

**Рынки и качество:
Инициативы правительства и индустрии в области гарантии качества услуг
такси**

**Alexander Vorobiev
Deputy Head of Transport and Communications Department,
In charge of passenger transport, Moscow City Government, Russia**

«Перспективы развитие рынков такси и системы их государственного регулирования в Центральной и Восточной Европе: на примере России»

В своем выступлении я расскажу:

- об истории развития рынка таксомоторных перевозок в Москве;
- дам характеристику современного состояния этого рынка;
- сделаю обзор законодательства в области такси;
- сделаю прогноз дальнейшего развития этой отрасли

Еще в советские времена в столице работал 21 таксомоторный парк, на улицах города бегало около 17,5 тысяч машин с шашечками на борту, и тогда работа московского такси была на вполне приличном уровне.

Но уже к периоду Перестройки система и вся инфраструктура стала разрушаться. Последний таксопарк был построен к Московской Олимпиаде-80. Больше ничего позитивного в сфере таксомоторных услуг сделано не было.

(Слайд №2)

И к 2004 году мы имели в городе всего только 3000 официальных автомобилей–такси. В то время, как по сравнению с другими европейскими столицами нам сегодня необходимо 22 - 25 тысяч автомобилей-такси.

Но наивно было бы думать, что столичные власти смогут самостоятельно решить проблему обеспечения города таким автопарком. Денег на такое количество автомобилей у городских властей нет. Ставка делается на частных инвесторов. В Департаменте транспорта разработана «Отраслевая схема размещения объектов инфраструктуры такси в г.Москве».

(Слайд №3)

Государственного такси сегодня нет как такового. Все зарегистрированные компании – это либо частые предприятия, либо акционерные общества, в которых у города есть определенная доля.

Существует разве что фантом государственного такси. Сегодня все бывшие государственные таксомоторные предприятия выпускают на линию ежедневно не больше 400 автомобилей.

Среди частных компаний в городе имеется 3 крупных таксомоторных компании, имеющие от 650 до 1500 автомобилей-такси каждая. Эти компании имеют хорошо оборудованные радио-диспетчерские и хорошо разрекламированные многоканальные телефоны. Все автомобили этих компаний

оборудованы системами навигации. Львиная доля заказов такси по телефону выполняется именно этими компаниями.

(Слайд №4).

За последние 1,5 – 2 года на столичный рынок вышло около 20 новых компаний такси (по 50 - 100 машин в каждой), у них современные, хорошие автомобили соответствующие экологическому стандарту евро-3, евро-4, хорошие водители, развитые диспетчерские службы. Есть и специализированные таксомоторные компании, например, «Женское такси», где водителями работают только представительницы слабого пола и перевозят только женщин с детьми. Одна из востребованных услуг этой компании встреча молодых матерей и новорожденных в роддоме.

Сегодня в Москве представлены различные ценовые категории такси – от эконом класса (Волга, Форд, Рено, Хундай) до экзотических – Майбах-такси и Порше-такси. Однако легальных такси все еще меньшинство.

В 2005 году на Федеральном уровне было отменено лицензирование перевозок такси. В результате этого и полного отсутствия транспортного законодательства в городе Москве, по данным наших экспертов, появилось около 40 тысяч нелегальных перевозчиков.

В 2004 году по поручению Мэра Москвы мы приступили к разработке муниципального закона «О такси в городе Москве».

Так как федерального законодательства, регулирующего этот вид транспортного обслуживания населения, на тот момент не существовало, то в московском Законе мы не могли установить единые требования к операторам и водителям такси, присутствующим на этом рынке.

(Слайд №5).

Единственной формой регулирования этого рынка нам оставалось предложить преференции и различные формы поддержки со стороны государства для тех операторов такси, которые на добровольной основе взяли бы на себя дополнительные обязательства по качеству и безопасности услуги такси. Такие операторы такси будут включены в Реестр «Московское городское такси».

Хочется сказать много добрых слов моим коллегам по IRU. В 2004 году в Москве прошла Первая международная конференция по проблемам рынка услуг такси в Европе. Мы очень внимательно слушали все доклады наших коллег из других европейских стран. И тот тезис, который прозвучал практически во всех выступлениях – что дерегулирование рынка таксомоторных перевозок не приводит к повышению качества и безопасности услуги такси, нами хорошо усвоен.

Синяя книга норвежского института экономики транспорта по этой проблеме – до сих пор является моей настольной книгой. Изучении опыта европейских стран очень помогло нам при разработке городского закона о такси.

(Слайд №6).

Какие же требования предъявляют городские власти к таксистом, включенным в Реестр ?

- стаж водителя такси должен быть не менее 3 лет;
- хорошее знание водителем такси города и русского языка;

- оснащение автомобиля электронным таксометром;
- использование автомобиля, соответствующего требованиям не ниже экологического класса 2 (Евро-2);
- использование автомобиля серийного производства, имеющего левостороннее расположение руля и не менее четырех дверей;
- размещать в салоне автомобиля информацию, содержащую сведения о водителе такси (фамилия, имя, отчество) и его фотографию, времени начала и окончания работы такси, тарифах, а также информацию о номере телефона и адресе перевозчика, номерах контактных телефонов уполномоченного органа;
- предоставлять по предварительному заказу такси, оборудованные специальными детскими удерживающими устройствами.

(Слайд №7).

И какие преференции получают таксисты, включенные в Реестр ?

- предоставление льгот по уплате налогов в части средств, зачисляемых в бюджет города Москвы;
- установление льгот по арендной плате за землю, иные объекты недвижимости, находящиеся в государственной собственности города Москвы;
- предоставление права пользования городскими стоянками «Московское городское такси» на безвозмездной основе;
- оказание информационной поддержки;
- оснащение специальными знаками обслуживания «Московское городское такси».

(Слайд №8).

Одним из самых главных позиций этого Закона – решение городских властей создавать специальные стоянки «Московское городское такси» за счет средств городского бюджета.

(Слайд №9).

Это одна из главных форм государственной поддержки для добросовестных таксистов.

(Слайд №10).

На этом слайде представлена структура Закона.

(Слайд №11).

В мае 2008 года был, наконец, принят и Федеральный закон «Устав автомобильного транспорта», в котором есть одна глава, посвященная перевозке пассажиров и багажа легковыми автомобилями-такси. В этой статье говорится только о форме публичного договора фрахтования транспортного средства для

услуги такси. Единых требований ко всем участникам рынка такси мы опять не получили. И еще раз убедились в правильности принятого решения о создании своего муниципального Закона о такси.

(Слайд №12).

На следующем слайде представлена структура реализации Закона о такси и взаимодействие с другими организациями, в частности с Департаментом социальной защиты, при реализации проекта социального такси для инвалидов и маломобильных групп населения. А также взаимодействие с нашими профессиональными объединениями транспортников, таким, например, как Московский транспортный союз, который принимал самое активное участие в разработке законодательства о такси. В настоящее время этот Союз объединяет практически все крупные таксомоторные компании в городе Москве.

Городской Закон вступит в силу с начала 2009 года и за это время необходимо разработать и утвердить на Правительстве Москвы целый ряд нормативных документов:

- Положение о Реестре «Московское городское такси»;
- Положение о специальном знаке «Московское городское такси»;
- Положение о порядке создания и использования стоянок «Московское городское такси»;
- Положение о порядке аттестации водителей такси, включаемых в Реестр на знание города Москвы и русского языка;
- Положение об информационной поддержке Правительством Москвы таксомоторных компаний и служб заказа такси, включенных в Реестр.

(Слайд №13).

И мы надеемся, что после принятия всех этих законодательных и нормативных документов нам удастся коренным образом реформировать эту отрасль транспорта, существенно повысить качество и безопасность этой услуги, привлечь новых транспортных инвесторов, довести количество автомобилей-такси до нормативного уровня, и в конечном итоге, сделать эту услугу более доступной для москвичей и гостей Столицы.

* * *

