

14

ВОСТОЧНАЯ СИБИРЬ



Заставят потесниться
В Красноярске запускают
выделенные полосы для автобусов

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ выделенные полосы для общественного транспорта на 14 магистральных откроют 26 января. Проезд по ним будет запрещен для владельцев личных авто. Все нарушения станут фиксировать 18 дополнительных комплексов видеонаблюдения, за съезд на выделенную полосу грозит штраф. Сейчас выделенные полосы для общественного транспорта в Красноярске есть на семи магистральных.

«Серая» услуга

Рынок такси в Красноярске хаотичен, бесконтролен и небезопасен

ЭКСПЕРТИЗА

Геннадий Васильев, Красноярск

Я решил, что забыл в салоне такси фотоаппарат. Дорог он не ценой, а тем, что в нем. Мы были на дружеских посиделках, нащелкали хороших кадров — когда еще встретимся, — хотели выложить их на мою страничку в интернете. И вот — не задача.

Звоню по телефону водителя — номер, к счастью, сохранился. Счастье оказалось эфемерным: водитель сбрасывает звонки и на СМС не отвечает. Набираю номер диспетчера фирмы, под брендом которой работает таксист, объясняю ситуацию. Милая девушка отвечает: «Так вы водителю звоните!» Снова объясняю — не отвечает, сбрасывает. «Конечно, — терпеливо, как больному, объясняет девушка, — он же на заказах, на незнакомый номер он и не ответит».

Прошу, чтобы она сама позвонила водителю. Недоумевает: «Мне-то зачем? Это не моя задача. Моя задача — обеспечить выполнение заказа». Приехали.

«Бронзовый век»

Бизнесменам свойственно прогнозировать. Чуть меньше полутора десятков лет назад директор одной из красноярских компаний, лидировавших на рынке легковых перевозок, Николай Потехин обещал: «В ближайшие пять-десять лет на рынке легкового такси в городе останется пять-семь крупных фирм. Организованных как холдинги и работающих исключительно на своем автопарке». Было от чего отталкиваться в прогнозе. Рынок легковых перевозок формировался, структурировался, фирмы конкурировали между собой не только ценой, но и сервисом и размером собственного автопарка. Большинство таксомоторных компаний-перевозчиков включали в себя несколько — от трех до пяти и более — юридических лиц, носивших разные названия, но принадлежавших одним собственникам. Существовала внутренняя градация: часть перевозчиков специализировалась на выполнении VIP-заказов, часть — на перевозке пассажиров экономкласса. Отсюда — машины разных моделей и разной степени изношенности.

Многие предприниматели стремились создать собственный парк автомобилей, вкладывали деньги, как казалось, в будущее. Хотя движение еще во многом подчинялось законам инерции: декларируя на словах готовность работать цивилизованно, предприниматели на деле уводили доходы, оперировали «черным налом», работали полулегально — об этом красноречиво говорили цифры статистики: около сотни лицензированных перевозчиков выводили ежедневно на улицы города 650 машин. Даже простого уличного наблюдения было достаточно, чтобы посмеяться над этими данными. Директор другой таксофирмы Анна Музыка так оценивала ситуацию на рынке легковых перевозок: «По-настоящему правдивую информацию о



ГЕННАДИЙ ВАСИЛЬЕВ

количестве компаний и машин могут дать, наверное, только телефонные операторы, через которых проходят звонки-заказы от клиентов. Но эта информация — конфиденциальная».

И все же наличие собственного автопарка, старательное раскручивание (пусть часто неумелое) созданного бренда, да и просто процедура получения лицензии (ее ведь могли и отнять) — все это заставляло вести себя цивилизованно. Создавать хотя бы види-

цией и не ведем никакого учета красноярского легкового такси». То же подтверждали в городской администрации: «После отмены лицензирования таксомоторных перевозок и, соответственно, самоустранения государства с контролирующей позиции рынок сильно посерел».

Сегодня, спустя почти полтора десятка лет, ситуация не только не поменялась — усугубилась. На смену лицензированию пришла разрешительная система. Разре-

ни шашечки на борту, ни другие отличительные знаки для такси теперь не обязательны — у этой машины хоть «гребешок» есть.

известных компаний, предоставляющих информационные услуги, — рассказал Валерий Я. (свою фамилию он предпочел не называть). — Никто не спросил у меня никакого разрешения, никто не требовал статуса ИП.

В минтрансе категорически заявили: такая деятельность перевозчика незаконна. Однако, по словам Валерия, перевезшего на своем седане не одну тысячу пассажиров, подавляющее большинство водителей работает именно так. По оценке чиновников, незаконно и нелегально. Потому Валерий и предпочел оказаться бесфамильным.

В трех компаниях, предоставляющих услуги такси, из сотни размещенных на сайте городского справочника, подтвердили: чтобы начать работать с любой из них, достаточно отправить электронной почтой паспортные данные, пройти фотоконтроль автомобиля, поставить на мобильник нужное приложение — и пожалуйста, выезжай на вызов. График работы свободный. Размер комиссионных, которые фирма забирает себе, зависит от количества обслуженных заказов, статуса «таксиста» (его определяет нанятель) и колеблется от 10 до 20 процентов. Судя по состоянию автомобилей, приезжающих порой на заказ, фо-

«Сегодня мы не владеем информацией и не ведем никакого учета красноярского легкового такси. На смену лицензированию пришла разрешительная система»

мость заботы не только о доходе, но и о главном его источнике: клиенте. Знакомой глубоко за полночь потребовалось вызвать такси, чтобы перевезти блок питания компьютера. Вызвала, но таксист высадил ее в квартале от дома и дальше ехать отказался. На следующий день она пожаловалась в фирму. Перед ней извинились, сообщили о том, что водитель наказан. Деньги за поездку, правда, не вернули.

Одно из местных деловых изданий метко охарактеризовало то время «бронзовым веком красноярского такси». В «серебряный век» оно, однако, так и не въехало. Скорее, вернулось назад, в каменный.

Без контроля

Рост так и не оформившегося рынка искусственно остановили, отменив лицензирование этого вида деятельности в июле 2005 года. «В связи с отменой лицензирования мы практически потеряли контроль над рынком, — говорил вскоре после этого один из руководителей надзорного органа. — Сегодня мы не владеем информа-

ции на занятие перевозкой пассажиров выдают в министерстве транспорта края. Если можно разрешить — никто не мешает и отказывать. В ведомстве пояснили: для того чтобы получить разрешение, достаточно завести юридическое лицо или получить статус индивидуального предпринимателя — ИП. Это распространяется и на иностранных граждан.

— Пять лет назад я таксовал, зарегистрировался в одной из очень

➤ МЕЖДУ ТЕМ

Минтранс края выдает разрешения, но ничего не контролирует. И кому передана функция контроля, неясно. В Кодексе РФ об административных правонарушениях есть статья 12.5, пункт 7 гласит: «Управление транспортным средством, на которое незаконно нанесена цветографическая схема легкового такси, влечет наложение административного штрафа на водителя в размере пяти тысяч рублей». В пресс-службе ГИБДД края подтвердили: при задержании водителя такси, нарушившего правила дорожного движения, инспекторы проверяют и наличие разрешения. Но эта их функция — побочная, не основная. Не нарушил — проезжай. Поэтому нет смысла даже приводить статистику штрафов: она ни о чем не говорит. По словам сотрудников ГИБДД, случаются казусы, когда останавливают такси с шашечками и атрибутикой фирмы-нанятеля, а у водителя нет разрешения на перевозку, или наоборот — такси никак не маркировано и состояние не ахти, зато есть все необходимые документы.

токонтроль — процедура сугубо формальная.

По данным того же минтранса, на сегодня в Красноярске выдано около трех с половиной тысяч разрешений на легковые перевозки. По факту это ничего не говорит о реальном количестве машин, ежедневно выходящих на улицы города.

Информация — всему голова

Компании, предоставляющие услуги легковых (да и грузовых) перевозок, переродились в информационные службы. Это, мягко говоря, позволяет экономить — собственный парк не нужен, фирмы ведут дела с юристами-подрядчиками или вовсе с частными водителями, желающими подработать. Сами же ограничиваются предоставлением «информационных», а точнее — диспетчерских услуг. Принимают заказы и передают их водителю. И не всегда обеспечивают качественное исполнение: водителей они в глаза не видели.

— Когда я занимался перевозками, — рассказывает Валерий Я., — меня пригласили в фирму, осмотрели автомобиль, сфотографировали, но главное — со мной подписали договор. Сегодня ничего подписывать не нужно, достаточно зарегистрироваться в базе.

Любой договор — фиксированные взаимные обязательства. Если компания берет на себя хоть что-то, она за это отвечает юридически. То же — водитель. Существующие фирмы, в том числе работающие под федеральными брендами, свои функции сводят к оказанию диспетчерских услуг. При этом диспетчер красноярского такси может находиться в Орле, Калуге или Кургане. Поэтому каждый раз при заказе приходится уточнять адрес и маршрут подъезда. А водители не стесняются хамить: за фирму и фирменный знак на машине (если он нанесен, водитель за это отчисляет дополнительные комиссионные) они никак не ответственны. Сегодня он — таксист, завтра — обычный водитель.

— Некоторое время назад, когда я сам вызывал такси, мой телефон был в базе компании, — мечтательно вспоминает Валерий Я., — меня узнавали и отвечали сразу: «Здравствуйте, Валерий Борисович!» Теперь сидит диспетчер «кукушка» в Кургане, и ей все равно — как меня зовут и с какой стороны к моему дому подъехать.

Печочка ответственности, когда фирма отвечала за свои обязательства по сервису, а водитель держал ответ и перед фирмой, и перед пассажиром, порвана окончательно. В такси, где я поселял фотоаппарат, на заднем сиденье покоилось детское кресло. Бывало, передняя пассажирская дверь рядом с водителем вообще якобы не открывалась — ну, планшет у него там лежит. Рассказывали и случаи, когда водитель отказывался грузить багаж на том основании, что багажник у него недостаточно вместителен или просто занят.

«Утерянный» фотоаппарат все-таки отыскался дома, в моем рюкзаке.

Это что-то меняет?