



Такси всегда и везде!



А. Сергеев

В Москве 28 марта текущего года состоялась 9-я Международная конференция по проблемам автомобильного транспорта на тему: «Автомобильный транспорт несет людям мобильность и экономическое процветание». В мероприятии приняли участие представители из 20 стран Евразии, которые обсудили основные задачи и возможности продвижения, упрощения и дальнейшего развития мобильности людей с использованием пассажирских автобусных и таксомоторных перевозок в Евразии. Наряду с рассмотрением вопросов по развитию пассажирских автобусных перевозок, особое внимание было уделено регулированию деятельности такси. Главная тема при обсуждении – удовлетворение запросов людей через инновационные гибкие решения в сфере услуг такси как части системы общественного транспорта.

Такси – это самый гибкий вид общественного транспорта, который можно задействовать не только для личных целей, но и для удовлетворения социальных нужд населения. Оно может использоваться в роли общественного транспорта как в сельских населенных пунктах, так и в городских районах. Именно поэтому одним из девизов конференции стал слоган «Такси всегда и везде».

Во вступительном слове генеральный секретарь IRU Мартин Марми отметил: «IRU совместно со всеми своими заинтересованными членами хотела бы вынести вопрос



Средний возраст автомобилей такси в Финляндии составляет от 2,5 до 3 лет

о таксомоторном транспорте на первое место в повестке дня. Фактически слишком в большом числе стран, слишком многими правилами и слишком долго преимуществами использования такси в качестве средства общественного транспорта в большинстве случаев забывались. Действительно, для членов IRU такси являются огромным неиспользуемым потенциалом, способным внести вклад в повышение эффективности цепочки высококачественного общественного транспорта. Благодаря своей исключительной гибкости, которая иногда даже превосходит гибкость личного транспорта, такси продолжают содействовать работе всех других видов транспорта, поскольку такси дополняют их за счет оказания круглосуточных услуг и круглогодичной доступности, одновременно с предоставлением уникальной услуги на заказ для каждого конкретного потребителя.

Тем не менее для извлечения неиспользуемых преимуществ такси в полной мере необходимо будет все еще выполнить ряд предварительных условий. В первую очередь нам требуется четко осознать важное место такси при разработке соответствующих национальных законодательных и правовых норм. Во-вторых, услуги такси должны стать неотъемлемой частью цепочки общественного транспорта при усло-

вии создания соответствующего эксплуатационного рыночного окружения для того, чтобы они могли удовлетворять должным образом потребность общества в мобильности. В рамках Группы по таксомоторным перевозкам и прокату автомобилей IRU накопила ноу-хау и знания для помощи на всех уровнях всем национальным, региональным и местным правительствам, которые хотят объединить усилия с настоящими профессионалами в таксомоторной отрасли».

Принявший участие в работе конференции Евгений Москвичев, председатель Комитета по транспорту Го-



Н. Низовски

сударственной думы Российской Федерации, активно поддержал инициативы IRU и отметил, что доступность такси в российских регионах является большой проблемой для отрас-

ли и напрямую зависит от федеральной политики и стратегии в области транспорта.

Цели и задачи Группы IRU по такси

Для дальнейшего развития сферы такси весьма полезен опыт зарубежных коллег. Приглашенная на конференцию Нина Низовски, вице-президент Группы IRU по такси, директор Ассоциации владельцев такси Финляндии, поделилась опытом организации работы такси на примере своей страны. Основной темой ее доклада стали политика IRU в области популяризации социальной роли такси и общественное регулирование услуг такси в Финляндии.

В начале выступления Н. Низовски рассказала об Ассоциации владельцев такси и работе Группы такси IRU.

Она отметила, что деятельность Ассоциации владельцев такси направлена на содействие предпринимателям, работающим в отрасли такси, регулирование тарифов, налоговых проблем и решение вопросов в области законодательства.

Эта организация берет свое начало в 1945 году, когда была создана Профессиональная ассоциация автомобилистов, которая стала представлять интересы транспортных операторов. У владельцев такси появилась возможность общаться с чиновниками, политиками, законодателями, чтобы заявлять о своих проблемах. Сегодня для решения многих вопросов ассоциация сотрудничает с различными организациями. В последние годы международное сотрудничество расширило свои границы и играет все более важную роль. Ассоциация владельцев такси является членом Международного союза автомобильного транспорта IRU и имеет прямой выход к Комиссии ЕС.

Нина Низовски уделила особое внимание деятельности Группы такси IRU. Данная рабочая группа представляет интересы сектора такси, принимает соответствующие решения как внутри страны, так и на международном уровне. Время от вре-



Участники конференции

мени создаются несколько специальных рабочих групп, которые делятся передовым опытом, распространяют информацию об инновационных решениях, новых услугах в области такси. Также группа проводит мониторинг изменений в других транспортных секторах и при необходимости дает свои предложения, в том числе и по вопросу повышения безопасности на дорогах. Одной из ее задач является введение единых правил поведения в отрасли, которые будут носить социально-значимый характер, определяя, например, рабочее время водителей такси. Освоение новых рынков и диверсификация услуг, гибкость в оплате предоставляемых услуг, закупка новых экологически чистых автомобилей, которые должны работать в сфере такси, также являются важнейшими задачами Группы IRU по такси. Помимо этого, между ее членами происходит постоянный обмен передовым опытом и новейшими технологиями в области такси, например по использованию смартфонов, приложений для них и наличию возможности безналичной оплаты за оказанные услуги.

Немаловажно и то, что деятельность Группы направлена на улучшение качества обслуживания пассажиров такси, включая вопросы обеспечения безопасности перевозки. Основными задачами являются безопасность и надежность такси, а также предоставление качественных услуг. Сегодня поставлена цель сделать такси частью всей транспортной отрасли, и Группа поддерживает сторонников в признании такси в качестве общественного транспорта. Действительно, в ряде случаев такси может использоваться вместо общественного транспорта, доставляя клиентов туда, где отсутствуют автобусы или троллейбусы.

Опыт Финляндии

Что касается опыта такси в Финляндии, то, как подчеркнула Н. Низовски, в этой сфере существуют достаточно строгие правила для про-

фессиональных таксистов и операторов такси.

В стране имеется около 9500 держателей лицензий такси, у которых в пользовании находятся около 10 500 автомобилей. Как правило, владелец лицензии является владельцем автомобиля. Около 55% машин функционируют в городах, и 45% – в сельской местности. Средний возраст автомобилей такси составляет от 2,5 до 3 лет. Ежегодно перевозится около 55 миллионов пассажиров. Общий оборот бизнеса такси в Финляндии – около миллиарда евро в год.

Н. Низовски отметила, что для Финляндии в ряде случаев выходит дешевле частично оплачивать услуги такси, чем поддерживать систему больших автобусов. При этом такси – самый гибкий способ перевозки инвалидов-колясочников. Для этого используются автомобили, специально оснащенные лифтом для инвалидов (около 1000 ед.) и носилками (300 ед.).

Примерно 30% такси финансируются государством. В Финляндии такси используется для решения местных транспортных задач. Доступность такси в малонаселенных пунктах гарантирует, что жители смогут добираться до более крупных городов. Доля такси в системе общественного транспорта составляет 10%. Представитель Финляндии подчеркнула, что использование так-

си является разумным решением в тех областях, где иметь общественный транспорт необходимо, но количество пассажиров слишком мало. Примечательно, что каждый день около 40 тысяч школьников едут в школу и из школы на такси. Это означает, что каждое третье такси возит школьников каждый день. Пожилые люди, проживающие в сельских районах, у которых нет автомобиля, заказывают такси, чтобы поехать в больницу, за покупками. Примерно 20% всех поездок на такси для социальных категорий граждан оплачивают компании. 30% всех автомобилей являются 8-местными. Сегодня около 40% такси имеют видеокамеры и зарегистрированные счетчики. Все машины такси, которые перевозят школьников, должны быть оборудованы алкозамками.

В среднем в Финляндии на одно такси приходится 530 жителей. Это число варьируется в зависимости от региона. Почти половина автомобилей оснащена системой компьютерного управления заказами. Сеть такси охватывает всю страну, даже малонаселенные пункты, таксомоторы работают каждый день круглосуточно. Также они предоставляют специальные услуги, такие как трансфер в аэропорт. В больших городах такси разрешают использовать в качестве общественного транспорта, таким образом, машины могут следовать



В Финляндии на одно такси приходится 530 жителей

по выделенным полосам, в результате поездка становится быстрее и удобнее для клиента.

Что касается подготовки кадров, то водители такси Финляндии обязательно должны посетить 30-часовой специальный образовательный курс и сдать экзамен на право работать таксистом. При этом каждые пять лет они проходят курсы повышения квалификации. В данный момент ограничения профессии по возрасту составляют от 18 до 70 лет, однако парламент Финляндии намерен увеличить возрастной ценз и разрешить работать людям, которым уже за 70, если, конечно, позволяет физическое состояние. Прохождение медицинской комиссии обязательно для всех водителей, также каждый из них проходит проверку на наличие судимости. И еще одним из обязательных условий принятия на работу является хорошее ориентирование на местности.

Услуга такси в Финляндии должна быть лицензирована, таким образом, лицензию должен иметь каждый предприниматель. Основными критериями выдачи лицензии являются:

- правоспособность;
- хорошая репутация. Различные штрафы и наличие судимости влияют на репутацию. Отказом в получении лицензии могут послужить следующие факторы:
 - за последние десять лет заяви-

тель был осужден на более чем на два года тюремного заключения;

- за последние пять лет был осужден на срок до двух лет лишения свободы;

- в течение последних трех лет был приговорен к выплате штрафа за нападение на клиента или за вождение в нетрезвом виде;

- окончание 120-часовых курсов в соответствующем учебном заведении и получение свидетельства об удачной сдаче экзамена. Исключение делается для заявителей, которые в течение последних двух лет работали в области пассажирского транспорта на руководящих должностях или имеют высшее образование в данной области;

- опыт вождения такси должен быть не менее 6 месяцев;

- заявитель должен иметь возможность выполнять финансовые обязательства. Таким образом, банкротство или низкий финансовый уровень предпринимателя являются причиной отказа в выдаче лицензии.

Лицензию нельзя продавать и нельзя покупать. Отрасль регулируется национальным законодательством, законом о такси. Этот закон вступил в силу в 2007 году, и Министерство транспорта и коммуникаций является организацией, которая отвечает за соблюдение положений закона. Существуют региональные квоты на лицензии, и есть определенные

ограничения на каждый регион. Ежегодно осуществляется проверка выполнения лицензионных требований, финансового состояния оператора, и если в течение года у компании были нарушения, то лицензию отбирают.

Говоря о тарифах на таксомоторные перевозки, Н. Низовски отметила, что в Финляндии существуют максимальные расценки, уровень которых регулирует Министерство транспорта. Летом регулярно происходит их пересмотр. Стоимость услуг такси зависит от дня недели, времени суток, времени ожидания, пройденного расстояния, времени в пути и количества пассажиров.

К примеру, существует четыре класса тарифов в зависимости от количества пассажиров:

Класс	Количество пассажиров	евро/км
I	от 1 до 2	1,48
II	от 3 до 4	1,78
III	от 5 до 6	1,92
IV	более 6	2,07

Стоимость поездки на такси одного человека включает в себя 10%-ный налог на добавленную стоимость. В Финляндии созданы хорошие условия для развития отрасли такси и у водителей довольно неплохой доход. Их рабочий день составляет 10 часов, в исключительном случае – 13 часов.

В Финляндии есть 40 основных диспетчерских центров и специальный центр управления системой такси, который взаимодействует с 90% операторов. В Федерацию владельцев такси входят национальные организации по защите владельцев такси. Федерация работает над созданием хороших условий для развития отрасли, что очень выгодно для операторов и, в свою очередь, позитивно отражается на потребителях.

В очередном номере журнала «АТ» мы расскажем о нововведениях в государственном регулировании рынка услуг такси в г. Москве, а также о зарубежном опыте развития автобусных перевозок.



В Финляндии услуга такси – лицензируема