

Прилагаю Вам и СМИ РФ очень важную информацию, по факту одну из важнейших - это деньги/доход регионов, населения.

(Изначальное письмо, цифры и данные в файле – “Минниханову Р.Н. от Братчикова А.Е.”, и поправки для закона - в Приложении 1.).

Если очень кратко:

Эта информация существенно изменит всю страну и повлияет практически на каждого гражданина в положительную сторону.

О предложении повысить бюджеты муниципалитетов(регионов) всех регионов РФ, в разы! (а это и доходы населения, бизнесов, парки-скверы и вся инфраструктура) .

!Важно - оно полностью поддержано не только вертикалью власти Татарстана, но и регионами, Госдумой РФ и конечно населением и самими таксистами.

Речь идет о итоговой сумме прибыли агрегаторов порядка 1 триллиона рублей в год, которая могла бы идти в бюджет регионов/муниципалитетов, населению (сейчас даже возможно и вымывается из страны). Это 1/20 бюджета страны ежегодно. В сильных западных странах агрегаторы запрещены полностью на законодательном уровне, введены муниципальные такси (с аналогичной программкой и приложением) с доходом в муниципалитет или регион, что дает огромные деньги, идущие на благосостояние городов, парки, скверы, дороги, детские сады, общественный транспорт, бизнес местный и т.д. и т.п. Расчеты взяты из данных для Правительства РФ, по факту цифры даже в разы больше (рынок такси растет ежегодно в разы).

Важно - по этому моему письму – в настоящий момент есть противодействие олигарха агрегатора, с лоббистами олигархата. Они противодействуют и варианту законопроекта Госдумы РФ, и тем более моему варианту полного запрета агрегаторов, поддержанному региональными властями и населением.

Тем самым эти данные олигархи/агрегаторы противодействуют всем слоям населения страны и вертикали власти страны и попутно создают взрывоопасную ситуацию. И начали пытаться лоббировать через ГПУ свой вариант закона. По факту их устраивает нынешняя ситуация, когда нет закона, нет ответственности и они могут получать дичайшие прибыли.

Эта информация должна быть доведена до общественности, остальных региональных властей регионов и губернаторов и до первого лица РФ.

В чем есть сложность и для чего сейчас необходимо привлечь внимание других регионов - в Госдуме есть депутаты-государственники, а есть наоборот, лоббисты олигархических агрегаторов.

Государственники могут провести закон о создании муниципального такси, лоббисты же олигарха сейчас могут продавить свою версию законопроекта по такси, и весь дикий доход останется у олигарха.

Кто в стране важнее, два олигарха или интересы всей страны?

Если кратко, сейчас есть три варианта развития законопроекта по такси. Первые два — отражают государственные интересы, третий вариант — интересы не государственные.

1. Вариант — это вариант от самого Комитета по транспорту Госдумы РФ, он в целом устраивает региональные Минтрансы, дает какое то минимальное влияние на эту сферу, но не дает финансовых рычагов.
2. Мой вариант, кардинальный — отлично устраивающий всех, в т.ч. региональные власти, население, Минтрансы, Госдуму и дает возможность в регионах самим принимать часть решений, и главное полное влияние региональным властям и огромные финансы (только в РТ чистый доход будет от 80-160 млрд рублей

ежегодно, а он может быть и выше в разы-это отдельно уточню). Будет соблюден полный баланс всех интересов, цены, отсутствие демпинга, весь огромный доход в регионе. Все как в нормальных странах. Агрегаторы же останутся только там, откуда их региональные власти не попросят уйти.

3. И есть третий вариант, к которому может все прийти, это вариант антигосударственный, узкой группы лиц, лоббистов агрегатора. Это лобби пытается продавливать свой вариант. Шохин, Лысаков. Подразумевают все оставить так как есть, без контроля агрегаторов, с их доходами, по факту закрепить нынешнюю ситуацию. Дикое сопротивление мегаолигархов, с обращениями во все инстанции. На председателя Госдумы они направили открытое письмо, подписанное руководителями Деловой России, Шохиним, опорой России. Обращаются в Минэкономразвития, ГПУ президента, звонят во все инстанции и лоббируют свои узкособственнические интересы, против интересов государственных, интересов регионов. Это не бизнес, а продажа бус аборигенам.

Цель статьи, если кратко — это довести информацию до остальных глав регионов и большинства муниципалитетов. Абсолютно уверен, что до главы страны она пока не доведена, он это тоже сразу поддержит.

Для того, чтобы они смогли и сами повлиять на положительное решение в Госдуме РФ.

Данный вопрос всеми госструктурами с кем я общался поддержан, даже Госдумой РФ.

Во вложении часть выкладок финансовых, если также кратко, то это увеличение бюджетов муниципалитетов минимум в 2 раза. Это огромные цифры для программы написанной на коленке и стоящей сотые доли процента годовой прибыли.

Только официально Яндекс такси озвучил выручку от такси по прошлому году 38 млрд рублей(занижена в десятки и больше раз)(это доход от трех городов миллионников).

https://lprime.ru/telecommunications_and_technologies/20200214/830943412.html

По факту же цифра дохода всех агрегаторов порядка одного триллиона рублей (есть официальные данные пассажироперевозок, считается легко, зная комиссию-цифра еще больше).

Для понимания цифры упущенного дохода — бюджет всей страны порядка нескольких десятков трлн рублей..

По нашей идее — должно быть по примеру западных стран, законопроект должен при решении региона или муниципалитета — запрет работы агрегаторам в данном образовании и введение муниципального/регионального такси с доходом прямым в бюджет данного региона/муниципалитета. Такая же программа, такое же приложение, все один в один, только доход идет в бюджет региона/города, при этом важно еще - на чем я настаиваю — чтобы в регионах по требованиям к такси — были свои требования(например от Минтранса), с учетом специфики каждого региона.

Реализация данного решения, предложенного мной и моей командой, принесет стране и гражданам огромный этот доход, вместо вымывания его из оборота страны.

Подробная информация есть во вложении. Есть масса переписок с нашими госструктурами и республиканскими. Сейчас важно довести это до остальных регионов и остального руководства страны.

Изначально ситуация была следующим образом — данное мое решение поддержали в итоге все профильные республиканские структуры Татарстана, но на уровне Госдумы никто не решился выйти, мне говорили, что Госдума РФ сложно с ней и тд. Я сам обратился тогда в Госдуму и даже сама Госдума это поддержала и сейчас

уверен наконец то этот простой и логичный абсолютно вопрос решится с помощью привлечения внимания регионов и граждан.

!Полтора-два года назад когда этот вопрос я проработал, проработав огромную массу документации – людям тогда не верилось(даже нашим крупным региональным властям), что такое возможно, мол как Москва отреагирует, как Госдума и тд, но сейчас это абсолютно логичное предложение моей команды поддержано уже всеми профильными госструктурами структурами Татарстана и на уровне РФ, а против только сами олигархи агрегаторы.

Я учился когда-то в физмат школе, был одним из лучших, считать умею очень хорошо, и вопросы тоже умею решать. Расчеты эти подтверждены и проверены с большим запасом. **!Это подробнее - в файле Минниханову Р.Н.(этот файл прошел много раз все наши местные инстанции и одобрен всеми) и приложении.**

Повторюсь, второй вариант, мой, поддержан всеми государственниками, это выгодно и населению и таксистам и бюджетам. Он совокупно более 2 лет готовился.

Это решение абсолютно логичное, полностью правильное, оно принято в сильных нормальных странах и у нас при любой власти будет принято.

Необходимо: третий вариант от агрегаторов запретить сразу, и рассматривать только 1-й вариант (для регионов где останутся агрегаторы на какое то время - у них будут нормы и требования с 1 варианта) и второй вариант с заменой на региональное такси(с нормами местных Минтрансов), их можно объединить в один закон.

У народов РФ будет свое счастье от этого.

Тут же по факту агрегаторы тянут всю страну на дно. Противопоставляют себя всей стране и в т.ч. региональным властям, возможно и администрации президента РФ.

С уважением,
Братчиков Александр Евгеньевич
Тел. моб.:
E-mail:

Просьба ко СМИ РФ также осветить данный вопрос и довести его до других региональных властей, у которых нет данной информации и возможностей понимания этого нет. **Повторюсь - это абсолютно правильное , поддержано всеми, полностью логичное решение.**

Предложения по законопроекту есть в Приложении, там все понятно и прозрачно.

Президенту РТ
Минниханову Рустаму
Нургалиевичу

Уважаемый Рустам Нургалиевич!

Имею честь предложить Вам очень интересную идею-концепт развития города Казани, наполнения бюджета города (минимум на 10-20 млрд. рублей в год) и получения возможности влиять на транспортную систему и задействованных в нее всех сторон.

Важно - это уже поддержано всеми структурами, Минтрансом, Исполкомом, Комитетом по транспорту, но необходимо именно Ваше участие.

Во многих (в большинстве) нормальных западных странах доход с транспортной сферы рынка такси получают именно местные власти и муниципалитеты, ведь такси ездят по Вашей же территории города. В настоящий момент агрегаторы аналог яндекс.такси – компания Юбер(и аналоги) во многих нормальных странах/муниципалитетах запрещена в работе (от Турции до Испании-Португалии, Японии, Германии и тд).

Речь идет о огромных суммах, которые в данный момент дикого российского рынка попадают в карман московского олигарха. С каждой поездки агрегатор (например яндекс.такси) берет себе 18-25%+5% таксопарк(прокладка придуманная яндексом, чтобы снять с себя ответственность). По тарифам бизнес выше комиссия-порядка 35-40%.

По данным аналитической справки для Госдумы Петербург на 2017 год рынок такси только в г.Санкт- составлял 52 млрд. рублей в год (сейчас по факту в разы выше).

Т.е. агрегатор, например яндекс.такси (имеет около 50% рынка Питера) и прибыль порядка $52 \times 0,5 \times 0,25$ (процент яндекса от поездки)=6,5 млрд руб только с Питера! (общая же годовая прибыль всех агрегаторов только Питера-13 млрд рублей).

Я предлагаю простой вариант решения данного вопроса по опыту развитых стран

1. **В Казани (и в целом в РТ) должно быть свое муниципальное такси, которое будет приносить этот доход не какому-то московскому олигарху, а городу и жителям. Достаточно сделать аналогичную программу (при нынешних технологиях пишется месяц-два). Все федеральные агрегаторы становятся под запретом в РТ, как простой вариант можно сильно ограничить им возможность работы (масса возможностей). Это решит все совокупные вопросы, в т.ч. социальные.**

Тут есть несколько важных примечаний –

а) важно дать доступ к работе к данному муниципальному такси всем ищущим подработок в такси, без обязанности обклеивания машин. Конечно с разными приоритетами обклеенным и необклеенным (мы понимаем что это и социальный сектор, что людям многим необходимо подработка, это уменьшает напряженность).

б) очень правильно будет немного повысить среднюю стоимость поездки. Уточню подробно- в данный момент при поездке например за 100 рублей за вычетом комиссий, бензина, амортизации(а она при напряженном графике самая большая) заработок водителя зачастую порядка 20 рублей. Если стоимость поездки будет не демпинговой за 100 рублей, а например 120 рублей, то чистый заработок будет уже в два раза больше и таксистам не придется как рабам работать по 18-20 часов с неизбежными авариями и тд. На потребителя это практически не скажется. Правильно как и в других странах нормальных думать и о том, чтобы и водители такси в свои семьи приносили заработок, это же живые люди.

Все это дополнительно снизит социальную напряженность огромного пласта населения города. Для пассажиров обоснование будет также простое – увеличение комфорта, проверки такси и влияния на данный вид услуг. Агрегаторы(таксопарки) не должны бороться с друг другом в диком рынке с диким демпингом, а по примеру западных стран улучшать комфорт и качество услуг в своих таксопарках. Цена на поездку в такси должна быть адекватной. Это влияние города позволит и убрать с рынка перевозок разваленные рындваны. При этом потребитель даже не заметит разницы.

В любом случае работа в большинстве стран мира идет именно через муниципальные такси, это главный приоритет для города и его жителей, в любом случае эти доходы не уйдут олигарху, а превратятся в облагораживание скверов, дорог и самого города Казани, как и принято во всем нормальном мире. **Хватит уже дикого рынка.**

В любом случае к этому решению город придет, если не сегодня, то завтра. Вопрос давно назрел.

Приложение –

Для удобства Вашего анализа прилагаю Вам во вложении -

**“Исследование аналитического центра при Правительстве Российской Федерации” –
“Анализ сегмента такси на рынке городского пассажирского транспорта” 2018г.**

Согласно данного документа – объем выручки такси сопоставимого с г.Казань города-Санкт-Петербург равен 52 млрд в год. Соответственно, **бюджет города Казань при положительном решении данного вопроса** пополнится на сумму $(52 \cdot 2) \cdot 0,1 = 10,4$ млрд рублей. **По факту в разы выше (рынок такси вырос в разы по сравнению с 2018 годом).**

Вопрос данный давно назрел, и абсолютно уверен, что Мэрия г.Казань и Министерства вполне в состоянии решить данный вопрос на благо всех участвующих сторон. Это выгодно всем!

Решение данного вопроса простое – необходимо провести обсуждение его через СМИ в обществе Казани (это месяц-два)(обсудить что можно построить и улучшить в Казани, а это ежегодный доход 10-20 млрд рублей, и это только по оф.данным-реально цифра существенно выше!), получить полное одобрение. А именно введение муниципального такси, с получением дохода огромного в бюджет города и запретом агрегаторов. Программа в смартфоне простая, делается на коленке, сложностей нет никаких, карты большинство бесплатны.

Это позволит максимально эффективно решать все вопросы на благо Республики, и в очередной раз показать приоритет РТ в решении назревших вопросов. Что важнее - интересы всего региона или какого-то чужого олигарха?

С уважением,
Братчиков Александр Евгеньевич
Тел. моб.:

Приложение 1

**!По поправкам для внесения в Законопроект по такси-
регионального/муниципального.**

В целях наполнения бюджетов муниципалитетов Российской Федерации, муниципалитеты(регионы), по примерам многих западных стран, (в РФ - в лице местных Минтрансов), могут реализовать в своем муниципалитете свое муниципальное такси, при этом все другие коммерческие и любые агрегаторы уведомляются в установленном законом порядке о прекращении их работы в данном муниципалитете с определенной даты. При нарушении каким либо агрегатором данного распоряжения данному агрегатору вменяется штраф в размере годовой упущенной прибыли, а именно 20% или выше - от всего рынка такси за год данного муниципалитета. (по примеру только г.Казани - это порядка 10-20 млрд рублей прибыли, т.е. штраф на агрегатора - данная сумма).

При повторном нарушении штраф агрегатору увеличивается в _____ раз. Перечисление штрафа идет непосредственно муниципалитету в такой то срок.

Обеспечение данного запрета заключается в отключении сервиса агрегатора в данном населенном пункте.

Срок выполнения отключения сервиса агрегатора после уведомления муниципалитетом, направленном агрегатору и опубликованном в СМИ - 20 дней.

Основной доход от муниципального такси предназначен для муниципалитетов, для реализации их муниципальных программ, парков, детских садов и тд.

При этом муниципалитет разрабатывает и вводит свое интернет приложение для вызова пассажиров, как принято и в западных цивилизованных странах.

При введении муниципалитетом(регионом) своего такси, муниципалитет вправе сам устанавливать свои местные требования к внешнему виду такси, ценовую политику и

остальные требования, которые будут считаться основными.
Эта же мера касается и возможности грузовых перевозок, беспилотного, каршеринга.

Ответы на возражения лоббистов агрегаторов – по варианту введения
регионального/муниципального такси:

1. Это “мол может вызвать коррупционные механизмы”.

-Ответ: – А бюджеты регионов/муниципалитетов не вызывают коррупционные возможности? Может тогда эти региональные бюджеты вообще отменить? Добавлю-любой вопрос регулируется и можно предусмотреть все варианты.

-Одним из механизмов контроля должно быть прописание в Законе минимальной доли региона/муниципалитета. Это может быть ООО, в котором минимум 90-95% принадлежит доля государству(региону), с отчетностью периодичной как обычно по всем подобным объектам, в т.ч. котельным, Водоканалам и тд. Другие 5-10%-должны быть зарезервированы на обслуживание программного комплекса, создание местного колл-центра, связи с обществом и тд. По итогам огромная цифра- 90-95% дохода, а в городах миллионниках это порядка 9 млрд рублей будет оставаться в городе. Во всем регионе как вариант – порядка 80-160 млрд.рублей ежегодно! Которые будут как вариант делиться между муниципалитетами в пропорции от трафика их такси.

2. Мол “это вызовет отток инвестиций. Мы не можем сказать всему миру, что выгоняем инвесторов”. Ответ:

-Это вообще за гранью смысла и логики). Олигархи за бусы выводят из страны триллионы(после завершения их борьбы весь доход, а это 20% от транспортных перевозок такси, сотни миллиардов евро-будет из экономики страны выводиться, это вообще понимается?).

-Все нормальные страны прекрасно регулируют кто и как будет работать на их рынке, вплоть до торговых войн Китая и США, и даже запретов работать на нашем рынке РФ западным компаниям, например по строительству Норд Стрим2. Никто в панику не впадает на западе?

-Олигархи, поднявшие на программе написанной на коленке, уже окупили ее сотни миллионов раз. Прибыль яндекс такси по прошлому году - около 1 млрд.евро. Это пока при наличии битвы с другими олигархами поменьше. Потом вся прибыль уйдет.

ФАС никоим образом не должна касаться муниципальных такси, наоборот. По факту сейчас именно ФАС дало яндексу купить Юбер и тд, став монополистом на рынке. В любом случае муниципальное такси - к ФАС отношения не имеет.

3. Если мол отдать на откуп часть функций регионам/муниципалитетам, то они будут “свои карманные фирмы вводить и сложные десятки местных законов вводить”. Ответ:

-У нас масса функций и сейчас у регионов, может строительный сектор и все другие запретить?

-По каждому региону, вводящему данное постановление (запрет агрегаторов и ввод своего местного такси) – будет конечно серьезное соревнование регионов, все СМИ и сами жители будут сравнивать успешность своего с другими регионами и в итоге будет конкуренция регионов, результат будет лучше существующего.

-Если например в Краснодаре доход по региональному/муниципальному такси будет по итогам года(месяца) существенно ниже, чем в аналогичных по трафику городах, то этот Краснодар будет проверяться, и все подобные вопросы все же понимают и они решаются еще до этого. Будут оргвыводы мэру, губернатору от главы страны, населения. Раз они взяли за это, но выполнить правильно не смогли. Пусть сначала смотрят на успешные регионы и их местную законодательную практику принимают у себя. Т.е. вопрос простой и легко решаемый.

!Важно-Непосредственно по закону

Прекрасно понимаю, что существующие внесенные правки в законопроект отражают необходимость регулирования агрегаторов-олигархов, которые по своим программам почти ни за что не отвечают(). Поэтому и вводится масса ограничительных и перестраховочных мер.

Пусть они для агрегаторов остаются.

Важно!-Для регионального/муниципального такси - подавляющего большинства мер вводить не нужно. Это же направлено на повышение благосостояние государства, регионов. Поэтому по многим вопросам это отдать на откуп самим регионам.

!Как наиболее оптимально будет-какой то регион, например Татарстан(например Минтранс РТ), готовит свой местный проект(), который высылает его на согласование в Минтранс РФ, затем после согласования отдает его в местную законодательную структуру. В Минтрансе РФ же основные части данного местного локального закона и проверяют, т.е. все будет так как должно(не будет 59 требований местных). В принципе Минтранс РФ, его функция только общая проверка требований региональных Минтрансов, как вариант.

Более успешные регионы, создавшие свою более успешную программу – могут ее передавать другим регионам за часть дохода от их перевозок региональных. Например за те же 5-10% от дохода. Доход как будет считаться, нужно определить, чтобы было все понятно и прозрачно, скорее всего цифра процента должна быть или от общего процента сбора региона или от чистого дохода(за минусом основных расходов), это попутный вопрос. Колл-центр при приеме заявок по телефону регион свой сам должен создавать, вне зависимости от аренды программы или своей программы. При этом аренда программы у агрегаторов-олигархов, их дочек должны быть под запретом, понятно почему. Это желательно прописать в законе.

По именно цветовой гамме, разным требованиям кассовых аппаратов и тд-

Предлагаю вообще на переходный период все в региональном/муниципальном оставить как есть сейчас, это только регионам решать, как им это нужно. Цвет определенный - не обязателен. Проверки времени работы – тоже самое. Других же служб такси не будет, водитель не сможет подрабатывать в других службах.

Для обеспечения социальной составляющей – это важный пункт – необходимо прописать минимальную стоимость 1 км как для агрегаторов, так и для региональных такси. Как вариант, можно прописать минимальный доход водителя, работающего в региональном такси. Например водитель, отработавший смену 10-12 часов при 4-6 выходных в месяц должен получать минимальную ЗП, т.е. его доход будет доведен до этой минимальной суммы за счет комиссий(прибыли) региона. Сейчас есть у агрегаторов минимальный дневной доход, по этому принципу более социально сделать месячный доход. Конечно он регулироваться будет регионам и все будет на благо всех сторон. Минимальную стоимость 1 км можно взять хотя бы среднюю со слаборазвитых стран, вроде Румынии, Венгрии и тд. Она даже там выше. И обосновать в законе. Т.е. и таксистам это очень выгодно, как и во всех странах, перешедших на муниципальное. Таксисты не должны работать как рабы, это же снимет и социальную напряженность в этой категории, что очень важно.

-Есть вопрос – если такси будет региональное, то поездки между городами региона тоже будет относиться к доходу региона? - в принципе это логично.

!Цена данного вопроса - огромный доход регионам/муниципалитетам(по факту минимум в 2 раза увеличивается бюджет муниципалитета). Эти деньги не будут вымываться из экономики страны. К этому наша страна все равно придет, и данное мое предложение по введению регионального/муниципального такси в любом случае абсолютно логичное, правильное и своевременное.

Тут именно защита государственных интересов, доходов и экономики, населения, это должен быть высшим приоритетом у органов власти.

С уважением,

Братчиков Александр Евгеньевич

!Право региона/муниципалитета получать доход со своей территории на благо его населения - первоначально.