

Такси в городе – и роскошь, и средство...

ТЕМА

По улицам Ярославля практически круглые сутки курсируют многие сотни легковых таксомоторов. Около ста мелких и сравнительно крупных фирм действуют на этом весьма обширном рынке услуг. И это несмотря на то, что данный вид бизнеса к числу сверхприбыльных ну никак не отнесешь. Ведь это не нефть, не оружие, не наркотики или игорный бизнес, где наблюдаются многократные «подъемы» прибылей.

ГЛАВНОЕ – ВОВРЕМЯ УДАРИТЬ ПО ГАЗАМ

Поговорите с бывалым «бомбистом», и он без запинки назовет вам традиционно наиболее «хлебные» стоянки такси: площадь и прилегающие улицы у железнодорожного вокзала Ярославль-Главный, автовокзал на Московском проспекте, Богоявленская площадь, Московский вокзал, улица Первомайская на участке у Торгового переулка, улица Депутатская, площади Красная и Карла Маркса. Есть несколько больших стоянок в «спальном» районе города – в Брагине. На Нефтестрое вы в любое время можете поймать такси в Крестах и на улице Доронина, а в Заволжском районе – у кинотеатра «Аврора» и на Красноборской. Названы, разумеется, далеко не все опорные пункты таксистов.

Излишне напоминать, что извоз на резиновом ходу – дело небезопасное. Не случайно ведь таксисты в некоторых зарубежных странах отделены от пассажиров пуленепробиваемой перегородкой. Да и у нас эта мера излишней бы не была. Криминала на таксомоторном поприще хоть отбавляй. Знакомый таксист рассказал: «Из-за Волги направлялся в центр. Три молодых человека сели в машинку. Едва устроились на заднем сиденье, посыпались угрозы: мол, деньги на бочку, а станешь возникать, отвоедаешь удавки...» Водитель принял единственно верное решение – до предела «ударил по газам» в надежде, что даже пьяные хулиганы смекнут: «вырубать» шофера на такой скорости – себе дороже. Подлетев к знакомому посту ГИБДД, водитель выскочил из салона с криком «В машине преступники!». Парни и пикнуть не успели...

На этот раз обошлось. А сколько таксистов попадают в заранее приготовленные «пассажирами» капканы!

«СОВЫ» И «ЖАВОРОНКИ»

Среди таксистов существует негласное разделение на категории. Есть «дневники», «ночники» и те, кто предпочитает работать по «рваному графику».

На днях довелось побеседовать с таксистом, который по договоренности со своим директором уже несколько лет выходит на работу на заре дню.

– Люблю работать ночью, – сказал мой собеседник. – В это время суток стиль езды совсем другой, нежели днем. Никаких тебе пробок, светофоров, из-за которых на определенных участках города приходится двигаться со скоростью велосипеда. До и после полночи движение более динамичное, обычно безошибочно угадываешь, где разжиться клиентом, поскольку они крутятся возле одних и тех



же ночных заведений, даже примерно знаешь, когда именно клиент созреет.

В один голос «совы» отмечают два минуса: трудно ездить в дождь и досаждают «дальнобойные» фуры своими включенными, высоко расположенными фарами. А вообще желающих таксовать по ночам немало, но перед многими опускают шлагбаум жены...

Мне понравилась бытующая среди водителей поговорка: дескать, если дальнобойщик – это лыжник-марafoneц, то таксист, независимо от того, «сова» он или «жаворонок», подхватывающий у «совы» трудовую эстафету с рассветом, – биатлонист... Ведь стоит только раз в чем-нибудь промахнуться, как придется нарезать штрафные круги. Сюда можно отнести и рискованную ночную дозор, и езду на грани фола днем.

«СВЕТИТЬСЯ» ХОТЯТ НЕ ВСЕ

Говорят, что «статистика знает все». В данном случае афоризм себя не оправдывает. На самом деле остается лишь догадываться о количестве таксистов в Ярославле. Даже глава комитета по транспорту мэрии Ирик Ижбулдович Насыпов затруднился назвать хотя бы приблизительную на сегодняшний день цифру таксомоторов, пояснив при этом, что вряд ли какая-либо сводная информация по числу таксомоторов и водителей находится в одних руках.

По логике вещей в управлении государственного автодорожного надзора по Ярославской области могут иметь более или менее точные пред-

ставление о парке легковых автомобилей «по вызову». Хотя бы потому, что до последнего времени это федеральное ведомство осуществляло лицензирование легкового транспорта.

По словам заместителя руководителя управления госавтонадзора Юрия Стронского, с прошлого года «наметился серьезный прогресс в лицензировании деятельности перевозчиков пассажиров легковым транспортом на коммерческой основе». В 2004 году на 92 лицензиата (владельца легковушек) пришлось 342 пролицензированных транспортных средства, а нынче соответственно 177 и 942. Это – данные по области.

Стронский утверждает, что это примерно лишь пятая часть от подлежащих лицензированию людей и машин. Теперь уже – подлежавших... Поскольку недавно принятые Госдумой в трех чтениях поправки в закон о лицензировании отдельных видов деятельности фактически исключают из списков лицензируемых занятий коммерческие перевозки легковыми автомобилями.

– Но это вовсе не значит, что после вступления поправок в законную силу владельцы автотранспортных средств, с которых не станут больше требовать лицензий, благополучно уйдут в теневой бизнес, – предупреждает Юрий Стронский. – Контроль за ними сохраняется, и они должны выполнять те же обязанности, что и лицензиаты в прошлом. Как не снимается с них ответственность вплоть до административной и уголовной.

Правда, теперь, при отсутствии базы данных, требуется еще доказать,



фото Сергея КУШЕЛОВА

что владелец той или иной машины действительно занимается коммерцией, а не везет тетку в деревню...

ЗАДИРАТЬ ЦЕНУ – СЕБЕ ДОРОЖЕ

Итак, по приблизительным подсчетам, в Ярославле «таксуют» свыше пяти тысяч легковушек. В принципе на легальном рынке сейчас сложилась более или менее здоровая, добросовестная конкуренция. Это связано с тем, что все находится в одинаковых условиях, когда дорожают бензин, запчасти, сами автомобили. Вообще неуклонно возрастают расходы на содержание таксомоторного парка, поскольку параллельно с бизнесом, связанным с перевозками пассажиров, неизбежно развивается и сопутствующий ему сервис: станции

техобслуживания, шиноремонт и т. д. Стоимость проезда, конечно не может не расти в разумных пределах исходя, так сказать, из здравого смысла: не работать же, в конце концов, себе в убыток. Задирать свою цену тоже никто не рискует. Такой «энтузиазм» мгновенно отрегулируется спросом на услугу, за которой пассажир обратится к более добросовестному таксисту.

Другое дело, что на наших глазах сравнительно невысокая платежеспособность основной массы населения невольно превращает такси из средства передвижения в элемент роскоши. Не случайно ведь в машинах с шашечками пенсионеры, студенты, простые обыватели – редкие гости.

(Окончание на 2-й стр.)

Такси в городе – и роскошь, и средство...

(Окончание.
Начало на 1-й стр.)

Итак, цены на поездки в такси во всех фирмах примерно одинаковы. Подошедшая по вызову машина привезет вам 50 рублей на «счетчике». Правда, вы начнете платить 5 рублей с километра лишь после того, как машина отъедет на расстояние от трех до пяти километров от дома. Если вы наняли машину на час, то, в зависимости от пробега и времени ожидания, с вас возьмут от 120 до 150 рублей. За городом тариф выше – 10 рублей с километра. Из центра до Брагина можно доехать за 120 – 150 рублей, а если сели в попутку, то вояж обойдется заметно дешевле – в тридцать –

сорок. Благодаря насыщению парка машин (с шашечками, «батонами», желтыми номерами) сейчас в принципе исключена ситуация, когда с вас за проезд от Красной до площади Юности «срубят» пару сотен. Допустим, вам станут навязывать такую сумму. Пока вы чешете в раздумье в затылке, успеют подкатить паратройка машин и цена будет неизбежно сбита.

«БОМБИСТЫ» ОБЪЕДИНЯЮТСЯ

Не так давно в Ярославле появилось объединение под эгидой Ярославского союза таксомоторных фирм. Председателем этой общественной организации (НП «ЯРСТО») избран Алексей Гришин. В состав союза вошли 17 фирм: «Блюз-такси», «Городское такси», «Дельта», «Карина-сервис» и другие.

– Союз наш добровольный, – подчеркнул Гришин. – Хотя входящие в состав союза организации автономны, мы стараемся действовать сообща, скажем, при подборе водителей. Кого попало уже не берем. Учитываем стаж, предпочитаем шоферов, успевших «побомбить» в одиночку, хорошо знающих город, особенно пассажиров, умеющих выбрать достаточно «хлебные» места стоянок, чтобы не оставаться подолгу без работы во время смены. Среди таксистов большой контингент бывших водителей-професси-

оналов, прошедших школу еще государственных таксопарков. Средний возраст стараемся держать на уровне 35 – 40 лет.

Поначалу предприняли попытку (из лучших, конечно, побуждений) приобрести в лизинг с десяток «Волг», на которые посадили наемных водителей.

– Но попытка эта не особо себя оправдала, – признается Гришин.

Чтобы отработать бешеную аренду, таксисты вынуждены были крутиться до изнеможения сутками – не евши, не спавши. В итоге за год с небольшим машины были ухайдаканы. Впрочем, от арендной формы труда (ведь не каждый пожелавший работать таксис-

том в состоянии купить себе машину) полностью не отказались, лишь снизили прессинг на водителей: сделали божеской арендную плату. Те перестали работать на износ, как раньше. Прекратилась и сверхэксплуатация машин. Если хотите, это своего рода социальная поддержка...

Параллельно продолжали использоваться и частные машины, для них ввели свободный, щадящий график. Водитель может теперь поработать и пять часов, и два, и даже час. С заказа диспетчеру отдает 8 – 13 рублей.

Далее, объединившись, фирмы имеют возможность, имея свои собственные диспетчерские, создать единый диспетчерский центр, что поз-

волит на порядок надежнее обеспечить безопасность как водителей, так и пассажиров. Ведь при едином диспетчерском пункте каждая машина словно на ладони. И если раньше крик водителя о помощи касался только одной из 17 организаций, то с введением единого диспетчерского центра в считанные секунды придет на помощь ближайшая машина из нескольких сотен, входящих в объединение.

– Сообща гораздо легче решать сложные юридические вопросы, проще общаться с властями, договариваясь о единых правилах игры, в том числе и в области налоговой политики, – говорит Гришин.

Валерий ПРОХОРОВ.