей, автосервис, справочная служба, такси премиум класса, а также «поглощена» одна компания.

Но существуют и так называемые «внешние угрозы»:

- налоговая служба – компания платит 130 евро (9155 руб.) в месяц на водителя;
- рост акциза на топливо и рост стоимости ОСАГО;
- интервенция агрегаторов на рынок Риги (PANDA TAXI, BOLT, YANDEX, UBER).

У компании UBER было сильное лобби по изменению законодательства для легализации «совместной поездки», но благодаря усилиям местных перевозчиков и общественных организаций удалось предотвратить и не допустить «переворота» на рынке такси и соответственно появление UBER в Латвии.

Эти угрозы привели к увеличению расходов на диспетчерскую, снижению потребительского спроса – агрегаторы забрали часть клиентов.

На данном этапе развития рынка такси клиент перестает быть зависимым от цены, важна быстрая подача такси. Ранее клиенты по заключенным договорам ожидали такси до 2-х, а в некоторых случаях даже до 4-х часов. Компания пошла по пути снижения издержек за счет сокращения менее прибыльных брендов.

На «падающем» рынке приходится «сжимать» компанию, сокращая количество брендов.

Были проведены переговоры с конкурентами, в результате чего удалось сократить расходы на диспетчерскую службу путем организации совместного диспетчерского центра с другими таксомоторными компаниями.

На сегодня произошло объединение компаний на основе call-центра, который обслуживает «свои» заказы и осуществляет прием заказов одного из основных игроков Риги компании BOLT.

В завершение своего выступления Алексей Игнатьев отметил: «В период роста рынка, когда все хорошо и есть возможности и ресурсы для экспериментов, мы стараемся развивать новые направления. В период падения рынка, когда денег нет, мы снижаем издержки и сокращаем направления (бренды), приносящие наименьшую прибыль. Но, главное, не надо стагнировать! Нужно двигаться либо в сторону расширения, либо в сторону оптимизации бизнеса. Общайтесь, ищите новые идеи в других регионах, участвуйте в выставках. Не бойтесь конкурентов – сотрудничайте с ними!»

Таксомоторные перевозки в Таллине

О развитии таксомоторных перевозок в Таллине проинформировал Харьё Андрес, представитель Департамента транспорта г. Таллина.

Начиная с 1 ноября 2017 г. оказываемые услуги такси по приложениям в Эстонии легализованы. В настоящее время основные используемые приложения в Таллине – TAXOFON, UBER, BOLT (taxify) и YANDEX.

Основное требование для таксомотора – он должен соответствовать экологическому стандарту Евро-5.

Такси, работающих на «умных платформах», имеют отличия от обычных такси. Для них не обязательны плафон и лого таксиста, если пассажира обслуживают не с остановки такси. Отсутствуют таксометр и прайс-лист. Но при этом требуются лицензия на такси, карточка автомобиля, служебная карточка водителя. Все документы регистрируются в едином экономическом регистре.

Статистика выданных лицензий в Таллине по годам





По состоянию на 01.07.2019 в городе Таллине зарегистрировано 441 338 человек.

Количество выданных лицензий в Таллине для традиционных такси – 1755, для такси по приложениям – 1365. Количество выданных лицензий в близлежащих волостях для традиционных такси – 166, для такси по приложениям – 94.

Вместе с тем в сфере таксомоторных перевозок необходимо осуществление дополнительного контроля, поскольку более половины автомобилей, занимающихся перевозкой людей и работающих через приложение, не имеют лицензии.

И как подчеркнул Харьё Андрес, «до сих пор остается проблемой создание единого центра заказов такси (потребителю было бы легче найти путь к тем, кто предлагают услуги такси с одного канала)».

Услуги такси в Ханое

О построении безопасной, удобной, цивилизованной и современной индустрии услуг такси в Ханое рассказал Нгуен Конг Хунг, президент Ханойской ассоциации такси.

С одобрения Ассоциации автомобильного транспорта Вьетнама и под руководством Народного комитета Ханоя Ханойская ассоциация такси была основана 5 марта 1998 года. В момент ее основания в Ханойской ассоциации такси было всего 15 компаний-членов и около 3800 представителей. Сегодня Ханойская ассоциация такси выросла до 98 членов и почти 16 200 представителей.

Деятельность Ханойской ассоциации такси регулирует- ся:

1. Соответствующим законом Вьетнама.
2. Прямым руководством отделов Народного комитета Ханоя.
3. Прямым указанием Вьетнамской Ассоциации Автомобильного Транспорта.

4. Организационным регламентом Ханойской ассоциации такси, утвержденным Вьетнамской ассоциацией автомобильного транспорта.

Правовая система Вьетнама рассматривает бизнес такси как отрасль, строго контролируруемую государством. Государство выдает лицензии каждому предприятию, путевые листы, разрешения на использование радиочастоты. Оформление такси должно иметь «огни» такси, название компании, преysкурant, номер телефона; внутри такси должны быть рация, счетчик, принтер чеков и GPS-локатор. Данные GPS передаются на сервер Департамента транспорта и Министерства транспорта. В частности, предприятия должны нести ответственность перед государством за уплату налогов, жизнь и имущество пассажиров и водителей; нести ответственность за социальное обеспечение водителей и т.д. При таких строгих требованиях такси в Ханое, в частности, и во Вьетнаме в целом, исправно функционирует.

С 2014 г. по настоящее время возник период неравной конкуренции между двумя типами такси: традиционным такси и так называемым «технологическим такси».

Начиная с 2013 года, нидерландская компания Uber вошла во Вьетнам с использованием программного обеспечения для подключения водителей и клиентов. Затем в 2014 году малайзийская компания GRAB вошла во Вьетнам и также внедрила эту технологию в бизнес такси.

Поскольку во вьетнамских законах нет положений, регулирующих такое поведение UBER и GRAB, Министерство транспорта Вьетнама издало Решение 24 / QD / 2014, разрешающее пилотирование этого нового вида бизнеса в 4 городах: Ханое, Хошимине, Дананге и Халонге.

Несмотря на то, что этот вид бизнеса такси был пилотным, он не страдал от каких-либо юридических ограничений, таких как управление данными, управление водителями, номера транспортных средств, управление налогами и управление качеством обслуживания и безопасностью и т.д. Агрегаторы начали стремительное раз-



витие, подавляя традиционные такси. Например, за более чем 20-летний период развития город Ханой имеет только 17 800 такси, в течение 2 лет у GRAB стало 31 200 такси. В городе Хошимине есть 11 000 традиционных такси, в GRAB – 33 000 такси.

Как подчеркнул Нгуен Конг Хунг, социальные последствия этого вида такси ужасны: по оценкам, каждый год налоговые убытки составляют до десятков тысяч миллиардов донгов (эквивалентно 500 000 000 долларов США), что вынуждает Главное налоговое управление применить к GRAB специальный налоговый мониторинг. Проблемы пробок, дорожно-транспортных происшествий и обеспечения сохранности жизней, здоровья и имущества пассажиров вышли на первый план.

Нгуен Конг Хунг сказал: «Мы обратились к опыту регулирования UBER/GRAB в странах мира, в которых Европейский суд постановил: UBER – предприятие такси; Сингапурский суд также пришел к выводу, что UBER/GRAB являются компаниями такси, и многие страны мира имеют схожие выводы, даже запрещая этот вид бизнеса».

Под руководством Вьетнамской ассоциации автомобильного транспорта Ассоциация такси Ханоя объединилась с Ассоциацией такси города Хошимин, Ассоциацией такси города Дананг и Ассоциациями такси по всей стране одновременно предложив правительству:

- прекращение работы пилотного проекта в соответствии с решением № 24 / QD / 2014; внесение изменений в Закон о дорожном движении 2008 года и нормативно-правовые документы в отношении всех видов бизнеса такси, в соответствии с законодательством и бизнесом в равной степени;

- немедленное внесение поправок в Указ 86 / ND-CP, чтобы восстановить порядок ведения бизнеса такси во всей стране Вьетнама.

В настоящее время Вьетнам глубоко интегрируется в процесс экономической глобализации, поэтому правительство Вьетнама рассматривает вопрос о внесении поправок и дополнений в законы, связанные с бизнесом такси, с тем, чтобы обеспечить развитие высокотехнологичного бизнеса в рамках тенденции международного развития технологий, а также обеспечить безопасность жизни и имущества людей, участвующих в дорожном движении.

Международное сообщество такси: мы ожидаем позитивное будущее для отрасли

Последнее десятилетие таксомоторная отрасль переживала большие трудности по всему миру. Однако бизнес такси очень гибкий, а поэтому его ожидает позитивное будущее, которое начинается уже сейчас. К такому выводу пришли участники дискуссии «Тенденции развития мирового рынка таксомоторных перевозок» в рамках VII Международного Евразийского форума «Такси».

«Воздействие внешних факторов приносит огромные изменения в таксомоторную отрасль. Развивается инновационный маркетинг, возрастает количество миллионов

инвестиций в такси. Кроме того, повышается спрос на создание одинаковых условий для работы на конкретных территориях. Так, например, таксисты в Нью-Йорке испытывают более жесткий мониторинг деятельности, чем в Бельгии. В Скандинавии, в таких странах как Дания, Финляндия, Швеция и Норвегия, нельзя работать в такси без тахометра. Это устройство собирает данные о работе водителей и отправляет в офис. Такие требования спровоцировали то, что с рынка ушел UBER. В Австрии также разрабатывают соответствующее законодательство», – отметил управляющий директор Taxi Intell-Mobility Intell (Бельгия) Вим Фабер.

О внешних факторах, влияющих на сферу такси, говорил и генеральный секретарь Ассоциации лицензированных водителей такси (Великобритания) Стивен МакНамара. «Огромная проблема для Лондона заключается в загрязнении воздуха. Люди жалуются постоянно на это, что им нечем дышать. Таксомоторы, понимая эту проблему, начали переходить на электромобили. Мы провели эксперимент, и оказалось, что лондонцы выбирают для поездки черные кэбы на электричестве. Мы стараемся в год обновлять 1200 автомобилей. Пока у нас в паркингах 24 000 машин, через 2–3 года 70% из них будут уже электромобилями, а через пять лет мы обновим весь подвижной состав», – рассказал МакНамара.

Об экологизации такси также говорил представитель Taxi.eu (Германия) Грегор Байнер. Он отметил, что требования общества по переводу автомобилей на электричество для компании очень актуальны. Уже сейчас 100 машин из 53 000 являются электромобилями. «Это мало, всего 0,17%, но мы стремимся в течение ближайших лет довести эту цифру до 15%», – отметил он.

Стивен МакНамара также продемонстрировал, что требования клиентов меняют и оснащение автомобилей, задействованных в работе такси. Например, в 2012 году начало стремительно падать количество людей, использующих такси для поездки в аэропорт Хитроу. «Мы проанализировали и поняли, что причина заключается в том, что наши машины не оснащены платежными терминалами. Когда их установили в 2016 году, поездки возобновились, и такси вернулось в аэропорт», – рассказал он.

А во Вьетнаме таксомоторная компания «Май Линь», которую возглавляет Хюи Хо, предоставляет дополнительную медицинскую услугу. Каждый водитель умеет оказывать первую медицинскую помощь и принимать роды. Так, за год водителями такси «Май Линь» было принято 120 новорожденных.

«Конечно, проблемы существуют и их много. Мы вынуждены конкурировать с очень жестким противником – агрегаторами и разработчиками различных приложений. Нам приходится проводить постоянные переговоры с политиками, выходить на протесты, чтобы получить гарантию защиты прав традиционных такси. Но мы стараемся работать в новых условиях, обновляем дизайн, разрабатываем свои приложения, создаем комфортные условия для поездок», – резюмировал Грегор Байнер.

Выставочная экспозиция

В выставочной витрине МЕФТ-2019 были представлены новейшие образцы специализированных автомобилей, включая беспилотные машины, проходящие тестирование в России, а также оборудование, программное обеспечение и различные услуги для отрасли. В выставке приняли участие более 30 компаний.

Концерн «Калашников» на площадке форума презентовал электромобиль UV-4. По словам разработчиков электрокара, новинка является безопасным, экономичным транспортом для таксомоторных перевозок и каршеринга. Электромобиль UV-4 отличается высокой плавностью хода и низкой пожаро- и взрывоопасностью в случае аварии, прост в использовании и требует минимального техобслуживания.

**Электромобиль UV-4**

Мощность машины – до 50 кВт. Максимальная скорость, которую способен развить UV-4 – 80 км/ч. Запас хода – до 150 км. Электромобиль весит 650 кг. Его длина равна 3,4 м, ширина – 1,5 м, высота – 1,7 м.

**Выставочная экспозиция на МЕФТ-2019**