

Таксомоторная отрасль: по пути комплексного развития

В. Кузьмина



В Москве в конце лета текущего года состоялся Международный Евразийский форум «ТАКСИ», собравший более 600 делегатов, в числе которых представители органов федеральной и региональной государственной власти, Государственной Думы РФ, участники таксомоторного рынка, профильных некоммерческих организаций и профессиональных объединений России, стран ближнего и дальнего зарубежья. Форум является правопреемником Всероссийского съезда таксистов, и на сегодняшний день признан крупнейшим специализированным мероприятием в России, посвященным такси. Мероприятие, организатором которого выступила АНО «Международный Евразийский форум «ТАКСИ», прошло при поддержке профильных федеральных и региональных министерств и ведомств, Международного союза автомобильного транспорта (IRU).

Повышение качества и безопасности такси – решению этих задач была посвящена двухдневная программа форума, позволяющая отразить современное состояние развития таксомоторной отрасли в России. Расскажем об этом поподробнее.

Московское такси

Заместитель Мэра Москвы в Правительстве Москвы, руководитель Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы Максим Ликсутов принял участие в пленарном заседании «Государственное регулирование таксомоторного рынка», которое открыло обсуждение практических задач по обеспечению безопасности и качества таксомоторных перевозок.

Он отметил, что сегодня московское такси – важная часть транспортной системы города. Рост популяр-

ности таксомоторных перевозок позволяет разгружать столичные дороги и улучшать транспортную ситуацию в городе. Услугами такси московского региона ежедневно пользуются около 600 тысяч пассажиров. «Это огромная цифра, – оценил динамику пассажиропотока Максим Ликсутов. – Число пассажиров такси для нас означает, что примерно такое же количество личных автомобилей в городе не поехало. Это разгружает магистрали, дает возможность

лучше работать автобусам, трамваям и троллейбусам».

И эта цифра постоянно растет. Правительство Москвы уделяет приоритетное внимание развитию этого вида пассажирских перевозок и находится в постоянном диалоге с московским таксомоторным сообществом.

Столичные власти поддерживают добросовестных таксомоторных перевозчиков: предприятиям, работающим по всем правилам, предостав-



Московское такси – важная часть транспортной системы города

ляется финансовая поддержка для возмещения части затрат на уплату платежей по кредитным договорам и договорам лизинга легковых такси.

Власти Москвы в этом году планируют выдать столичным таксистам субсидии на общую сумму около 160 млн руб. для возмещения кредитов

и лизинговых платежей при покупке новых автомобилей.

Сегодня около 70% автомобилей такси приобретается с привлечением лизинга или кредитования. В общей сложности с 2011 года Правительство Москвы выделило более 130 млн руб. на поддержку при уплате

кредитов и лизинга на приобретение автомобилей. Сегодня в Москве таксомоторные компании формируют более 100 тыс. рабочих мест. «Для нас это очень серьезный показатель с точки зрения экономики», – отметил заммэра.

Причины резкой популярности услуг такси у жителей столицы Максим Ликсутов объясняет улучшением качества таксомоторных перевозок и снижением тарифов. По статистике Департамента транспорта Москвы, время подачи машин сократилось с 30 минут в 2011 году до 7 минут в 2016-м. «Благодаря конкуренции и насыщению мы видим, что снижаются цены. Такси становится все более доступно для всех категорий граждан», – подчеркнул руководитель департамента транспорта.

Если в 2010 году в Москве было зафиксировано 7,5 тыс. легальных таксистов, то сегодня их уже более 60 тыс. С 2011 года правительство города выдало 67 тыс. разрешений на таксомоторную деятельность.

Максим Ликсутов привел еще ряд цифр, характеризующих развитие сегмента таксомоторных услуг в столице. Доля заказов легковых такси в Москве с использованием интернет-агрегаторов возросла за год на 28 процентных пунктов - с 57% до 85%.

По словам Максима Станиславовича, власти Москвы не планируют вводить единый тариф на все поездки в ближайшей и долгосрочной перспективе. «В правительстве Москвы планов по регулированию тарифов такси нет. С учетом достаточно высокой конкуренции в городе, работе мобильных приложений, в регулировании цен нет необходимости. В долгосрочной перспективе этот вопрос также не стоит», – сказал он.

Средний возраст автомобилей такси снизился более чем в полтора раза по сравнению с 2010 годом.

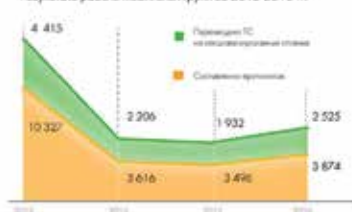
По статистике Департамента транспорта Москвы поездки на такси в 2016 году стали обходиться москвичам в среднем менее чем в 500 рублей – это на 30% ниже среднего чека 2014 года и на 25% меньше, чем в

НОВЫЙ СТАНДАРТ МОСКОВСКОГО ТАКСИ



ПРЕСЕЧЕНИЕ НЕЛЕГАЛЬНЫХ ТАКСОМОТОРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Результаты работы мобильных групп за 2013-2016 гг.



11 мобильных групп (по одной на каждый округ) было сформировано в 2013 году

80% сократилось количество нелегальных такси «бомбил» по оценке экспертов

Сотрудники в взаимодействии между Правительством Москвы, Управлением Федеральной миграционной службы по городу Москве, главным Управлением Министерства внутренних дел по городу Москве и центральным управлением Госавтонадзора по профилактике преступлений и правонарушений в сфере пассажирских перевозок сотрудничают с службой жилищной безопасности и противодействия коррупции ГУ МВД России по г. Москве

- До 2013 года:** мобильными группами составлено 10 327 протоколов изъятия и передано на специализированные стоянки более 4 415 транспортных средств
 - За 2014 год:** мобильными группами составлено более 3 616 протоколов изъятия и передано на специализированные стоянки более 2 200 транспортных средств
 - За 2015 год:** мобильными группами составлено более 3 496 протоколов изъятия и передано на специализированные стоянки более 1 932 транспортных средства
 - За 2016 год:** мобильными группами составлено 3 874 протокола изъятия и передано на специализированные стоянки 2 525 транспортных средств
- В ходе операции «Такси» с 03 по 15 апреля 2016 года составлено 2 469 протоколов, изъято и передано на специализированные стоянки 1 794 транспортных средства

СРЕДНЕЕ ВРЕМЯ ПОДАЧИ ЛЕГКОВЫХ ТАКСИ



Снижение времени подачи легковых такси связано с увеличением количества легковых такси в городе Москве, а также развитием диспетчерских служб и увеличением способов заказа такси

120 тыс. км средней поездки километраж

ПАССАЖИРОПОТОК ЛЕГКОВЫХ ТАКСИ

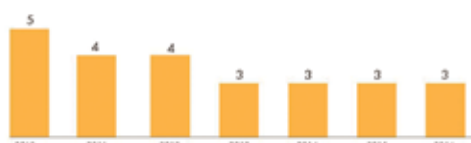


СУБСИДИРОВАНИЕ РЫНКА ТАКСОМОТОРНЫХ УСЛУГ



СРЕДНИЙ ВОЗРАСТ ЛЕГКОВЫХ ТАКСИ

За последние несколько лет средний возраст легковых машин такси снизился более чем в 1,5 раза. Парк такси в Москве – один из самых молодых в Европе



2015 году. Даже в часы пик такси подаются всего через 7–8 минут после вызова и таксомоторные компании продолжают сокращать это время.

Напомним, что Департамент начал выдачу разрешений на таксомоторную деятельность 15 июля 2011 года. В 2012 году началась масштабная организация стоянок легковых такси, а также выдача субсидий таксомоторным перевозчикам. С 1 июля 2013 года разрешения выдаются на автомобили только с желтой цветовой гаммой кузова. С 14 ноября 2013 года упрощена процедура получения желтых номеров – выдача производится при первом обращении в ГИБДД. С 1 апреля 2014 года разрешения выдаются только при подаче заявлений в электронном виде через портал МПГУ. Московское такси – важная часть транспортной системы города. В конце 2015 года организован допуск легковых такси на «выделенные полосы». В 2015 году появился термин «Стандарт Московского такси».

Позиция ФАС

Позицию ФАС по вопросу регулирования рынка такси в Российской Федерации представил заместитель начальника Управления регулирования транспорта ФАС России Алексей Горлинский.

Он отметил, что рынок таксомоторных перевозок в России – это рынок с одним из самых высоких уров-

ней развития конкуренции в сфере транспортных услуг.

Антимонопольное регулирование и защита конкуренции в сфере автомобильных перевозок осуществляется на 2 уровнях: на федеральном уровне и на региональном уровне. Центральный аппарат ФАС России рассматривает вопросы, затрагивающие 2 и более субъекта федерации. Территориальные управления ФАС России рассматривают вопросы, затрагивающие 1 субъект федерации. В силу специфики рынка, антимонопольное регулирование и защита конкуренции в сфере таксомоторных перевозок осуществляется ФАС России преимущественно на уровне территориальных управлений.

Выступление представителя антимонопольной службы отразило основные показатели деятельности в отношении регулирования таксомоторной деятельности.

В период с 2014 по 2016 годы ФАС России совместно со своими территориальными управлениями выявили более 200 случаев нарушения антимонопольного законодательства в сфере осуществления пассажирских автоперевозок. Большинство нарушений в сфере таксомоторных перевозок совершают региональные органы власти. Нарушения выражаются, в основном, в создании различных барьеров предприятиям автотранспорта (например, препятствование доступу к объектам инфраструктуры). Наиболее частые случаи – препятствования доступу в



Наиболее частые нарушения – препятствования доступу такси в аэропортах

аэропортах. По данным ФАС России, в деятельности практически всех аэропортов РФ имеются признаки заключения соглашений, ограничивающих конкуренцию на рынке услуг таксомоторных перевозок.

По словам Алексея Горлинского, *ФАС России выступает за:*

- введение в отношении агрегаторов таких требований, как обязательная регистрация на территории РФ, а их официальных сайтов – в российской доменной зоне;
- введение в российское законодательство понятия «операторской службы» как информационного центра (вводятся термины «диспетчерские, операторские и иные службы заказа»);
- инициативу введения ответственности за передачу заказов перевозчикам, не обладающим разрешением;

Федеральный орган власти не поддерживает:

- введение количественного ограничения в отношении выдаваемых разрешений на перевозку пассажиров и багажа легковым такси;
- установление требований к цветовому окрасу кузова легкового такси, что может привести к нарушению антимонопольного законодательства и требует дополнительной проработки;
- установление единых государственных тарифов на услуги такси и считает эту меру вредной для развития рынка таксомоторных перевозок.

«На рынке не действует естественная монополия, поэтому в установке гостарифов нет нужды», – заявил замглавы управления регулирования транспорта ФАС Алексей Горлинский. По его словам, после анализа рынка такси сделан вывод, что он является конкурентным, агрегаторы не занимают доминирующее положение и не устанавливают монополично низкие цены.

ФАС России неоднократно выступала против установления единых государственных тарифов на услуги такси и считает эту меру вредной для развития рынка таксо-

моторных перевозок. Такси не является естественно монопольным видом деятельности. Использование методов тарифного регулирования на конкурентных рынках – прямое нарушение Закона «О защите конкуренции». Введение единого государственного тарифа не улучшит качество перевозок, а, наоборот, ограничит выбор для потребителя по составу и качеству. Таксомоторные компании должны конкурировать между собой по цене и по качеству (устанавливать цены самостоятельно). Однако ФАС России поддерживает инициативу создания в аэропортах и на вокзалах дополнительной возможности для пассажиров в виде обслуживания в порядке живой очереди по единой для нее цене.

Глобальная сеть сервиса такси

Глава Департамента пассажирского транспорта и такси IRU (Международный союз автомобильного транспорта) Олег Камберски представил новую глобальную сеть такси. Благодаря единому сервису появилась возможность заказать такси в разных странах.

Глобальная сеть такси UpTop Global Taxi Network стала крупнейшей и наиболее быстро растущим поставщиком услуг по требованию «от двери до двери» в мире. По словам Камберски, наряду с успехом глобальной сети такси, IRU вносит свой вклад в возрождение глобальной таксомоторной отрасли в ее электронной версии 4.0. «Любая таксомоторная отраслевая ассоциация, являющаяся членом или ассоциированным членом IRU, автоматически становится членом Глобальной сети такси», – заявил представитель Департамента пассажирского транспорта и такси.

Целью новой глобальной сети такси является продвижение легальных, высококачественных и безопасных услуг такси посредством использования новейших смартфонов-технологий для такси. Ее партнерами выступают представители 5 континентов, составляющие более 12% глобального рынка такси. Сегодня в состав мировой сети уже включились 14 стран. Совсем недавно список участников пополнили Аргентина и Италия. Олег Камберски подчеркнул, что в настоящее время идет созда-



Благодаря единому сервису появилась возможность заказать такси в разных странах

ние специального общего интерфейса для обеспечения справедливого и эффективного роуминга для всех партнеров UpTop.

Такси Московской области

Министр транспорта Московской области Михаил Олейник выступил на форуме с приветственным словом, в котором затронул вопросы развития таксомоторных перевозок в Подмоскowie.

Он отметил, что в Московской области количество выданных разрешений для такси составляет порядка 110 тысяч, из них 80 тысяч – действующие разрешения. В связи с таким большим количеством выданных разрешений необходим диалог между органами власти и таксомоторными организациями. В этих целях в Московской области создана Ассоциация таксистов Подмоскowie, в задачи которой входит консолидация таксомоторного сообщества. Таксомоторный рынок должен формироваться на основе следующих принципов: безопасность перевозок, их доступность и качество.

В этом году в Московской области подписаны два соглашения с крупными агрегаторами заказов такси – Яндекс.Такси и Gett.Taxi, в настоящее время осуществляется финальная стадия договоренности с компанией UBER.

Министр также сообщил, что в Московской области может быть введена единая цветовая гамма для такси, в связи с чем проводятся консультации с таксомоторным сообществом. Михаил Олейник подчеркнул, что это будет один из заводских цветов.



Участники форума

«Легковое такси» в Курганской области

Заместитель Губернатора Курганской области – директор Департамента промышленности, транспорта, связи и энергетики Курганской области Александр Константинов рассказал на форуме о проблемах реализации проекта «Легковое такси» в Курганской области.

Он сказал, что с 2011 года, после вступления в силу федерального закона № 69-ФЗ, государственное регулирование сферы деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси получило новый импульс. Департамент, как и органы исполнительной власти в других регионах, приступил к выдаче разрешений на осуществление перевозок легковым такси, к осуществлению регионального государственного контроля за соблюдением перевозчиками обязательных требований.

Основными целями государственного регулирования являются упорядочение пассажирских перевозок, легализация легкового такси, повышение качества предоставляемых таксомоторных услуг населению.

По различным оценкам, в настоящее время в Курганской области

осуществляют таксомоторную деятельность около 3000 автомобилей. Действующих разрешений в области – 1600.

Проект

Департамент осуществляет свою деятельность на основе проектного управления, в том числе, в сфере государственного регулирования деятельности такси. Департаментом разработан и реализуется проект «Легковое такси», предусматривающий поэтапное достижение заявленных целей:

- создание в муниципальных образованиях межведомственных рабочих групп;
- осуществление взаимодействия Департамента с органами внутренних дел;
- легализация легкового такси на 100%;
- организация взаимодействия с диспетчерскими службами;
- контроль за соблюдением перевозчиками обязательных требований;
- ограничение с 2022 года максимального количества легковых такси в регионе;
- постепенный переход к единой цветовой гамме.

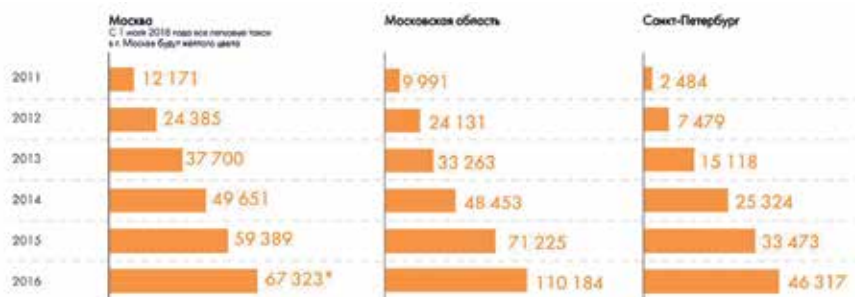
В качестве мер по привлечению перевозчиков в легальный бизнес проектом предусмотрены следующие меры:

- организация во всех муниципальных образованиях парковочных мест для такси;
- заключение соглашений с соседними субъектами РФ о взаимном предоставлении права перевозки пассажиров на территориях этих субъектов РФ.

Реализация проекта

1. В целях реализации первого пункта проекта, во второй полови-

Динамика выданных разрешений в Москве, Московской области и Санкт-Петербурге



не прошлого года в муниципальных районах и городских округах Курганской области по инициативе Департамента созданы межведомственные рабочие группы, в задачи которых входят вопросы обеспечения соблюдения федерального законодательства и проведения мероприятий, направленных на выявление и пресечение незаконной предпринимательской деятельности в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси на территориях соответствующих муниципальных образований. Департамент осуществлял информационное и организационно-методическое содействие в подготовке и организации деятельности рабочих групп. Департаментом разработаны и разосланы в администрации муниципальных образований примерные проекты постановлений о создании рабочих групп, агитационные материалы. В состав межведомственных рабочих групп вошли представители администраций муниципальных образований, территориальных органов внутренних дел и налоговых инспекций.

В муниципальных районах и городских округах Курганской области стали проводиться регулярные рейдовые мероприятия по выявлению и привлечению к предусмотренной законодательством ответственности лиц, осуществляющих незаконную коммерческую перевозку пассажиров легковым автомобильным транспортом, через районные и городские средства массовой информации усилилось информирование населения об опасности использования услуг нелегальных перевозчиков легкового такси. Стали активнее создаваться парковочные места легковых такси.

С прошлого года, фактически на регулярной основе, руководством Департамента осуществляются рабочие поездки в муниципальные образования Курганской области. В ходе поездок представители Департамента проводят совещания, дают методические рекомендации, участвуют в заседаниях межведомственных рабочих групп.

2. Реализован и второй пункт проекта. 11 марта 2016 года между Департаментом и Управлением Министерства внутренних дел Российской Федерации по Курганской области заключено соглашение о взаимодействии по вопросам легализации легкового такси. В настоящее время сторонами Соглашения проведены организационно-подготовительные мероприятия, согласован план работы, на регулярной основе стали проводиться рейдовые мероприятия по выявлению и привлечению к ответственности нелегальных таксистов.

Результатом этой деятельности стало значительное увеличение за последние месяцы обращений перевозчиков в Департамент за получением разрешений, о чем говорит динамика роста количества выданных Департаментом разрешений: в сентябре 2015 года выдано 19 разрешений, в октябре – 32, в ноябре – 38, в декабре – 58, а в 2016 году в январе – 38, в феврале – 110, в марте – 291. Таким образом, только за первый квартал текущего года выдано 439 разрешений, а за первое полугодие – 749. Эти цифры сопоставимы с количеством разрешений, выдаваемых за год в 2013–2015 годах.

Проблемные вопросы

А. Константинов отметил, что фактически сразу после вступления закона в силу, а также в процессе реализации Департаментом проекта «Легковое такси» выявились недостатки и даже противоречия отдельных норм законодательства о такси.

1. В соответствии с действующим законодательством, чтобы привлечь нелегала к ответственности за незаконное предпринимательство необходимо поймать его на контрольной закупке не менее двух раз, при этом сумма штрафа составляет всего 5 тысяч рублей. Для легальных перевозчиков за несоблюдение обязательных требований штрафные санкции предусмотрены в размере от 10 до 100 тысяч. В существующих правовых условиях сложно убедить перевозчика в необходимости легализации и соблюдении всех обязательных требований по обеспечению безопасности пасса-

жирских перевозок (предрейсовый медицинский осмотр, предрейсовый контроль технического состояния транспортного средства).

Процесс легализации легкового такси значительно ускорится с принятием проекта федерального закона № 472515-6 «О государственном регулировании деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», в котором предусмотрено устранение диспропорции сумм административных штрафов при вынесении наказания легальным и нелегальным таксистам. В проекте нового закона о такси предлагается усиление наказания по отношению к нелегальным перевозчикам: в первый раз – штраф в размере 30 тысяч рублей, за повторное правонарушение – штраф 30 тысяч рублей и лишение права управления автомобилем на срок до 6 месяцев. А. Константинов выразил поддержку введению данных мер и обратился к делегатам форума с предложением направить в Государственную Думу обращение с просьбой ускорить принятие данного федерального закона.

В некоторых регионах, в частности в городе Москве, существует практика при оформлении административного материала на нелегального таксиста помещать его автомобиль на штрафную стоянку до вынесения судом решения о наказании. А. Константинов предложил узаконить данную меру в Административном кодексе.

2. В настоящее время, в соответствии с законодательством, считается, что службы заказа такси предоставляют информационные услуги населению и водителям, а ответственность за перевозку пассажиров не несут. Пользуясь своим бесконтрольным положением, эти службы в большинстве случаев направляют клиентам автомобили, не имеющие разрешения, демпингуют цены перевозок, ставя легальные такси в неконкурентоспособные условия по сравнению с нелегалами, которые не

несут дополнительной финансовой нагрузки в виде уплаты обязательных налогов и сборов, расходов на соблюдение обязательных требований безопасности. Поэтому предлагается предусмотреть в новом законе консолидированную ответственность служб заказа такси и перевозчиков за предоставление услуги, признать их равными сторонами договора фрахтования легкового такси.

3. Другая важная проблема, требующая законодательного решения на федеральном уровне, – запрещение деятельности в сети Интернет сайтов, предлагающих услуги по перевозке пассажиров легковым автомобильным транспортом в муниципальном и межрегиональном сообщении, таких как «бла-бла-кар.ру», «попутчик.ру» и других, от деятельности которых страдают не только легальные перевозчики легкового такси, но и перевозчики, осуществляющие регулярные пассажирские перевозки автобусами. Объявления, размещаемые на этих сайтах, имеют все признаки оферты: указываются время отправления, цена поездки, маршрут. Перевозчики легкового такси и регулярные перевозчики оценивают снижение пассажиропотока из-за деятельности этих сайтов примерно на 40%. Департамент обращался с данным вопросом в Минтранс, Минкомсвязь и ФАС России. Однако пока никакого решения вопроса предложено не было. А. Константинов предложил направить обращение в Государственную Думу с просьбой о принятии соответствующего федерального закона.

4. Правительство Российской Федерации ввело мораторий на проведение плановых проверок субъектов малого бизнеса до 2018 года включительно. В Курганской области, например, все 100% перевозчиков легкового такси относятся к малому предпринимательству. Получается, что в течение ближайших 3-х лет контроль за соблюдением перевозчиками обязательных требований осуществляться не будет. По поступающим в Департамент сведениям из ГИБДД, за послед-

нее время резко увеличилось количество легальных перевозчиков, привлекаемых к административной ответственности за отсутствие путевого листа. Следовательно, эти перевозчики не соблюдают требования по обеспечению безопасности пассажирских перевозок, такие как предрейсовый медицинский контроль и предрейсовый контроль технического состояния транспортного средства. В связи с этим прозвучало предложение обратиться в Правительство Российской Федерации с просьбой внести деятельность по перевозке пассажиров и багажа легковым такси в перечень видов деятельности, на который не распространяется мораторий на проведение плановых проверок.

Взаимная интеграция

Член правления НО «Ассоциация диспетчерских служб такси» Оксана Серебрякова выступила на форуме на тему: «Актуальность взаимной интеграции и распределение ответственности участников бизнеса такси».

Основная цель данного доклада – взглянуть трезвым взглядом на уже сложившийся рынок, реально оценить его потенциал, создать технически выполнимые условия для интеграции бизнеса и государственных структур, актуально распределить ответственность всех субъектов бизнеса.

О. Серебрякова сказала, что профессиональное бизнес-сообщество уже не первый год обращает внимание на необходимость законодательного утверждения всех существующих участников рынка.

Субъектами бизнеса такси в современной ситуации являются:

1. Диспетчерские службы такси.
2. Системы обмена заказами такси.
3. Собственники разрешения на таксомоторную деятельность.
4. Таксопарки.
5. Водители такси.

По мнению О. Серебряковой, основная задача законодателя – утвердить единые правила «игры» без возможности прикрываться «чужой личиной», дать возможность профильным профессионалам хорошо делать свою работу.

Говоря о профильных профессионалах, на первое место ставятся таксопарки. Только легальный профессиональный таксопарк имеет возможность подготовить автомобиль к рейсу, провести регулярную диагностику или необходимый ремонт. И именно таксопарк имеет полномочия выпустить водителя на смену.

Поэтому предлагается на государственном уровне принять программу поддержки таксопарков. О. Серебрякова считает, что таксопарк должен заниматься качественным обслуживанием автомобилей и контролем за водителями, а не бегать с «головной болью» из-за простоя собственных машин. Таксопарк – это именно техническая станция для обслуживания автомобилей такси. При помощи профессиональных собственников таксопарков необходимо рассчитать, сколько автомобилей такси за сутки может пройти через станцию. Обслуживание должно включать полный цикл: мойку, предрейсовый осмотр машины механиком, предрейсовый осмотр водителя медиком, регулярное ГТО, возможность слесарного и кузовного ремонта, возможности оклейки автомобилей.



Необходимо распределение ответственности участников бизнеса в сфере таксомоторных перевозок

Например, в Москве на конец июля 2016 года выдано более 68 тысяч разрешений на таксомоторную деятельность. Даже предполагая, что около 20% из них аннулировано или не работает по тем или иным причинам, общее количество «рабочих разрешений» составляет около 55 тысяч. В теории это значит, что 55 тысяч машин ежедневно выходят на линию. Их нужно помыть и осмотреть. Водитель должен пройти необходимое экспресс-обследование. Вряд ли возможно комплекс этих процедур провести менее чем за 30 минут (включая переезд внутри парка). И вряд ли существуют в Москве таксопарки, способные качественно обслужить более 500 машин за сутки. Но даже при наличии таких больших технических станций с организованными подъездами (можно представить, что должно происходить на улице, где находится этот таксопарк) на технически-легальное обслуживание московских такси требуется не меньше 110 таксопарков. Где они? Сколько площадок в Москве приспособлено для легального обслуживания такси? Где взять список этих площадок?

Поэтому предлагается узаконить субъект бизнеса – таксопарк, как специализированную техническую станцию по обслуживанию такси. Землю под такую техническую станцию должен выделять регион. Это должна быть долгосрочная целевая аренда на льготных условиях. Таксопарки должны находиться в удобных местах с возможностью круглосуточного подъезда, выделенным электричеством и водой для моек. Контроль за деятельностью таксопарков должен осуществлять, в том числе, и Департамент транспорта региона. Поэтому все таксопарки должны встать на учет в Департаменте транспорта своего региона.

Тогда максимально будет упрощена жизнь всем. Потому что получить разрешение на таксомоторную деятельность можно будет только при наличии договора на обслуживание с таксопарком, зарегистрированным в Департаменте транспорта. Таксопарк обязан будет не просто за-

ключать договор, но и нести ответственность за машину, которую «взял на учет». Таким образом, создав несложную он-лайн систему, объединяющую таксопарки и доступную для Департамента транспорта, ГИБДД, полиции и Систем обмена заказами, будет существовать реальная информация о состоянии каждой машины, своевременном прохождении ею всех регламентных технических работ. А водитель будет не только знать, что обязан пройти медицинский осмотр, но и получит информацию, куда обращаться в поисках работы. Ведь таксопарк, не увидев на ежедневном осмотре подучетный автомобиль, должен будет связаться с владельцем для уточнения причины (и отметить эту причину в он-лайн программе). Соответственно, информация обо всех доступных для работы машинах, будет собрана в таксопарке.

Следующий участник бизнеса такси, о котором идет много споров – это Система обмена заказами такси (Биржа). О. Серебрякова считает, что связав в единую информационную цепь таксопарк и Систему обмена заказами такси, можно создать условия для максимальной легализации бизнеса. В результате прозвучало предложение обязать Департаменты транспорта регионов создать интеграционную возможность для своевременной передачи информации о действующих разрешениях двум субъектам бизнеса такси – таксопаркам и Системам обмена заказами.

Системой обмена заказами такси должна называться любая он-лайн программа, передающая заказ от потребителя к «чужому» исполнителю. В данном случае потребитель – это диспетчерская такси, получившая заказ по телефону, через сайт или электронную почту, а также – пассажир, воспользовавшийся мобильным приложением. И нужно понимать, что наравне с признанными Биржами РБТ, Таксик, Интертос и так далее, Системами обмена заказами являются также и электронные

программы Яндекс, Gett, Ситимобил, UBER, Максим, Везёт и прочие.

Все Системы обмена заказами должны встать на учет в Министерстве транспорта РФ, а также пройти регистрацию в Департаментах транспорта регионов, где производят обмен заказами, для получения своевременной информации о действующих разрешениях.

При такой схеме именно Система обмена будет нести ответственность за передачу заказа нелегальному «извозчику». И не нужно никаких «игр» с определениями «такси» и «фрахт». Все они даны в законодательстве. Есть разрешение – подключили к Системе. Нет разрешения – идите, получайте!

Департаменты транспорта регионов должны на своем сайте разместить актуальную информацию не только о таксопарках, но и о Системах обмена заказами такси, действующих в данном регионе. Таким образом, диспетчерские службы такси будут иметь возможность передавать свои заказы легальным перевозчикам. И владельцы разрешений на таксомоторную деятельность также смогут узнать, какая из Систем обмена работает в данном регионе, чтобы подключить свой парк и получать заказы.

Еще один важный участник, от которого зависит благополучие всех вышеуказанных звеньев бизнеса такси – это собственно водитель такси. О. Серебрякова считает, что необходимо законодательно утвердить дополнительные требования к претенденту на должность водителя такси:

1. Коэффициент «бонус-малус» по ОСАГО не выше 0,9. Информацией об этом обладает любой автостраховщик. В данном случае автостраховщиком может выступать таксопарк. Создание системы контроля за водителями такси с помощью КБМ даст возможность значительной экономии владельцу разрешения (т.е. автомобиля-такси) за счет стоимости ОСАГО и КАСКО, уверенность страховой компании и дополнительный заработок таксопарку от продажи полисов ОСАГО. Но основная цель – это, ко-

нечно, получение информации о профессиональном качестве водителя.

2. При невозможности подтверждения КБМ (водитель не имеет собственного автомобиля или всегда управлял автомобилем с полисом «без ограничения») – водитель должен предъявить сертификат из ГИБДД о сдаче экзаменов по специальности «водитель такси».

3. При отрицательной сдаче экзамена – водитель обязан пройти обучение по специальности «водитель такси» в автошколе с дальнейшей повторной сдачей экзамена.

Все вышесказанное предполагает организацию целой системы профессиональной подготовки и оценки водителей такси. И это, на наш взгляд, одно из важнейших условий создания цивилизованного бизнеса такси.

Итак, выстраивается следующая общая схема:

1. Пассажир заявляет о желании воспользоваться такси через диспетчерскую службу, мобильное приложение (которое в данном случае является электронной диспетчерской службой) или «проголосовав» на улице.

2. Диспетчерская служба или мобильное приложение передает заказ в Систему обмена заказами такси. Диспетчерская служба несет ответственность за выполнение заказов нелегальными перевозчиками только в случае прямой передачи заказа водителю или через Систему обмена, не зарегистрированную в Министерстве транспорта.

3. Автомобиль, принявший пассажира «от борта», должен иметь все законные внешние опознавательные знаки такси, разрешение на таксомоторную деятельность, договор на обслуживание с таксопарком, путевой лист, выданный в текущую смену этим таксопарком. Собственник автомобиля несет ответственность за выполнение заказов без установленных документов.

4. Система обмена заказами должна быть зарегистрирована в Министерстве транспорта РФ и Департаменте транспорта региона и иметь

полную информацию о легальности машин, подключенных к ней. Система обмена заказами несет ответственность за выполнение заказов нелегальными перевозчиками.

5. Водитель такси должен быть гражданином РФ со стажем вождения не меньше 3 лет. Он обязан иметь коэффициент «бонус-малус» не выше 0,9 или свидетельство из ГИБДД о сдаче экзамена по специальности «водитель такси».

6. Департаменты транспорта регионов, ГИБДД и Системы обмена заказами такси (биржи) должны иметь доступ к он-лайн программе таксопарков по контролю за учетными автомобилями.

Департаменты транспорта и ГИБДД должны будут немедленно извещать таксопарки о вступивших в действия правилах и технических регламентах, касающихся такси. Таксопарки, в свою очередь, обязаны будут немедленно извещать о данных нововведениях всех «подучетных» собственников Разрешений.

О. Серебрякова подчеркнула, что эффективно действовать предложенная схема будет только при своевременном внедрении по всему рынку такси, а не отдельными фрагментами. «Безусловно, организация такой интеграционной среды требует определенных усилий от всех участников, в том числе – от государственных органов. Но без создания этой замкнутой системы, мы еще долго будем тыкаться из стороны в сторону в поисках «крайних» и выжимать последние соки из уже и так умирающего легального сообщества такси. Только обоснованное распределение обязанностей и ответственности может дать положительный результат, к которому мы все очень стремимся!» – сказала в заключение О. Серебрякова.

Общие проблемы

По мнению делегатов IV Международного Евразийского форума «ТАКСИ», в настоящий период развитие таксопарков столкнулось с серьезными проблемами экономического характера.

Одна из трудновыполнимых задач, с которой сталкиваются сегодня владельцы таксопарка, – обновление подвижного состава. Представители таксомоторного рынка отметили, что основными причинами сложившейся ситуации являются такие показатели, как рост текущих расходов, стагнация или падение доходов, сохранение низкого уровня экономических преимуществ для легального такси, снижение мотивации собственников бизнеса. «Эти факторы все больше определяют невысокое качество клиентского сервиса и уровень безопасности перевозок легковым такси», – подчеркнул учредитель Новосибирской таксомоторной компании ООО «Солнечный город» Ибрагим Хаджаев.

Он выделил внутренние и внешние пути решения обозначенных проблем. Сегодня важна интеграция как в целом в новые экономические условия, так и в частности – в работе с агрегаторами, также важно уметь использовать преимущества вертикальной интеграции. Многие таксопарки имеют собственные автосервисы, магазины по продаже запасных частей, автомойки, заправки, занимаются продажей и страхованием автомобилей, сдают в аренду гаражи и другие производственные помещения. На площадке форума было отмечено, что в период кризиса с трудностями лучше справляются парки, практикующие эффективные модели управления затратами и гибкое ценообразование, а также формирующие качественную сеть поставщиков услуг, которые могли кредитовать парки.

Только совместные комплексные усилия самого бизнеса и некоммерческих организаций такси, государственных органов власти и государственных финансовых институтов способны решить задачи развития такси. К такому выводу пришли представители таксомоторного рынка, призвав коллег не отрываться от реальности и создавать необходимые условия для развития отрасли.

Окончание следует