

Шашечки или ехать

Такси есть во всех странах мира, но только в СССР эту службу умудрились сделать полностью государственной. Со всеми вытекающими последствиями: очередями, «левыми» рейсами, автомобилями «Волга» Газ-24, которым народ дал точное прозвище «баржа»... Естественно, что при вакууме предложения возникает лихорадочный спрос, который охотно удовлетворяли владельцы «Жигулей», «Москвичей», «Запорожцев». Когда же слишком шепетильный пассажир отказывался от заманчивого предложения «эх, прокатиться», предпочитая настоящее такси, водитель задавал будущему пассажиру вопрос, вынесенный в подзаголовок. Тот чаще выбирал «ехать», а не ждать «шашечек»...

Частников пытались ловить, но что предьявить человеку, который едет на своей машине в компании собственных друзей? А то, что он не знает их по именам, — ну вот такая дружба. Бывает. Тем более что в те наивные времена некоторые водители нагло попирали рыночные принципы и отказывались от денег.

Затем Советский Союз рухнул, и вопрос «шашечки или ехать» снялся ввиду полного отсутствия смысла. Оказалось, что автомобиль — действительно не роскошь, а средство передвижения. Машин у народа стало больше, а государственная служба такси вчистую проиграла частнику: мобильному, нахальному и уже отчасти пересевшему на «опель» или «форд».

Время бомбить

Радости пассажирам это, впрочем, не принесло. Во-первых, ловить такси у бордюра не так уж комфортно. По телефону вызывать машину все-таки удобнее. Во-вторых, случайно застрявших на улице пассажиров готовы были подвезти настолько «убитые» авто, что на них было страшно даже смотреть. Таких таксистов народ стал называть «бомбилами». Было за что — в середине девяностых криминал настолько сросся с частным извозом, что люди переписывали номера автомобиля, если приходилось отправлять кого-то «на тачке». Подросткам родители вообще запрещали ловить попутки — это было опасно. Часто подработкой «бомбил» была нелегальная торговля алкоголем, в том числе контрафактным. Многие из них оказывали услуги по поставке клиентов проституткам.

Был здесь и обратный эффект: именно дикие таксисты чаще всего становились объектом грабежа и разбоя на дорогах.

Когда стало понятно, что такси из роскоши и средства передвижения превращается в какой-то адский аттракцион, го-

Такси как бизнес частника-кустаря понемногу заканчивается. Начинается эпоха транспорта высоких технологий. Но это пока происходит только в столицах.

Компьютер идет на смену «антилопе Гну»



сударство начало наводить порядок в этом секторе экономики.

Колеса плюс рация

Как пояснили в департаменте транспорта правительства Ярославской области, сегодня в таксицы берут не любого владельца легкового автомобиля. Чтобы оказывать услуги таксомотора, необходимо иметь как минимум два документа. Первый — свидетельство о постановке на налоговый учет в качестве индивидуального предпринимателя и связанный с ним номер счета для проведения операций. Второй — лицензия от Минтранса, которая выдается на пять лет региональным департаментом транспорта. Главный критерий для выдачи — наличие у водителя стажа более пяти лет и отсутствие аварий. За оказание услуг такси без этого документа ГИБДД штрафует сразу на 5000 рублей.

Естественно, сам автомобиль придется переоборудовать: нанести соответствующие знаки, установить таксометр и GPS-навигатор с видеорегистратором.

Между тем созданием общих правил игры на рынке таксомоторов озаботились не только власти, но и сами таксисты. Когда народ перестал ловить частника у бордюра, доходы стали падать. И те осознали, что для нормальной работы в такси необходимы не только автомобиль, руки и знание города. В первую очередь нужны пассажиры. А значит, заказы. Так главным в бизнесе стал диспетчер, а рация в так-

си — цениться наравне с коробкой передач. Правда, часть выручки приходилось отдавать за подключение к тому или иному сервису.

— Собственно, диспетчеры были всегда, — заметил пенсионер Михаил Петрович, только недавно оставивший этот бизнес, а начинавший еще в государственном таксопарке. — Когда СССР не стало, его таксопарки остались, только начали работать в других условиях. Потребовалось время, чтобы все осознали: централизованная диспетчерская — это ритмичная работа без простоев. Хотя, насколько я знаю, до сих пор осталась прослойка «ездюнов», которые поджидают дорогих клиентов в особо ценных местах, к примеру, на вокзалах.

Только успели ярославские таксисты привыкнуть к работе по новым правилам, как в наш город пришли федеральные сети. В результате из-за высокой конкуренции упала стоимость заказа. Владельцы собственных машин теперь рабо-

▶ **Главный критерий для выдачи лицензии от Минтранса — наличие у водителя стажа более пяти лет и отсутствие аварий. За оказание услуг такси без этого документа ГИБДД штрафует сразу на 5000 рублей.**

тают за бензин и за символическую зарплату. Если хочешь остаться на этой работе и через пять-семь лет купить новый автомобиль, придется работать сверх нормы, причем порой весьма значительно. Трудясь в нормальном режиме, амортизацию автомобиля уже не отработашь.

Из-за кризиса федеральные сети стали объединять диспетчерские в одну — на несколько областных центров. Но диспетчер должен знать город лучше, чем водитель, — именно от его управления всеми машинами зависит сокращение холостых прогонов. А у нас иная девушка из диспетчерской может послать машину на проспект Машиностроителей вместо проезда Моторостроителей. Самое смешное было в тот момент, когда они спрашивали у пассажиров, из какого города заказ... Многие опасались, что машину пришлют из Питера или даже Уфы. Возникали и другие проблемы: приезжали автомобили без детского кресла, хотя заказчик четко говорил, что едет с ребенком в поликлинику, и называл возраст ребенка; люди опаздывали в больницу к определенным часам приема; кто-то из таксистов отказывался от поездки — не устраивали пассажиры... В итоге страдали все — от водителей, накручивающих бессмысленные километры, до пассажиров, проводящих в ожидании часы.

▶ КСТАТИ

По словам одной из наших собеседниц, суточный доход таксиста, работающего на своем автомобиле по стандартным заказам сетевых диспетчеров в Ярославле, может достигать тысячи рублей в сутки.

Это сумма, из которой вполне можно выделить некую часть для последующей покупки автомобиля. При условии, что не случится очередных кризисов, которые поднимут цены на авто в пару раз. Кстати, сетевые весьма прохладно относятся к тем водителям, которые располагают автомобилями отечественного производства. Для работы по городу они более или менее годятся, а вот отправлять клиента в столицу (таких заказов довольно много) на них рискованно. Репутация, что ни говори, превыше всего.



Во многом из-за тех аспектов работы, которые описал наш собеседник, муниципальные службы такси в Ярославле предпочли вернуться к советской системе, закупая автомобили и сдавая их в аренду. Машины эти не самые, может быть, престижные, но наиболее пригодные для работы в такси и уже оснащенные всем необходимым. Эти автомобили сдаются в аренду. Плюс здесь в том, что водитель всегда знает, что он стабильно заработает на жизнь, поскольку вопросы амортизации ложатся на владельца. Минус — цены на их услуги несколько выше, чем в сетевых такси.

Тем не менее диспетчерские службы свою работу сделали — по крайней мере, они позволили урегулировать вопросы перевозки детей или крупногабаритных грузов. Сегодня практически всегда можно выбрать между комфортом поездки и длительностью ожидания, предупредить, чтобы в машине было детское кресло, или заказать обратный рейс.

По пути столицы

В расположенной неподалеку Москве такси уже уверенно теснит личный автотранспорт. Чтобы это произошло в Ярославле, придется создать такую же дорожную инфраструктуру с выделенными полосами для общественного транспорта, куда имеют право заезжать и такси.

Но дело не только в дорогах. Логистикой перевозок в столице уже несколько лет занимается не живой диспетчер, а компьютер. Это позволяет максимально оптимизировать процесс. Клиенту достаточно установить на свой смартфон определенное приложение, научиться им пользоваться, и его потребности будут удовлетворены по минимальной ставке и с максимальным комфортом. Небольшие зачатки этого бизнеса появляются и у нас.

Без такси в большом городе нельзя. Но предсказать, когда и как изменится эта служба, сегодня довольно тяжело. Кто еще лет десять назад мог предположить, что вся система столичного такси может уместиться в одном кармане? Уже поговаривают, что пора отказываться не только от диспетчера, но и от водителей. Разве что «шашечки» и желтый цвет не подлежат забвению. Такси все-таки...

Анатолий КОНОНЕЦ

Фото с сайтов <http://www.privetsochi.ru> и lh3.googleusercontent.com