



МЕФТ

IV МЕЖДУНАРОДНЫЙ
ЕВРАЗИЙСКИЙ ФОРУМ ТАКСИ

СБОРНИК ДОКЛАДОВ

Алфавитный список докладчиков

Блудян Н.О. «ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ ТАКСОМОТОРНЫХ ПЕРЕВОЗОК».....	2
Блудян Н.О. «СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ТАКСОМОТОРНЫХ ПЕРЕВОЗОК».....	4
Горлинский А.И. «ЗАЩИТА КОНКУРЕНЦИИ В СФЕРЕ ТАКСОМОТОРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ».....	7
Зарипова И.В. «ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ПОСТРОЕНИЮ СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ВСЕХ УЧАСТНИКОВ ПРОЦЕССА ОКАЗАНИЯ УСЛУГ ТАКСИ».....	10
Козарь А.В. «О СИТУАЦИИ ПО ПЕРЕВОЗКЕ ПассажиРОВ И БАГАЖА ЛЕГКОВЫМ ТАКСИ НА ТЕРРИТОРИИ РЕСПУБЛИКИ КРЫМ. ИНТЕГРАЦИЯ В ПРАВОВОЕ ПОЛЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ».....	12
Константинов А.Ю. «ПРОБЛЕМЫ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА «ЛЕГКОВОЕ ТАКСИ» В КУРГАНСКОЙ ОБЛАСТИ».....	13
Лобанов М.А. «О СТАТУСЕ РАЗВИТИЯ РЫНКА ГАЗОМОТОРНОГО ТОПЛИВА В СУБЪЕКТАХ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ».....	16
Савинков С.В. «ПОЛЕВЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ В СФЕРЕ ЛЕГКОВЫХ ТАКСОМОТОРНЫХ ПЕРЕВОЗОК».....	18
Серебрякова О.Н. «АКТУАЛЬНОСТЬ ВЗАИМНОЙ ИНТЕГРАЦИИ И РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ УЧАСТНИКОВ БИЗНЕСА ТАКСИ»	21

Федоров Ю.Б. «АМТЗС - БАНКОМАТ ДЛЯ ТОПЛИВА».....	24
Хаджаев И.Д. «ЭВОЛЮЦИЯ ТАКСОПАРКОВ: НА ПУТИ К ИНТЕГРАЦИИ И СПЕЦИАЛИЗАЦИИ».....	26
Часнойть Ч.А. «ОПЫТ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ ПО БОРЬБЕ С НЕЛЕГАЛЬНЫМ ИЗВОЗОМ В СФЕРЕ ТАКСИ»	29
Щербинин Я.И. «ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРОФИЛАКТИКИ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕВОЗОК ПУТЕМ ПРОВЕДЕНИЯ ЕЖЕДНЕВНЫХ ПРЕДРЕЙСОВЫХ МЕДИЦИНСКИХ ОСМОТРОВ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ТЕЛЕМЕДИЦИНСКИХ ТЕХНОЛОГИЙ».....	33

ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ ТАКСОМОТОРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Блудян Нораир Оганесович

д.т.н., профессор,
исполнительный директор
Некоммерческого партнерства
«Транспортная ассоциация
Московской агломерации»
НП «ТАМА»

Анализ действующей системы регулирования правоотношений перевозчиков с объектами транспортной инфраструктуры показывает наличие существенных правовых брешей и неурегулированных вопросов. «Устав...» [1] в качестве основного объекта транспортной инфраструктуры определяет сооружения, производственно-технологические комплексы, предназначенные для обслуживания пассажиров, фрахтователей, грузоотправителей, грузополучателей, перевозчиков и фрахтовщиков, а также для обеспечения работы транспортных средств.

Глава 5 указанного закона определяет условия перевозки пассажиров и багажа легковыми такси, однако вопросы пользования объектами инфраструктуры не рассматриваются.

Правила перевозок пассажиров [2,3] вводят следующие понятия:

1. «Автовокзал» - объект транспортной инфраструктуры, включающий в себя размещенный на специально отведенной территории комплекс зданий и сооружений, предназначенных для оказания услуг пассажирам и перевозчикам при осуществлении перевозок пассажиров и багажа, обеспечивающий возможность отправления более 1000 человек в сутки;

2. «Автостанция» - объект транспортной инфраструктуры, включающий в себя размещенный на специально отведенной территории комплекс зданий и сооружений, предназначенных для оказания услуг пассажирам и перевозчикам при осуществлении перевозок пассажиров и багажа, обеспечивающий возможность отправления более от 250 до 1000 человек в сутки.

Документ регулирует также условия информационного обеспечения стоянок такси.

Рассмотренные нормативно-правовые акты не затрагивают вопросы взаимодействия объектов транспортной инфраструктуры с перевозчиками и уполномоченными органами для обеспечения организации перевозок. Отрыв системы организации перевозок и управления перевозками от объектов инфраструктуры приводят к серьезным проблемам и перекосам в реальной деятельности пассажирских, в целом, и таксомоторных, в частности, компаний.

Проведенные исследования [4,5,6,7] позволили сформулировать основные характеристики транспортной инфраструктуры внутриагломерационных пассажирских перевозок, предполагающие создание комплексных пассажирских логистических центров. Логистический пассажирский центр в общем виде является управляющей надстройкой соответствующего инфраструктурного объекта «Транспортно-Пересадочный Узел» (ТПУ). В целях рассматриваемых задач логистические центры по своим функциям условно могут быть трех типов: удаленные, периферийные и внутригородские. Удаленные ТПУ располагаются в аэропортах МАУ. Периферийные логистические центры территориально могут располагаться по обе стороны от МКАД. Критерием решения вопроса расположения периферийных ТПУ целесообразно принять наличие конечной станции метро. При создании периферийного логистического центра должны быть учтены существующие программы развития ж/д линий «Аэроэкспресса», линий метрополитена и возможное их продление по территории Московской области.

Наличие в структуре логистического центра одновременно перехватывающей парковки и стоянки такси обеспечивают услуги хранения личных автомобилей и, при необходимости, дальнейшее передвижение их владельцев на такси, как альтернатива скоростному автобусному передвижению по выделенным полосам. Причем услуги такси позволяют осуществлять поездки в центр города путем объединения пассажиров в группы из 2-3-х.

Внутригородские логистические центры целесообразно базировать на транспортно-пересадочных узлах, в состав которых входят станции метро и МКЖД. Они будут составлять основные пассажиропоглащающие и пассажирообразующие пункты внутри города. В идеальном варианте кроме автобусных терминалов по маршрутам выделенных полос целесообразно размещать в составе логистического центра стоянку такси для осуществления

обратных поездок в периферийные логистические центры на перехватывающие парковки владельцев легковых автомобилей.

В качестве системной проблемы в этой сфере в Московском мегаполисе можно выделить организацию перевозок из аэропортов Московского Авиационного Узла (МАУ). Система регулирования таксомоторных перевозок в настоящее время концептуально базируется на создании сложной бюрократической структуры включающей в себя главного оператора аэропорта, операторов аэропорта, операторов приема вызова, диспетчеров.

Таксомоторные компании вынуждены самостоятельно выстраивать отношения в каждом аэропорту МАУ с подобными иерархически сложными структурами. Подобная схема «диспетчеризации» не отвечает современному технологическому и техническому уровню подобных систем и имеет серьезную коррупционную составляющую. Аэропортами практикуется система, при которой финансовые расчеты за перевозку осуществляются между клиентом (пассажиром) и диспетчерской службой, а не фрахтователем и фрахтовщиком.

На основе выполненных исследований предлагается следующая схема организации таксомоторных перевозок в ТПУ аэропортов МАУ и железнодорожных вокзалов:

1. Определить на территории каждого аэропорта в зоне вылета и в зоне прилета специальные выделенные линии исключительно для такси для высадки и посадки пассажиров. Запретить въезд на эти линии других автотранспортных средств за исключением транспорта общего пользования.

2. Создать в аэропортах либо на прилегающих к аэропортам территориях, зоны парковки (отстоя) автомобилей такси, выехавших с выделенной линии зоны вылета и ожидающих электронной команды въезда на выделенную линию в зоне прилета.

3. Создать автоматизированную систему электронной диспетчеризации и контроля, включающей в себя:

3.1 считывание государственных номеров автомобилей при въезде в аэропорт в зону вылета, сверку их с реестром транспортных средств, получивших разрешение на осуществление таксомоторной деятельности;

3.1.1 при въезде в аэропорт система выдает идентификатор, с помощью которого водитель может получить доступ на въезд в зону отстоя и въезд в зону посадки пассажиров;

3.1.2 в зоне отстоя организовать табло оповещения об очередности и необходимости въехать в зону посадки пассажиров в соответствии с присвоенным идентификатором.

3.2. размещение автомобилей такси в зоне парковки (отстоя) и ожидание выезда на выделенную линию в зоне прилета.

Обеспечение функционирования автоматизированной системы живой/электронной очереди и информационное обеспечение системы.

4. Сформировать «Реестр» автомобилей, работающих в аэропортах МАУ, соответствующих взаимосогласованным требованиям, создать прозрачную процедуру дисквалификации из «Реестра»

5. Установить для каждого аэропорта согласованный с фрахтовщиками и другими заинтересованными сторонами (Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы, УФАС по г. Москве и др.), единый зональный тариф на перевозку из аэропорта в город и область.

6. Установить систему штрафных санкций для фрахтовщиков за отказ от выполнения заказа в порядке живой очереди.

7. Установить единый порядок в аэропортах МАУ, согласно которому все расчеты по оплате за проезд осуществляются в соответствии с действующим порядком между клиентом (пассажиром) и водителем, в т.ч. путем оплаты платежной карточкой через терминал в автомобиле.

8. Создать неснижаемый уровень резервных автомобилей для специальных перевозок (детские сиденья, маломобильные граждане и т.д.).

Список литературы

[1] Федеральный закон от 08.11.2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (принят ГД ФС РФ 18.10.2007, одобрен СФ ФС РФ 26.10.2007)

[2] Постановление Правительства РФ от 14.02.2009 г. № 112 «Об утверждении правил перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом»

[3] Постановление Правительства РФ от 26.11.2013 г. № 1073 «О внесении изменений в правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом»

[4] Блудян Н.О., К концепции развития транспортного обслуживания населения в Московском регионе// Автотранспортное предприятие. -2009. - № 2. С.11-13.

[5] Блудян Н.О., Мороз Д.Г., Хейфиц П.И. Территориальное планирование таксомоторных перевозок в городской агломерации // Автоматизация и управление в технических системах (АУТС) – 2014.-№ 1.1(8). – С.62-73. DOI:10.12731/2306-1561-2014-1-7.

[6] Блудян Н.О. Проблемы организации таксомоторных перевозок в Московском мегаполисе/ Н.О. Блудян // Автотранспортное предприятие. - 2013. - № 10. С.2-6.

[7] Блудян Н.О., агломерационные подходы к решению транспортных проблем/ Н.О. Блудян, Р.С. Айриев// Автотранспортное предприятие. -2014. - № 8. С.2-7.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ТАКСОМОТОРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Блудян Нораир Оганесович
д.т.н., профессор,
исполнительный директор
Некоммерческого партнерства
«Транспортная ассоциация
Московской агломерации»
НП «ТАМА»

Система таксомоторных перевозок в Московской агломерации является сложнейшей социальной организационно-экономической моделью. Как и во всех подобных системах и моделях, закономерности их функционирования, в большой степени определяется размерами и параметрами (характеристиками) самой системы.

Прогнозирование, планирование и организация таксомоторных перевозок должна основываться в приоритетном порядке на тех стандартах, которые направлены на решение проблем, отражающих специфику именно конкретного субъекта РФ (республики, области, края).

Поэтому вполне очевидно, что система организации таксомоторных перевозок в московской агломерации имеет свои принципиальные особенности.

Нормативно-правовое регулирование таксомоторной деятельности регламентируется рядом федеральных законов и правовых актов, а также региональными нормативно-правовыми актами [1,2,3,4].

Безопасность пассажирских перевозок и дорожного движения является многофакторной проблемой. Одним из основных факторов, влияющих на безопасность пассажирских перевозок в системе «Человек-автомобиль-дорога-среда», является водитель автотранспортного средства.

Надежность водителя и безаварийность наряду с другими условиями обуславливаются качеством нормативно-правового регулирования.

Нормативно-правовое регулирование по обеспечению безопасности перевозок и дорожного движения осуществляется комплексом законодательных и подзаконных актов, к основным из которых относятся [5,6].

Кардинально новый этап регулирования таксомоторной деятельности связан с принятием Федерального закона № 69-ФЗ [4]. Указанным нормативно-правовым актом установлено единственное требование к водителю легкового такси, который должен иметь водительский стаж не менее 3 лет. Юридические лица или индивидуальные предприниматели, осуществляющие деятельность по оказанию услуг по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, обязаны обеспечивать прохождение водителями легковых такси предрейсового медицинского осмотра.

В соответствии с действующим законодательством основным и единственным идентификационным признаком законности деятельности такси является «Разрешение», выдаваемое юридическому лицу или индивидуальному предпринимателю. Согласно действующему порядку «Разрешение» выдается на конкретное автотранспортное средство с привязкой к номеру его государственной регистрации. В городе Москве Департаментом транспорта за последние пять лет, начиная с 2011 года, был осуществлен перевод сферы нелегального извоза легковыми автомобилями в категорию легальных такси, и к концу 2015 года было выдано свыше 60 тыс. «Разрешений». Одновременно с этим контрольно-надзорными органами ведется планомерная работа по борьбе с существующим нелегальным извозом.

Глобальным и системным вызовом легальной сфере и безопасности такси в России послужило появление на рынке таксомоторных перевозок диспетчерских компаний и мобильных приложений по вызову такси. Указанные компании своими технологическими ресурсами сыграли существенную роль в совершенствовании качества услуг легковыми такси. Благодаря мобильным приложениям компаний, работающих в правовом поле (Яндекс. Такси, Сити-Мобил и др.) среднее время подачи автомобилей такси за период с 2011 по 2015 гг. по экспертным оценкам сократилось с 30-40 минут до 7-10 минут, а размер чека снизился до 30%.

Одновременно в России начали свою деятельность международные компании (Uber), а также отдельные российские фирмы, которые в противовес действующему транспортному законодательству размещают свои заказы у любого владельца мобильного приложения. В соответствии со своим пользовательским соглашением Uber B.V. открыто декларирует, что услуга компании представляет собой технологическую платформу, то есть пользователям оказывается «информационная услуга». Компания извещает

граждан и общество, что она не осуществляет услуги по перевозке и не гарантирует безопасность.

На практике это означает, что в качестве непосредственного фрахтователя может стать любой гражданин, в т.ч. иностранец и нерезидент, установивший мобильное приложение Uber. Таким образом создается параллельный рынок перевозок легковыми автомобилями физическими лицами без «Разрешений», т.е. образуется новый класс водителей, к которым применение многих нормативно-правовых актов невозможно, в том числе влияющих на безопасность.

Легковое такси является уникальным транспортом, т.к. это единственный вид перевозок, когда законодательством предусмотрен устный договор фрахтования транспортного средства. Именно эта особенность определяет деятельность такси как наиболее сложную для государственного регулирования сферу пассажирских перевозок. Нужны специальные нормы и особые механизмы для того, чтобы система функционировала безопасно и развивалась.

Развитие информационных технологий, появление диспетчерских компаний и мобильных приложений по заказу такси, безусловно, стали революционным этапом в развитии таксомоторных перевозок. Призывы запрета деятельности диспетчерских компаний и использования мобильных приложений не состоятельны и являются нарушением свободы предпринимательской деятельности. Проблема заключается в регулировании деятельности этих компаний и пользовательских контрактов мобильных приложений. Повышение качества перевозок такси с позиции сокращения времени подачи заказа и снижения стоимости чека не должны стать «системными предпосылками создания глобальных опасностей» для пассажиров и государства. Необходим поиск и установление разумного и взвешенного баланса между «качеством» услуги и «ценой опасности» услуги, т.е. безопасностью людей.

При отмеченных выше либеральных условиях допуска на рынок такси и фактического отсутствия допуска к профессии в РФ фактор диспетчерских компаний и мобильных приложений могут привести к следующим критическим последствиям, связанным с водительским составом:

- разрушение действующего правового регулирования сферы такси касательно требований к деятельности водителей и, соответственно, «Разрешения» потеряют свой целевой правовой смысл.

- разрушение действующего в стране государственного регулирования обеспечения безопасности перевозок в части медицинского контроля водительского состава перед выпуском на линию, по возвращении с линии и в процессе работы.
- разрушение системы государственных требований и обеспечения безопасности перевозок по критериям соблюдения режима труда и отдыха водительского состава.

Государственной Думой Федерального собрания Российской Федерации 16.09.2014г. принят в первом чтении законопроект № 472515-6 «О государственном регулировании деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [7]. Законопроект, к сожалению, во многом повторяет положения статьи 9 Федерального закона №69-ФЗ [4] и не содержит концептуальных положений по регулированию отмеченных выше глобальных проблем современного этапа информационно-коммуникационного развития такси. Необходимо внесение в указанный законопроект и в другие отдельные законодательные акты РФ существенных изменений, направленных на обеспечение безопасности перевозок и повышение надежности водителя такси.

В качестве базисных положений обеспечения безопасности перевозок, связанных с требованиями к водителю такси и его надежностью должны быть установлены следующие принципы:

1. «Разрешение» на осуществление деятельности по перевозке пассажиров легковыми такси должно быть единственным правовым основанием для этого вида предпринимательской деятельности.
2. Индивидуальные предприниматели должны иметь право на деятельность по перевозке легковыми такси исключительно на основе «Разрешений», выданных на их имя.
3. Юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, владеющим «Разрешениями», полученными на свое имя, должна быть запрещена передача своих автомобилей индивидуальным предпринимателям со своими «Разрешениями».
4. Диспетчерским компаниям, владельцам мобильных приложений, законодательно должна быть запрещена возможность передачи своих электронных ресурсов физическим лицам без наличия у них «Разрешений» на осуществление деятельности по перевозке легковыми такси.

5. На законодательном уровне должны быть установлены технологические требования к мобильным приложениям диспетчерских компаний. Деятельность диспетчерских компаний должна быть признана «таксомоторной транспортной деятельностью».
6. Диспетчерские компании, владельцы мобильных приложений по заказу такси, должны нести консолидированную ответственность за безопасность перевозки пассажиров совместно с непосредственными фрахтовщиками. Указанная ответственность должна быть закреплена административным кодексом РФ или положениями регионального контроля за сферой такси.
7. Необходимо создание и установление на законодательном уровне стандартов допуска водителей к профессии «водитель такси», правового установления профессии «водитель такси». Безопасность перевозок пассажирами легковыми такси и безопасность других участников дорожного движения должны быть основополагающей базой государственного регулирования сферы такси.

Список литературы

- [1] Федеральный закон от 08.11.2007 N 259-ФЗ (ред. от 13.07.2015) "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта"
- [2] Федеральный закон от 21.04.2011 N 69-ФЗ (ред. от 14.10.2014) "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации"
- [3] Постановление Правительства РФ от 14.02.2009 N 112 (ред. от 28.04.2015) "Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом"
- [4] Закон города Москвы от 11.06.2008 № 22 «О легковом такси в городе Москве» (в ред. законов г. Москвы от 22.06.2011 N 29, от 26.12.2012 N 74, от 22.05.2013 N 24)
- [5] Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ (ред. от 01.05.2016) "О безопасности дорожного движения"
- [6] Приказ Минтранса России от 15.01.2014 N 7 (ред. от 10.03.2016) "Об утверждении Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим"

транспортом и Перечня мероприятий по подготовке работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, к безопасной работе и транспортных средств к безопасной эксплуатации"

[7] Законопроект № 472515-6 «О государственном регулировании деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

ЗАЩИТА КОНКУРЕНЦИИ В СФЕРЕ ТАКСОМОТОРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Горлинский Алексей Игоревич,
заместитель начальника Управления
регулирования транспорта ФАС России

В сфере оказания транспортных услуг в России рынок таксомоторных перевозок является рынком с одним из самых высоких уровней развития конкуренции.

Законодательство Российской Федерации на федеральном уровне не устанавливает существенных ограничений и непреодолимых административных барьеров для осуществления деятельности в сфере таксомоторных перевозок.

Антимонопольное регулирование и защита конкуренции в сфере автомобильных перевозок осуществляется на двух уровнях.

На федеральном уровне такое регулирование и контроль осуществляет центральный аппарат ФАС России (вопросы, затрагивающие 2 и более субъекта федерации). На региональном уровне – преимущественно территориальные управления ФАС России (вопросы, затрагивающие 1 субъект федерации).

В силу специфики рынка Антимонопольное регулирование и защита конкуренции в сфере таксомоторных перевозок осуществляется ФАС России преимущественно на уровне территориальных управлений.

Контроль за соблюдением антимонопольного законодательства в сфере такси

В период с 2014 по 2016 годы ФАС России совместно со своими территориальными управлениями выявили более 200 случаев нарушения антимонопольного законодательства в сфере осуществления пассажирских автоперевозок.

Большее количество таких нарушений выявлены в отношении органов власти. Наибольшее количество антиконкурентных действий органов власти наблюдается в Ростовской области, Ставропольском крае, Чувашской Республике, Костромской области и др.

Большинство нарушений в сфере таксомоторных перевозок совершают региональные органы власти, и выражается в основном в

создании различных барьеров предприятиям автотранспорта, препятствующим, например, доступу таких предприятий к объектам инфраструктуры.

Наиболее частые случаи препятствования доступа к объектам инфраструктуры в аэропортах.

Среди наиболее значимых дел о нарушении антимонопольного законодательства в сфере таксомоторных перевозок за последние несколько лет можно отметить Дело о сговоре нарушении запрета на недобросовестную конкуренцию, возбужденное Московским УФАС России в конце 2011 года.

Расследование, проведенное Московским УФАС России, позволило пресечь противоречащее антимонопольному законодательству соглашение на рынке перевозок такси на территории аэропорта Внуково.

Соглашение между ОАО «Внуково-Инвест» и несколькими такси-компаниями создавало неравные конкурентные условия на данном рынке, т.к. транспортные компании получали преимущественные права посадки/высадки пассажиров в непосредственной близости к зданию аэропорта.

Для получения доказательств по делу Московское УФАС России проанализировало стоимость услуг такси-компаний, участвующих в соглашении, и их конкурентов, работающих как на территории аэропорта Внуково, так и других московских аэропортов. Кроме того, был организован анонимный опрос водителей на привокзальной площади аэропорта, проанализированы преимущества, полученные компаниями – участниками соглашения.

По итогам рассмотрения дела, нарушение было устранено.

По данным ФАС России, в деятельности практически всех аэропортов Российской Федерации имеются признаки заключения соглашений, ограничивающих конкуренцию на рынке услуг перевозки такси. Эти соглашения существенно ограничивают конкуренцию на данном рынке, а также права граждан, пользующихся такими услугами.

Законопроект «О государственном регулировании деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси в РФ и внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ».

ФАС России поддерживает введение в российское законодательство понятия «операторской службы» как информационного центра (вводятся термины «диспетчерские, операторские и иные службы заказа»).

ФАС России также поддерживает инициативу введения ответственности за передачу заказов перевозчикам, не обладающим разрешением.

ФАС России выступает за введение в отношении агрегаторов таких требований, как обязательная регистрация на территории Российской Федерации, а их официальных сайтов – в российской доменной зоне и ряд других.

Одновременно с этим, ФАС России не поддерживает введение количественного ограничения в отношении количества выдаваемых разрешений на перевозку пассажиров и багажа легковым такси путем установления максимального количества разрешений в субъекте Российской Федерации и наделение соответствующими полномочиями органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

ФАС России не поддерживает данную инициативу, так как считает, что она содержит признаки создания дискриминационных условий, препятствующих развитию свободной конкуренции на рынке услуг таксомоторных перевозок.

Реализация ещё одной инициативы – об установлении требований к цветовому окрасу кузова легкового такси, по мнению ФАС России может привести к нарушению антимонопольного законодательства и требует дополнительной проработки.

Единые государственные тарифы на услуги такси

ФАС России неоднократно выступал против установления единых государственных тарифов на услуги такси и считает эту меру вредной для развития рынка таксомоторных перевозок.

Такси не является естественно монопольным видом деятельности.

Использование методов тарифного регулирования на конкурентных рынках является прямым нарушением статьи 15 Федерального закона от 26 июля 2006 года № 135-ФЗ «О защите конкуренции».

По мнению ФАС России, введение единого государственного тарифа не улучшит качество перевозок, а, наоборот, ограничит выбор для потребителя по составу и качеству.

Таксомоторные компании должны конкурировать между собой по цене и по качеству оказываемых услуг, а, следовательно, цены они должны устанавливать самостоятельно.

Также ФАС России полагает, что цены на такси должны быть более открытыми и понятными. Система формирования цены должна быть простая и понятная пассажирам в момент заказа. Таксомоторные компании могут, например, писать тарифы большими буквами на кузове автомобиля и внутри салонов.

Без корректировки национального законодательства, осуществления системы комплексных регуляторных мер, введение тарифного регулирования на рынке услуг легкового такси является незаконным и преждевременным.

ФАС России поддерживает инициативу о создании в аэропортах и на вокзалах дополнительной возможности для пассажиров в виде обслуживания в порядке живой очереди по единой для этой очереди цене.

В таком случае у потребителя будет альтернатива либо воспользоваться услугами такси из «живой очереди» по единой для очереди цене, либо заказать такси своими силами.

Экспертный совет по развитию конкуренции в сфере таксомоторных перевозок при Управлении ФАС России по г. Москве

При Московском УФАС России сформирован экспертный совет по развитию конкуренции в сфере таксомоторных перевозок.

Экспертный совет включает в себя представителей московского УФАС России, Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы, Московского транспортного союза, представителей других органов власти, а также различных таксомоторных компаний, диспетчерских служб, действующих на рынке таксомоторных перевозок, общественных организаций и деловых объединений.

В рамках работы Экспертного совета обсуждаются:

- вопросы тарифного регулирования на рынке услуг таксомоторных перевозок;

- введение лицензирования деятельности по оказанию таксомоторных услуг;

- обеспечение равного не дискриминационного доступа хозяйствующих субъектов действующих на рынке таксомоторных перевозок на привокзальные площади железнодорожных вокзалов;

- обеспечение доступа водителей автомобилей такси к движению по выделенным полосам;

- борьба с оказанием услуг таксомоторных перевозок нелегальным таксистам и ряд других.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ПОСТРОЕНИЮ СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ВСЕХ УЧАСТНИКОВ ПРОЦЕССА ОКАЗАНИЯ УСЛУГ ТАКСИ

Зарипова Ирина Викторовна

Председатель общественного совета
по развитию такси в регионах

При проведении III Международной конференции «Современное такси» в рамках V Международного форума «Транспорт Сибири» был проведен мониторинг организации транспортного обслуживания легковым такси в регионах России. Всего на сегодняшний момент были проанализированы все ответы субъектов РФ, по которым сформированы основные выводы о состоянии отрасли перевозки легковым такси.

1. Общественные отношения в сфере легкового такси за период с момента принятия Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта и Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом претерпели существенные изменения.

В частности, в связи с глобальной информатизацией в процесс оказания услуг пассажирам включились так называемые "интернет-агрегаторы" (столичные агрегаторы — «Яндекс.Такси», Gett и Uber. В масштабах страны уверенно лидирует тройка федеральных диспетчерских — «Рутакси», «Сатурн», «Максим», «Лидер»).

Эти компании, не осуществляя перевозку пассажиров и багажа легковыми такси, через различного рода мобильные и интернет-приложения аккумулируют информацию о пассажирах, распределяя заказы между водителями такси (таксомоторными предприятиями, юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями).

Большинство баз данных агрегаторов (серверы) находятся за пределами Российской Федерации, что негативно отражается на контроле за их работой, а также угрожает национальной безопасности.

Правовой статус, правила деятельности и ответственность агрегаторов действующим законодательством не определены.

По результатам опроса уполномоченных органов субъектов Российской Федерации проблема отсутствия правового статуса у диспетчерских служб (служб заказа легкового такси) занимает первое место.

Вывод регионов: Назрела острая необходимость комплексного изменения федерального законодательства в сфере такси (в части гражданско-правовых отношений), а также принятия отраслевого федерального закона, закрепляющего единые на всю Российскую Федерацию основы административных правоотношений в сфере такси (организации транспортного обслуживания населения легковым такси).

В частности, целесообразно:

- Ввести правовое регулирование в контексте транспортного законодательства «диспетчерских служб» (агрегаторов), дать определение понятия, установить принципы их работы, ответственность и правовой статус, в том числе как налогоплательщика на территории РФ, а также установить обязанность нахождения серверов на территории РФ, утвердить уведомительный порядок деятельности.

- Законодательно ввести требование для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих деятельность по предоставлению услуг по приему заявок на перевозку пассажиров и багажа легковым такси, - служб заказа такси - передавать заказы только фрахтовщикам, имеющим действующее разрешение на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси.

- Рассмотреть возможность установления публичного контроля за деятельностью диспетчерских служб (агрегаторов): обязать публиковать в открытом доступе информацию об исполнителях (перевозчиках), в частности, с помощью различных государственных информационных систем, с учетом законодательства о персональных данных.

- Наделить органы исполнительной власти субъектов действенными полномочиями по региональному государственному контролю за деятельностью диспетчерских служб (агрегаторов). В качестве возможного варианта финансирования полномочий возможно рассмотреть механизм установления финансовой нагрузки на диспетчерский пункт в зависимости от количества привлекаемых водителей.

2. Ситуация в сфере перевозок легковым такси усугубляется также тем, что на федеральном уровне фактически отсутствует орган власти,

уполномоченный на реализацию государственной политики в сфере легковых такси.

На федеральном уровне не осуществляется координация деятельности уполномоченных органов субъектов Российской Федерации в сфере легкового такси, мониторинг их деятельности. Отсутствует также методическая и методологическая помощь субъектам РФ.

В результате уполномоченные органы субъектов РФ, выступая исключительно в качестве органов по выдаче разрешений, иных функций (мониторинг работы легковых такси на территории субъекта РФ, анализ работы легковых такси) не осуществляют, реестры выданных разрешений ведутся на территории каждого субъекта РФ по различным формам, не обновляются в автоматическом режиме.

Однако нельзя не учитывать, что в соответствии с Положением о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденным постановлением Правительства РФ от 30.07.2004 № 395, Министерство транспорта Российской Федерации (Минтранс России) является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере автомобильного транспорта. При этом согласно информации регионов государственная политика и нормативно-правовое регулирование в сфере легкового такси Минтрансом России не осуществляется. Данный вывод был обозначен также субъектами при проведении анализа ситуации в 2015 году.

Выводы регионов и участников конференции: необходимо закрепить полномочия Минтранса России по осуществлению функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере легкового такси, ввести в структуру Минтранса России соответствующее структурное подразделение (назначить ответственное лицо).

В качестве механизма реализации мониторинга перевозок легкового такси целесообразно рассмотреть **включение легкового такси в качестве сегмента в автоматизированную систему управления транспортным комплексом России (АСУ ТК)**, на базе которой создать единый реестр выданных разрешений и диспетчерских пунктов (с открытой и закрытой частями для доступа населения и органов власти соответственно), а также разработать показатели эффективности работы уполномоченных

органов в сфере легкового такси, ответственность за выполнение которых возложить на руководителей субъектов РФ.

Схема реализации изложенной концепции



О СИТУАЦИИ ПО ПЕРЕВОЗКЕ ПассаЖИРОВ И БАГАЖА ЛЕГКОВЫМ ТАКСИ НА ТЕРРИТОРИИ РЕСПУБЛИКИ КРЫМ. ИНТЕГРАЦИЯ В ПРАВОВОЕ ПОЛЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Козарь Андрей Викторович
председатель Крымского
профсоюза «ТАКСИСТ»

На сегодняшний день в Республике Крым сфера легкового такси переживает упадок и разруху. При существующем подходе к ситуации возрождение отрасли затруднительно.

Не смотря на то, что существует много предложений легкового такси, и все они гласят о том, что это выгодные и безопасные предложения. Так ли это? Чаще всего эти слова не подтверждены фактами. Это происходит не потому, что все сказанное выше не является правдой, а потому что многие считают, что расписывать подробно эту информацию просто не имеет никакого смысла. На самом деле смысл в этом есть, потому, как не каждый человек знает и понимает всю систему этой сферы.

С момента воссоединения Крыма с Россией, база данных перевозчиков обнулилась. Как и многое. Необходимо переоформляться. А в этом случае все делать заново.

Давайте по порядку: согласно действующего законодательства Российской Федерации автомобиль на дороге останавливает и проверяет ГИБДД. На любой автомобиль должны быть документы.

Если ты Такси,- должно быть Разрешение на перевозку пассажиров и багажа легковым такси, так же следует отметить, что в Крыму появляются таксисты с Разрешениями с регионов материковой России, что так же является нарушением, т.к. в Крыму законно осуществлять перевозку пассажиров и багажа легковым такси можно только при наличии соответствующего Разрешения, выданного Министерством транспорта Республики Крым.

Согласно законодательства,- «Такси», - это автомобиль с опознавательными знаками такси,- оранжевый плафон, шашечки на дверях,

информация о перевозчике. Для того, чтобы выделяться из транспортного потока.

А если нет этих атрибутов,- это Такси? Для ГИБДД,- уже нет! (есть прецеденты в судах). Нет оснований для того, чтобы спросить Разрешение, если это частный автомобиль, а в салоне автомобиля,- знакомые...

РостранНадзор контролирует лицензированные виды деятельности. Такси,- не лицензируемый вид деятельности.

ОБЭП не полномочен останавливать авто на дороге, нужна межведомственная комиссия с ГИБДД. И заявления от обеспокоенного населения.

Налоговая Инспекция,- проверяет налоги. Нет полномочий останавливать авто на дороге - нужна межведомственная комиссия с ГИБДД, несмотря на то, что на сегодня уже существуют прецеденты, что некоторые индивидуальные предприниматели таксисты – недобросовестные налогоплательщики уклоняются от уплаты патента по получению Разрешения на работу в такси, т.к. сотрудники ГИБДД проверяют только наличие Разрешения, а то, что таксист может закрыть свое ИП на следующий день после получения Разрешения не их компетенция. Полиция, (участковые),- работают по заявлению.

Крымский профсоюз «Таксист» принимает участие в работе Межведомственной рабочей группы по вопросам противодействия нарушениям в сфере пассажирских перевозок автомобильным транспортом на территории Республики Крым.

В ходе работы выявлены следующие нарушения: на территории Республики Крым многие предприятия производят незаконную реализацию путевых листов о прохождении предрейсовых осмотров с отметками врача и механика, для водителей легкового такси. Водители легкового такси с данными путевыми листами на данном предприятии не оформлены, отсутствует трудовой договор, что является нарушением трудового законодательства. Некоторые водители дали письменные объяснения по данному факту.

Для предотвращения и профилактики правонарушения, связанных с подменой трудовых отношений, перевозкой жителей и гостей Крыма водителями такси, которые выезжают в рейс с фиктивными путевыми листами о прохождении предрейсовых осмотров с отметками врача и механика Крымский профсоюз «Таксист» обратился с инициативными письмами в органы власти Республики Крым. Соответствующие обращения были направлены в ГИБДД, МВД, Прокуратуру, налоговую, инспекция по труду, Общественную Палату, профильный комитет Государственного Совета и Министерство транспорта Республики Крым.

Крымский профсоюз «Таксист» активно участвует в исполнении поручений Президента РФ Путина В.В. по безопасности в сфере транспорта от 14 марта 2016 года.

В рамках этой деятельности профсоюз «Таксист» планирует летом 2016г. проведение Всекрымского конкурса «Лучшее такси». Целью конкурса является повышение престижа профессии, безопасность пассажирских перевозок, выявление нелегалов, пропаганда легализации в сфере такси.

На мой взгляд только взаимодействие органов власти между собой и с различными профсоюзными и некоммерческими организациями возможно навести порядок в сфере такси, что позволит оказывать социально значимую, качественную и безопасную услугу населению.

ПРОБЛЕМЫ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА «ЛЕГКОВОЕ ТАКСИ» В КУРГАНСКОЙ ОБЛАСТИ

Константинов Александр Юрьевич

Заместитель Губернатора Курганской области –
директор Департамента промышленности, транспорта,
связи и энергетики Курганской области

С 2011 года, после вступления в силу федерального закона № 69-ФЗ, государственное регулирование сферы деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси получило новый импульс. Наш Департамент, как и органы исполнительной власти в других регионах, приступил к выдаче разрешений на осуществление перевозок легковым такси, к осуществлению регионального государственного контроля за соблюдением перевозчиками обязательных требований.

Основными целями государственного регулирования считаем упорядочение пассажирских перевозок, легализацию легкового такси, повышение качества предоставляемых таксомоторных услуг населению.

По различным оценкам в настоящее время в Курганской области осуществляют таксомоторную деятельность около 3000 автомобилей. Действующих разрешений в области 1600.

Проект.

Департамент осуществляет свою деятельность на основе проектного управления, в том числе, в сфере государственного регулирования деятельности такси. Департаментом разработан и реализуется проект «Легковое такси», предусматривающий поэтапное достижение заявленных целей:

- создание в муниципальных образованиях межведомственных рабочих групп;
- осуществление взаимодействия Департамента с органами внутренних дел;
- легализация легкового такси на 100%;
- организация взаимодействия с диспетчерскими службами;
- контроль за соблюдением перевозчиками обязательных требований;
- ограничение с 2022 года максимального количества легковых такси в регионе;

- постепенный переход к единой цветовой гамме.

В качестве мер по привлечению перевозчиков в легальный бизнес проектом предусмотрены следующие меры:

- организация во всех муниципальных образованиях парковочных мест для такси;
- заключение соглашений с соседними субъектами РФ о взаимном предоставлении права перевозки пассажиров на территориях этих субъектов РФ.

Реализация проекта.

1. В целях реализации первого пункта проекта, во второй половине прошлого года в муниципальных районах и городских округах Курганской области по инициативе Департамента созданы межведомственные рабочие группы, в задачи которых входят вопросы обеспечения соблюдения федерального законодательства и проведения мероприятий, направленных на выявление и пресечение незаконной предпринимательской деятельности в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси на территориях соответствующих муниципальных образований. Департамент осуществляет информационное и организационно-методическое содействие в подготовке и организации деятельности рабочих групп. Департаментом разработаны и разосланы в администрации муниципальных образований примерные проекты постановлений о создании рабочих групп, агитационные материалы. В состав межведомственных рабочих групп вошли представители администраций муниципальных образований, территориальных органов внутренних дел и налоговых инспекций.

В муниципальных районах и городских округах Курганской области стали проводиться регулярные рейдовые мероприятия по выявлению и привлечению к предусмотренной законодательством ответственности лиц, осуществляющих незаконную коммерческую перевозку пассажиров легковым автомобильным транспортом, через районные и городские средства массовой информации усилилось информирование населения об опасности использования услуг нелегальных перевозчиков легкового такси. Стали активнее создаваться парковочные места легковых такси.

С прошлого года, фактически на регулярной основе, руководством Департамента осуществляются рабочие поездки в муниципальные образования Курганской области. В ходе поездок представители Департамента проводят совещания, дают методические рекомендации, участвуют в заседаниях межведомственных рабочих групп.

2. Реализован и второй пункт проекта. 11 марта 2016 года между Департаментом и Управлением Министерства внутренних дел Российской Федерации по Курганской области заключено соглашение о взаимодействии по вопросам легализации легкового такси. В настоящее время сторонами Соглашения проведены организационно-подготовительные мероприятия, согласован план работы, на регулярной основе стали проводиться рейдовые мероприятия по выявлению и привлечению к ответственности нелегальных таксистов.

Результатом этой деятельности стало значительное увеличение за последние месяцы обращений перевозчиков в Департамент за получением разрешений, о чем говорит динамика роста количества выданных Департаментом разрешений: в сентябре 2015 года выдано 19 разрешений, в октябре — 32, в ноябре — 38, в декабре — 58, а в 2016 году в январе — 38, в феврале — 110, в марте — 291. Таким образом только за первый квартал текущего года выдано 439 разрешений, а за первое полугодие — 749. Эти цифры сопоставимы с количеством разрешений, выдаваемых за год в 2013-2015 годах.

Проблемные вопросы.

Необходимо отметить, что фактически сразу после вступления закона в силу, а также в процессе реализации Департаментом проекта «Легковое такси» выявились недостатки и даже противоречия отдельных норм законодательства о такси.

1. В соответствии с действующим законодательством, чтобы привлечь нелегала к ответственности за незаконное предпринимательство необходимо поймать его на контрольной закупке не менее двух раз, при этом сумма штрафа составляет всего 5 тысяч рублей. Для легальных перевозчиков за несоблюдение обязательных требований штрафные санкции предусмотрены в размере от 10 до 100 тысяч. В существующих правовых условиях сложно убедить перевозчика в необходимости легализации и соблюдении всех обязательных требований по обеспечению безопасности пассажирских перевозок (предрейсовый медицинский осмотр, предрейсовый контроль технического состояния транспортного средства).

Процесс легализации легкового такси значительно ускорится с принятием проекта федерального закона № 472515-6 «О государственном регулировании деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные

законодательные акты Российской Федерации», в котором предусмотрено устранение диспропорции сумм административных штрафов при вынесении наказания легальным и нелегальным таксистам. В проекте нового закона о такси предлагается усиление наказания по отношению к нелегальным перевозчикам: в первый раз - штраф в размере 30 тысяч рублей, за повторное правонарушение — штраф 30 тысяч рублей и лишение права управления автомобилем на срок до 6 месяцев. Полностью поддерживаем данные меры, предлагаем включить в резолюцию Форума обращение в Государственную Думу с просьбой ускорить принятие данного федерального закона.

Также в некоторых регионах, в частности в городе Москве, существует практика при оформлении административного материала на нелегального таксиста помещать его автомобиль на штрафстоянку до вынесения судом решения о наказании. Предлагаем узаконить данную меру в Административном кодексе.

2. В настоящее время, в соответствии с законодательством, считается, что службы заказа такси предоставляют информационные услуги населению и водителям и ответственность за перевозку пассажиров не несут. Пользуясь своим бесконтрольным положением, эти службы в большинстве случаев направляют клиентам автомобили не имеющие разрешения, демпингуют цены перевозок, ставя легальные такси в неконкурентоспособные условия по сравнению с нелегалами, которые не несут дополнительной финансовой нагрузки в виде уплаты обязательных налогов и сборов, расходов на соблюдение обязательных требований безопасности. Предлагаем предусмотреть в новом законе консолидированную ответственность служб заказа такси и перевозчиков за предоставление услуги, признать их равными сторонами договора фрахтования легкового такси.

3. Другая важная проблема, требующая законодательного решения на федеральном уровне - запрещение деятельности в сети Интернет сайтов, предлагающих услуги по перевозке пассажиров легковым автомобильным транспортом в межмуниципальном и межрегиональном сообщении, таких как «бла-бла-кар.ру», «попутчик.ру» и других, от деятельности которых страдают не только легальные перевозчики легкового такси, но и перевозчики, осуществляющие регулярные пассажирские перевозки автобусами. Объявления, размещаемые на этих сайтах, имеют все признаки

оферты: указываются время отправления, цена поездки, маршрут. Перевозчики легкового такси и регулярные перевозчики оценивают снижение пассажиропотока из-за деятельности этих сайтов примерно на 40%. Департамент обращался с данным вопросом в Минтранс, Минкомсвязь и ФАС России. Никакого решения вопроса предложено не было. Предлагаем включить в резолюцию Форума обращение в Государственную Думу с просьбой о принятии соответствующего федерального закона.

4. Правительство Российской Федерации ввело мораторий на проведение плановых проверок субъектов малого бизнеса до 2018 года включительно. В Курганской области, например, все 100% перевозчиков легкового такси относятся к малому предпринимательству. Получается, что в течении ближайших 3-х лет контроль за соблюдением перевозчиками обязательных требований осуществляться не будет. По поступающим в Департамент сведениям из ГИБДД за последнее время резко увеличилось количество легальных перевозчиков, привлекаемых к административной ответственности за отсутствие путевого листа. Следовательно, эти перевозчики не соблюдают требования по обеспечению безопасности пассажирских перевозок, такие как предрейсовый медицинский контроль и предрейсовый контроль технического состояния транспортного средства. Предлагаем включить в резолюцию Форума вопрос об обращении в Правительство Российской Федерации с просьбой внести деятельность по перевозке пассажиров и багажа легковым такси в перечень видов деятельности на который не распространяется мораторий на проведение плановых проверок.

О СТАТУСЕ РАЗВИТИЯ РЫНКА ГАЗОМОТОРНОГО ТОПЛИВА В СУБЪЕКТАХ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Лобанов Максим Андреевич
Заместитель директора Департамента
переработки нефти и газа Минэнерго России

Развитие рынка газомоторного топлива в Российской Федерации, по мнению Минэнерго России, носит эволюционный поэтапный характер. Первый этап – 2013-2015 гг. характеризовался формированием условий для дальнейшего развития рынка газомоторного топлива (*Совершенствование технического регулирования, Снятие административных барьеров и развитие конкуренции, Разработка программ субсидирования, Разработка методологии развития региональных рынков ГМТ, Создание условий для организации производства отечественных образцов техники и оборудования для рынка ГМТ, формирование госполитики в сфере Ценообразования на ГМТ и принятие компаниями долгосрочных инвестиционных решений*).

Следующие этапы развития рынка ГМТ будут характеризоваться массовым развитием инфраструктуры и увеличением количества газомоторной техники и становлением его как самостоятельного сегмента рынка моторного топлива.

Таким образом, ход развития рынка газомоторного топлива в дальнейшем будут определять документы стратегического планирования, разработанные на первом этапе.

Хочется отметить, что в Российской Федерации имеются самые благоприятные предпосылки для развития рынка газомоторного топлива: наличие развитой газотранспортной системы, низкая стоимость природного газа по сравнению с традиционными видами топлива, а также экологичность природного газа и размеры его запасов.

Однако в настоящее время на территории страны автомобильные газонаполнительные компрессорные станции (АГНКС) обслуживают не более 0,2% от совокупного автомобильного парка.

Подобный показатель использования природного газа в качестве моторного топлива, безусловно, следует рассматривать как недопустимо низкий.

В целях исправления сложившейся ситуации руководство страны проводит целый комплекс мероприятий, направленных на создание всех условий для развития рынка газомоторного топлива, а именно:

- Президентом Российской Федерации В.В. Путиным дан перечень поручений Правительству Российской Федерации от 11 июня 2013 г. № Пр-1298 по итогам совещания по вопросу расширения использования газа в качестве моторного топлива 14 мая 2013 г.;
- Издано Распоряжение Правительства Российской Федерации от 13 мая 2013 г. № 767-р по вопросам использования природного газа в качестве моторного топлива;
- 14 ноября 2013 г. утвержден Комплексный план мероприятий по расширению использования природного газа в качестве моторного топлива.

Во исполнение распоряжения Правительства Российской Федерации от 7 мая 2013 г. № 767-р об уровне использования к 2020 году природного газа в качестве моторного топлива на общественном автомобильном транспорте и транспорте дорожно-коммунальных служб :

- в городах численностью населения более 1 млн.чел. 50 % общественного транспорта и техники дорожно коммунальных служб должны использовать в качестве топлива природный газ;
- в городах численностью населения более 300 тыс.чел. 30 % такой техники должны использовать в качестве топлива природный газ;
- в городах численностью населения более 100 тыс.чел. 10 % общественного транспорта и техники дорожно коммунальных служб должны использовать в качестве топлива природный газ;

По данным Минтранса России общее количество необходимой техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива, составляет – 46 тыс.единиц, что соответствует ежегодному вводу в эксплуатацию (начиная с 2013 г.) 5,7 тыс.единиц. С учетом того, что количество приобретенной газомоторной техники в период 2013- 2015 гг. значительно ниже указанных цифр, в последующие годы нам необходимо значительно увеличить количество вводимой газомоторной техники.

По данным ГИБДД МВД России на регистрационном учете по состоянию на 01.01.2016 состоит более 140 тыс.ед. автомобилей, имеющих

возможность использования сжатого природного газа в качестве моторного топлива. Большая часть из них 76 тыс. - легковые автомобили, 57 тыс. - грузовые и около 10 тыс. - газобаллонные автобусы.

Следует отметить, что основная часть газобаллонного транспорта принадлежит физическим лицам (около 115 тыс.), в собственности юр. лиц находится более 22 тыс, в собственности органов власти всех уровней - чуть менее 4,0 тыс.ед.

По данным Минэнерго России для обеспечения заправки установленного Правительством Российской Федерации количества газобаллонной техники объем использования природного газа в качестве моторного топлива к 2020 году достигнет 1,26 млрд.куб.м. Данный показатель превышает текущее потребление в три раза. Для удовлетворения потребности в заправке транспортных средств природным газом необходимо системное развитие газозаправочной инфраструктуры.

Действующие в России станции не смогут обеспечить растущий спрос на сжатый природный газ, поэтому по оценкам Минэнерго России к 2020 году необходимо будет дополнительно построить не менее 500 АГНКС.

При этом ожидается, что основное строительство АГНКС развернется в субъектах Российской Федерации, включенных в перечень пилотных регионов. В настоящее время указанный перечень состоит из 23 регионов, но возможно он будет расширен, так как отмечается повышенный интерес со стороны региональных властей к мероприятиям, направленным на повышение энергоэффективности и энергосбережение на транспорте.

В соответствии с планами компаний по состоянию на 2015 г ожидался ввод в эксплуатацию 31 объекта газозаправочной инфраструктуры (ООО «Газпром газомоторное топливо» - 25 ед. (21 - новое стр-во, 4- реконстр.) и ООО «Энерготехгрупп» - 6 ед.). По состоянию на 01.01.2016 введено в эксплуатацию **3 объекта** (ООО «Газпром газомоторное топливо» реконструкция - **2**, строительство - **0**; ООО «Топливо-экологическая компания - Тамбов»).

ООО «Газпром газомоторное топливо» и ООО «Энерготехгрупп» заявлено о переносе сроков сдачи всех объектов на 2016 г.

По информации компаний в 2016 ожидается ввод в эксплуатацию **57 объектов** (ООО «Газпром газомоторное топливо» - 35 объектов; АО «Газпром

газэнергосеть» - 1 объект; ОАО «Роснефть» - 15 объектов; ООО «Энерготехгрупп» - 6 объектов).

Объем реализации природного газа через АГНКС по итогам 2015 года составил 450 млн куб.м, что на 40 млн куб. м (+10 %) больше аналогичного показателя 2014 года.

Объем инвестиций, вложенных в развитие газозаправочной инфраструктуры увеличился более чем в 3 раза и составил порядка 4,2 млрд руб.

В рамках координации деятельности компаний по развитию сети газозаправочной инфраструктуры в субъектах РФ Минэнерго России **организован мониторинг**, в рамках которого ежемесячно собирается информация о реализации проектов по строительству объектов газозаправочной инфраструктуры.

В соответствии с данными мониторинга (по 51 объекту - **новое строительство**) выполнение строительных работ по объектам ввода 2016 года на 1 января 2016 г. составляет 39%, отклонение от плановых показателей составляет 27%. Наибольшее отклонение наблюдается по объектам ООО «Энерготехгрупп» (44%), наименьшее у ООО «Газпром газомоторное топливо» (26 %), план по объектам ОАО «НК « Роснефть» не соблюдается на 30 %.

Отклонение темпов строительства объектов от плановых параметров создает предпосылки для переноса сроков ввода в эксплуатацию объектов.

По уточненным данным на 01.01.2016 на территории РФ существует около 270 АГНКС, большая часть из них (217) принадлежат группе компаний Газпром. Фактический объем реализации КПГ в 2015 году составил чуть более 487 млн куб.м. На долю группы компаний Газпром пришлось около 436 млн или 90% от общего объема.

В соответствии с данными нефтегазовых компаний в 2016 году запланирован ввод в эксплуатацию 52 объектов газозаправочной инфраструктуры в 22 субъектах РФ. Из них 35 объектов планирует построить ООО «Газпром газомоторное топливо», ОАО «НК «Роснефть» - 9 объектов, ООО «Энерготехгрупп» - 6 объектов, ОА «Газпром газэнергосеть» и ООО «ЭКТООЙЛ» по одному объекту.

Как было отмечено ранее в 2016 году должно быть построено 52 объекта ГЗИ.

В соответствии с календарным графиком ввода в эксплуатацию объектов в 2016 году ввод объектов будет осуществляться неравномерно. Основная часть объектов будет сдана в эксплуатацию в июне – 8 объектов и в декабре – 28 объектов.

Большое число сдач, запланированное на конец года, создает предпосылки невыполнения планов компаний.

На данный момент перевозчики, использующие природный газ в качестве моторного топлива, покрывают все виды транспорта, однако, существенный потенциал за легковым транспортом. В связи с этим представляется целесообразным создание условий для перевода легковых автомобилей населения на использование природного газа в качестве моторного топлива, как самого массового сегмента автомобильного рынка. В частности полученный Минэнерго России опыт использования газобаллонного автомобиля УАЗ-Патриот в период апрель-май 2016 года свидетельствует о значительной экономии средств (более 60 %) на топливо. В результате анализа эффективности субсидирования затрат на приобретение газобаллонных автомобилей относительно увеличения объема потребления газомоторного топлива мы видим возможное увеличение потребления более чем в 8 раз.

ПОЛЕВЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ В СФЕРЕ ЛЕГКОВЫХ ТАКСОМОТОРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Савинков Сергей Валериевич

К.т.н., доцент, Российский экономический университет
имени Г.В. Плеханова

Таксомоторные перевозки представляет собой особую сферу человеческих потребностей, которая, с одной стороны, характеризует вполне конкретное желание жителей крупных городов быстро и комфортно перемещаться на географических просторах этих городов на общественном транспорте, с другой – характеризует определенный уровень достатка той части населения городов, которые могут себе позволить достаточно высокую плату за пользование такой услугой в условиях конкурентного предложения других видов общественного транспорта, например, наземным (автобусы, троллейбусы), подземным (метро) или железнодорожным (электрички). В условиях транспортного коллапса наземного транспорта метро и железные дороги представляют собой весьма привлекательные альтернативы не только по стоимости услуги, но и по сокращенному, в сравнении с наземными легковыми такси, времени перемещения до нужного места.

В этой связи в целях повышения качества жизни в мегаполисе, таком как город Москва, вопрос о действиях регуляторов сферы предоставления услуги легковых таксомоторных перевозок в целях улучшения качества обслуживания пассажиров является весьма актуальным и перспективным. Не только в социальном срезе, но с позиции обладания значительного потенциала экономической эффективности. Экономическая эффективность является следствием рационального использования обоснованного количества автомобилей для осуществления обсуждаемой услуги, снижения длительности средней величины времени ее предоставления и, как следствие, снижение потребности анализируемой сферы в горюче-смазочных материалах, износа дорожного полотна, амортизационных отчислений на профилактический ремонт [1,2,3,4,5].

Кафедрой рекламы, связей с общественностью и дизайна РЭУ имени Г.В. Плеханова в рамках соглашения между Университетом и Департаментом транспорта г. Москвы в течение 2015 года проводились исследования в сфере таксомоторных перевозок. Получение первичной информации было необходимо, поскольку в открытых источниках отсутствовала необходимая

для анализа информации и по отечественному рынку таксомоторных перевозок, и, тем более, по зарубежному.

Целью настоящего исследования определена разработка обоснования и рекомендаций по регулированию организации сферы предоставления услуги по легковым таксомоторным перевозкам в г. Москве для повышения численности пассажиров, качества их жизни, сокращения поездок москвичей на автомобилях, находящихся в личном пользовании при одновременном росте численности поездок на такси, достижении за счет этих мероприятий социального и экономического эффектов. Конечной целью исследований являлось собрать все необходимые данные для параметров и разработки стандартов обслуживания, а также профессиональное обучение водителей в указанной сфере.

Для достижения указанной цели были поставлены соответствующие задачи, которые решались по методологии системного анализа с последующим синтезом результатов в формате практических рекомендаций для Департамента Транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы:

- проведение исследований методом индивидуальных экспертных опросов менеджеров компаний-перевозчиков для описания общего состояния сферы предоставления услуги легковых таксомоторных перевозок в г. Москве и обслуживания пассажиров московских аэропортов;
- осуществление индивидуальных глубинных интервью реальных пассажиров легковых такси г. Москвы для установления уровня их удовлетворенности, а также для выявления факторов, влияющих на этот параметр, их значение на момент исследования выявления желаемых компонентов совокупной потребительской ценности таксомоторных перевозок, определения их сравнительной значимости в совокупной комплексной услуге;
- проведение исследований методом индивидуальных экспертных опросов менеджеров компаний-перевозчиков для описания текущего состояния организации предоставления услуги легковых таксомоторных перевозок для обслуживания пассажиров крупнейших аэропортов мира, в т.ч. России;
- разработка методических рекомендаций для регулирования существенных параметров обслуживания в московских легковых такси;

- разработка практических рекомендаций по внедрению в практику деятельности водителей легковых такси новой модели услуги по перевозке пассажиров;

- разработка методического обеспечения обучения водителей стандартам обслуживания и контроля результатов обучения.

Научная новизна результатов исследований заключается в установлении существенных факторов совокупной потребительской ценности услуги легковых таксомоторных перевозок, их дифференциала значимости и взаимосвязи [6,7].

Элементами научной новизны результатов исследования являются следующие:

- установление фактографических данных об актуальном состоянии наиболее существенных параметров организации услуги легковых таксомоторных перевозок пассажиров крупнейших аэропортах мира (Нью-Йорк, Лондон, Сингапур, Прага и Варшавы), в т.ч. России (Москвы, Санкт-Петербурга, Казани);
 - определение параметров актуального состояния организации и эффективности мер регулирования обозначенной услуги в г. Москве, а также в зарубежных странах (США, Канаде, Австралии, Великобритании, Японии, Израиле, ОАЭ, Индии, Китае, Мексике, Аргентине, Бразилии, Таиланде, Египте, Марокко);
 - установление фактографической эмпирической оценки потребительского восприятия указанной выше услуги и ее соответствие ожиданиям пассажиров в г. Москве, систематизация в виде мультиатрибутивной эвристической модели;
 - выявление существенных дескрипторов (неотъемлемых параметров) потребительской ценности указанной услуги пассажирам в г. Москве и их формализации в виде дескриптивной карты восприятия;
- Основные результаты работы заключаются в разработке:
- эконометрически-эвристической модели потребительской ценности указанной услуги, основанная на результатах полевых качественных исследований эмпирической оценки ее восприятия;
 - методических рекомендаций по параметрам услуги обслуживания пассажиров легковых таксомоторных перевозках г. Москвы;
 - практических рекомендаций по регламентированию существенных параметров указанной услуги в г. Москве;

- методических рекомендаций по обучению водителей московских таксомоторных легковых перевозчиков новой модели предоставлению данной услуги.

Обозначенные разработки осуществлены на основе предварительного комплексного маркетингового исследования состояния проблемы как в г. Москве, так и в других крупных городах России и зарубежных стран.

Разработанные рекомендации, предназначенные для Департамента Транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы, формализованы в виде эконометрических моделей для последующего развития мультиатрибутивной структуры данной услуги и совокупного показателя ее потребительской ценности.

Разработанные рекомендации для АТП в виде методических указаний по обслуживанию пассажиров в г. Москве в период проведения чемпионата мира по футболу (2018) обсуждены в фокус-группах менеджеров АТП в сфере предоставление услуги легковыми таксомоторными автомобилями. После их обсуждения и необходимого корректирования их контента участники этих мероприятий (20 чел.) обучены как тьютеры для последующего обучения водителей самих такси.

Исследовательская часть результатов обладает элементами научной новизны, а методическая – новизной управленческих решений. Эти результаты, по итогам патентного исследования, являются охраноспособными, они рекомендуются к регистрации в качестве интеллектуальной собственности Департамента Транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы.

В отзыве Гильдии маркетологов указывается, что тему исследований в сфере таксомоторных перевозок отличает актуальность, обоснованность и релевантность примененных авторами методов маркетинговых исследований, практическая значимость и справедливость выводов и рекомендаций. Методическая часть исследовательской работы соответствует лучшим практикам международной исследовательской индустрии и кодексам ESOMAR. Важное и адекватное место в инструментарии заняли интернет-опросы. Сопоставление данных о наиболее значимых атрибутах качества сервиса в сфере таксомоторных перевозок в России и ряде зарубежных стран дает возможность сделать обоснованные рекомендации о наборе ключевых показателей эффективности сервиса, позволяющих

обеспечивать уровни удовлетворенности клиентов, соответствующие международным стандартам или превосходящие их.

Наряду с практическими рекомендациями для системы таксомоторных перевозок г. Москвы, данная работа представляет собой апробацию методического подхода, сочетающего качественные методы и онлайн-опросы для оптимального решения задач анализа лучших практик обслуживания потребителей. Этот подход представляется применимым и для других предметных областей и продуктовых категорий. Кроме того, сбор данных целесообразно проводить регулярно для анализа изменения ситуации на рынке и принятии своевременных и востребованных мер по улучшению достигнутых показателей.

Список источников

[1] Блудян, Н.О. Проблемы организации таксомоторных перевозок в Московском мегаполисе/ Н.О. Блудян// М., Автотранспортное предприятие. - 2013. - №9. - С. 11-14.

[2] Блудян, Н.О. К проблеме обоснования и установления оптимального количества автомобилей такси в мегаполисе/ Н.О. Блудян, Д.Г.Мороз// Автотранспортное предприятие. - 2013. - №9. – С. 5-8.

[3] Федеральный закон от 21.04.2011 № 69-ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» (принят Государственной Думой РФ 11 апреля 2011 года) КонсультантПлюс. Версия Проф. URL:<http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=169764;dst=0;ts=06337351963BBE81D5B884E291F6D530;rnd=0.355608677365874> (дата обращения: 12.05.2015).

[4] Постановление правительства г. Москвы от 28.07.2011 № 278-ПП «О мерах по реализации федерального закона от 21 апреля 2011 г. № 69-ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" Консультант Плюс. Версия Проф. URL: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=MLAW;n=152863;dst=0;ts=06337351963BBE81D5B884E291F6D530;rnd=0.5938809270998371> [дата обращения: 12.05.2015].

[5] Постановление Правительства Москвы от 02.08.2013 N 509-ПП "О внесении изменений в постановление Правительства Москвы от 2 сентября 2011 г. N 408-ПП" (вместе с "Государственной программой города Москвы "Развитие транспортной системы на 2012-2016 гг."). URL: <http://moscow.elcode.ru/page.aspx?146574>

[6] Киселев В.М., Савинков С.В., Гудкова Е.Г., Иванов А.В., Федорова А.В. Плехановский брендбук: современный арсенал технологий брендинга. В сборнике: XIX международная научно-методическая конференция заведующих кафедрами маркетинга, рекламы, связей с общественностью, дизайна и смежных специальностей Сборник материалов. Ассоциации Коммуникационных Агентств России ; Под общей редакцией Евстафьева В. А.. 2015. С. 163-176.

[7] Киселев В.М., Коркачева О.В., Савинков С.В., Иванов А.В., Федорова А.В. Конвергентная концепция брендинга для корпоративного поведенческого проектирования. Вестник Российской экономической академии им. Г.В. Плеханова. 2015. № 5. С. 23.

АКТУАЛЬНОСТЬ ВЗАИМНОЙ ИНТЕГРАЦИИ И РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ УЧАСТНИКОВ БИЗНЕСА ТАКСИ

Серебрякова Оксана Николаевна

Член правления
НО Ассоциация
диспетчерских служб такси

Основная цель данного доклада – призыв к ответственным государственным органам: вместо многолетнего сочинительства невыполнимых законов на тему Такси, взглянуть трезвым взглядом на уже сложившийся рынок. Реально оценить его потенциал. Создать технически исполнимые условия для интеграции бизнеса и государственных структур. Актуально распределить ответственность всех субъектов бизнеса.

Профессиональное бизнес-сообщество уже не первый год говорит о необходимости законодательного утверждения ВСЕХ существующих участников рынка.

Субъектами бизнеса такси в современной ситуации являются:

1. Диспетчерские службы такси
2. Системы обмена заказами такси
3. Собственники разрешения на таксомоторную деятельность
4. Таксопарки
5. Водители такси

И как раз основная задача законодателя – утвердить единые правила «игры» без возможности прикрываться «чужой личиной». Дать возможность профильным профессионалам хорошо делать СВОЮ работу.

Говоря о профильных профессионалах, мы ставим на первое место ТАКСОПАРКИ. Только легальный профессиональный ТАКСОПАРК имеет возможность подготовить автомобиль к рейсу, провести регулярную диагностику или необходимый ремонт. И именно ТАКСОПАРК имеет полномочия выпустить водителя на смену.

Мы предлагаем на государственном уровне принять **программу поддержки таксопарков**. Таксопарк должен заниматься качественным обслуживанием автомобилей и контролем за водителями, а не бегать с

«головной болью» из-за простоя собственных машин. **Таксопарк** – это именно **техническая станция** для обслуживания автомобилей такси. При помощи профессиональных собственников таксопарков необходимо рассчитать, сколько автомобилей такси за сутки может пройти через станцию. Обслуживание должно включать полный цикл: мойку, предрейсовый осмотр машины механиком, предрейсовый осмотр водителя медиком; регулярное ГТО; возможность слесарного и кузовного ремонта; возможности оклейки автомобилей.

Например, в Москве на конец июля 2016 года выдано более 68 тысяч разрешений на таксомоторную деятельность. Даже предполагая, что около 20% из них аннулировано или не работает по тем или иным причинам, общее количество «рабочих разрешений» составляет около 55 тысяч. В теории это значит, что 55 тысяч машин ежедневно выходят на линию. Их нужно помыть и осмотреть. Водитель должен пройти необходимое экспресс-обследование. Вряд ли возможно комплекс этих процедур провести менее чем за 30 минут (включая переезд внутри парка). И вряд ли существуют в Москве таксопарки способные качественно обслужить более 500 машин за сутки. Но даже при наличии таких больших технических станций с организованными подъездами (а вы представляете, что должно происходить на улице, где находится этот таксопарк?), на технически-легальное обслуживание московских такси требуется не меньше 110 ТАКСОПАРКОВ. Где они? Мы задаем вопрос департаменту транспорта города Москвы: сколько площадок в Москве приспособлено для легального обслуживания такси? Где взять список этих площадок?

Поэтому мы предлагаем узаконить субъект бизнеса ТАКСОПАРК – как специализированную техническую станцию по обслуживанию такси. Землю под такую техническую станцию должен выделять регион. В приведенном примере – Москва. Это должна быть долгосрочная целевая аренда на льготных условиях. ТАКСОПАРКИ должны находиться в удобных местах с возможностью круглосуточного подъезда, выделенным электричеством и водой для моек. Контроль за деятельностью ТАКСОПАРКОВ должен осуществлять, в том числе, и Департамент транспорта региона. Поэтому все таксопарки должны встать на учет в Департаменте транспорта своего региона.

Тогда мы максимально упростим жизнь всем. Потому что получить разрешение на таксомоторную деятельность можно будет только при наличии договора на обслуживание с ТАКСОПАРКОМ, зарегистрированным в

Департаменте транспорта. Таксопарк обязан будет не просто заключать договор, но и нести ответственность за машину, которую «взял на учет». Таким образом, создав несложную он-лайн систему, объединяющую таксопарки и доступную для Департамента транспорта, ГИБДД, полиции и Систем обмена заказами, мы будем иметь реальную информацию о состоянии каждой машины. Своевременном прохождении ею всех регламентных технических работ. А водитель будет не только знать, что обязан пройти медицинский осмотр, но и получит информацию, куда обращаться в поисках работы. Ведь таксопарк, не увидев на ежедневном осмотре подучетный автомобиль, должен будет связаться с владельцем для уточнения причины (и отметить эту причину в он-лайн программе). Соответственно, информация обо всех доступных для работы машинах, будет собрана в таксопарке.

Следующий участник бизнеса такси, о котором идет много споров – это Система обмена заказами такси (Биржа). Мы считаем, что связав в единую информационную цепь ТАКСОПАРК и Систему обмена заказами такси, можно создать условия для максимальной легализации бизнеса. Мы предлагаем обязать Департаменты транспорта регионов создать интеграционную возможность для своевременной передачи информации о действующих разрешениях двум субъектам бизнеса такси – Таксопаркам и Системам обмена заказами.

Системой обмена заказами такси должна называться любая он-лайн программа, передающая заказ от потребителя к «чужому» исполнителю. В данном случае потребитель это – диспетчерская такси, получившая заказ по телефону, через сайт или электронную почту, а так же – пассажир, воспользовавшийся мобильным приложением. И нужно понимать, что наравне с признанными Биржами РБТ, Таксик, Интертос и так далее, Системами обмена заказами являются также и электронные программы Яндекс, Гет, Ситимобил, Убер, Максим, Везёт и прочие.

Все Системы обмена заказами должны встать на учет в Министерстве транспорта РФ, а так же пройти регистрацию в Департаментах транспорта регионов, где производят обмен заказами, для получения своевременной информации о действующих разрешениях.

При такой схеме, именно Система обмена будет нести ответственность за передачу заказа нелегальному «извозчику». И не нужно никаких игр с определениями «такси» и «фракт». Все они даны в

законодательстве. Есть разрешение – подключили к Системе. Нет разрешения – иди, получай!

Департаменты транспорта регионов должны на своем сайте разместить актуальную информацию не только о Таксопарках, но и о Системах обмена заказами такси, действующих в данном регионе. Таким образом, диспетчерские службы такси будут иметь возможность передавать свои заказы легальным перевозчикам. И владельцы Разрешений на таксомоторную деятельность так же смогут узнать, какая из Систем обмена работает в данном регионе, чтобы подключить свой парк и получать заказы.

Еще один важный участник, от которого зависит благополучие всех вышеуказанных звеньев бизнеса такси – это собственно ВОДИТЕЛЬ такси. Мы считаем, что необходимо законодательно утвердить дополнительные требования к претенденту на должность водителя такси:

1. коэффициент бонус-малус по ОСАГО не выше 0,9. Информацией об этом обладает любой автостраховщик. В данном случае автостраховщиком может выступать ТАКСОПАРК. Создание системы контроля за водителями такси с помощью КБМ даст возможность значительной экономии владельцу Разрешения (т.е. автомобиля такси) за счет стоимости ОСАГО и КАСКО, уверенность страховой компании и дополнительный заработок ТАКСОПАРКУ от продажи полисов ОСАГО. Но основная цель – это, конечно, получение информации о профессиональном качестве водителя.
2. при невозможности подтверждения КБМ (водитель не имеет собственного автомобиля или всегда управлял автомобилем с полисом «без ограничения») – водитель должен предъявить сертификат из ГИБДД о сдаче экзаменов по специальности «водитель такси».
3. при отрицательной сдаче экзамена – водитель обязан пройти обучение по специальности «водитель такси» в автошколе с дальнейшей повторной сдачей экзамена.

Всё вышесказанное предполагает организацию целой системы профессиональной подготовки и оценки водителей такси. И это, на наш взгляд, одно из важнейших условий создания цивилизованного бизнеса такси.

Итак, выстраиваем общую схему.

****Пассажир** заявляет о желании воспользоваться такси через диспетчерскую службу, мобильное приложение (которое в данном случае является электронной диспетчерской службой) или «проголосовав» на улице.

****Диспетчерская служба** или Мобильное приложение передает заказ в Систему обмена заказами такси. Диспетчерская служба несет ответственность за выполнение заказов нелегальными перевозчиками только в случае прямой передачи заказа водителю или через Систему обмена, не зарегистрированную в Министерстве транспорта.

****Автомобиль**, принявший пассажира «от борта» должен иметь все законные внешние опознавательные знаки такси, Разрешение на таксомоторную деятельность, Договор на обслуживание с Таксопарком, Путевой лист, выданный в текущую смену этим Таксопарком. Собственник автомобиля несет ответственность за выполнение заказов без установленных документов.

****Система обмена заказами** должна быть зарегистрирована в Министерстве транспорта РФ и Департаменте транспорта региона и иметь полную информацию о легальности машин, подключенных к ней. Система обмена заказами несет ответственность за выполнение заказов нелегальными перевозчиками.

****Водитель такси** должен быть гражданином РФ со стажем вождения не меньше 3 лет. А так же он обязан иметь коэффициент бонус-малус не выше 0,9 или свидетельство из ГИБДД о сдаче экзамена по специальности «водитель такси».

****Департаменты транспорта регионов, ГИБДД и Системы обмена заказами такси (Биржи)** должны иметь доступ к он-лайн программе Таксопарков по контролю за учетными автомобилями.

Департаменты транспорта и ГИБДД должны будут немедленно извещать Таксопарки о вступивших в действия правилах и технических регламентах, касающихся такси. Таксопарки, в свою очередь, обязаны будут немедленно извещать о данных нововведениях всех «подучетных» собственников Разрешений.

Формат данного доклада не предполагает более детального пояснения всей схемы работы, взаимодействия и возможностей для развития каждого звена рынка такси. Но мы готовы изложить ее подробно при наличии заинтересованности.

Так же очень важно понять, что действовать предложенная схема будет только при рассчитано своевременном внедрении по всему рынку такси, а не отдельными фрагментами, да еще и, как мы любим, в режиме: «А вы разве не знали? Это действует с января прошлого года!»

Безусловно, организация такой интеграционной среды требует определенных усилий от всех участников, в том числе – от государственных органов. Но без создания этой замкнутой системы, мы еще долго будем тыкаться из стороны в сторону в поисках «крайних» и выжимать последние соки из уже и так умирающего легального сообщества такси. Только обоснованное распределение обязанностей и ответственности может дать положительный результат, к которому мы все очень стремимся!

АМТЗС - БАНКОМАТ ДЛЯ ТОПЛИВА

Федоров Юрий Борисович

Генеральный директор
ООО «Волгаресурс»

Предприятиям, имеющим дело с большим автопарком, ежедневно приходится решать проблему, каким топливом, где и как заправлять автомашины. Обычно предлагаются два варианта: заправляться на близлежащих АЗС или иметь собственную заправку на территории предприятия. Но и тот, и другой вариант имеет больше минусов, чем плюсов. Зависимость от других АЗС не позволяет оптимально решить вопросы заправки, тем более, что топливо на них дороже и возможные хищения никто не отменял. На своей заправке часть этих проблем решается — топливо дешевле, доступ к нему есть круглосуточно — но появляются другие: необходимость наличия обслуживающего персонала, содержания самого объекта и оборудования, ведения учета и все те же хищения. Но есть третий вариант, который кажется наиболее логичным и оптимальным.

Наша компания разработала проект автоматической мобильной топливозаправочной станции, который, в общем, представляет из себя банкомат для топлива, который включает в себя не только железо, но и нефтебазу, автотранспорт, процессинговый центр управления и непосредственно саму АМТЗС, где есть терминал самообслуживания.

Автоматизация позволяет снизить трудозатраты на порядок, поскольку один оператор управляет примерно 10 объектами, этот оператор является высококвалифицированным и высоко оплачиваемым сотрудников в отличие от пары десятков деклассированных элементов, которые обслуживали бы объекты в ручном режиме. Т.е как минимум на порядок снижаются затраты на расходы на персонал. Кроме того, не нужен контроль за этим персоналом. Отпадает необходимость отпусков, больничных, разговоров о всевозможных проблемах личного и производственного характера. Кроме того, клиент, получая розничный сервис, имеет оптовую цену, которая отличается от цена на стелах АЗС от 10 до 20% в зависимости от сезона.

На нашей нефтебазе есть аккредитованная лаборатория, которая осуществляет входной и выходной контроль качества топлива. Напомню, что топливо мы получаем по прямым договорам с ВИНКов, в основном по

биржевым сделкам. При отпуске топлива выдается паспорт, на конкретную партию товара. Собственный автопарк движение, которого отслеживается программными средствами, позволяет исключить ухудшение качественных характеристик топлива. Прием топлива производится удаленным оператором, после чего АМТЗС пломбируется и доступ к топливу посторонним людям невозможен и выдача топлива осуществляется только через терминал, все операции которого имеют электронный след. Так же как и слив топлива по количеству и качеству контролируется программными средствами.

Управляет операциями с топливом удаленный оператор. Каждому водителю на каждую машину выдается индивидуальная лимитированная карта. Лимит может устанавливать как сам покупатель топлива, так и наш системный администратор. Каждая выдача топлива, как я уже выше сказал, имеет электронный след и мы это видим в режиме онлайн. Утром следующего дня при передаче смены, формируются сменный отчет, который направляется клиенту, для осуществления оперативного контроля за расходом топлива. Кроме того, возможна функция выдачи чека, который водителем прикрепляется к путевому листу. Самое главное в этой системе, что на уровне водитель – кладовщик, хищения не возможны, т.к. на физического доступа к топливу не имеет ни кладовщик, ни водитель. Доступ возможен через лимитированную топливную карту, все операции которой отслеживаются и фиксируются в сменном отчете.

Мероприятие это практически бесплатное, потому что за аренду станции мы берем символическую плату в 1 000 рублей. В обязанности клиента входит лишь подготовка основания для станции, это могут быть либо плиты, либо фундамент – дело вкуса и проведение электрической мощности, не более 10 кв. Выгода состоит в том что отсутствует персонал, который обслуживает АЗС. Все обслуживание производит наша компания, все зачистки и ремонты. Дело клиента лишь оплатить топливо, которое выдано по картам. Всю остальную работу выполняет наша компания. Кроме того клиент имеет розничный сервис, тот же сервис, что на АЗС, при оптовой цене топлива. А цена топлива, в зависимости от договора может быть любой, это либо скидка от ближайшей АЗС, либо формульное образование от биржи, либо от Володарки.

Обычно мы устанавливает разные АМТЗС для разного вида топлива, вот на пересечение МКАДа и Варшавки можно посмотреть наш комплекс, который состоит из 30 кубовой ёмкости для дизельного топлива, и 10

кубовой для 92 и 95 бензина. Но если место ограничено, то можно в одну ёмкость сделать на 2-3 продукта. Все зависит от технического задания потребителя.

Требования минимальны, должно быть 30 метров от зданий и сооружений и прям под АМТЗС не должен проходить водопровод. Если расстояние меньше 30 метров, это можно решить компенсирующими мероприятиями, постройкой стен и т.п. и в общем это все ограничения. Никакой разрешительной документации не нужно, т.к. это готовое мобильное изделие с паспортом Ростехнадзора. И если вдруг у нас кончился договор, демонтаж и эвакуация осуществляется не дорого и быстро.

Пределу совершенства нет, поэтому пока он еще себя не оправдал. Мировой рынок мы еще пока не захватили, только в планах. Предприятия, которые уже с нами работают, это как гос предприятия, например «Автомобильные дороги СВАО», так и автотранспортные предприятия, такие как «Совинтеравтосервис» и горнодобывающие предприятия. Если коротко, то нашим потребителем является любое предприятие имеющие автопарк и потребление топлива больше чем 50 кубов топлива в месяц. При таких показателях уже целесообразно ставить Автоматическую Топливозаправочную Станцию. Владельцам и директорам таких предприятия я предлагаю в виде эксперимента установить АМТЗС и в течение двух месяцев человек наглядно увидит эффективность станции и для себя примет решение, нужна ему такая технология или нет. А еще проще съездить на проспект Мира или на Варшавку и посмотреть как это выглядит в реальной жизни.

ЭВОЛЮЦИЯ ТАКСОПАРКОВ: НА ПУТИ К ИНТЕГРАЦИИ И СПЕЦИАЛИЗАЦИИ

Хаджаев Ибрагим Давлетмурадович
Учредитель ООО «Солнечный Город»

1. Развитие таксопарков. Основные тенденции.

В докризисный период в Новосибирске, как и в большинстве крупных российских городов, происходил рост легкового такси за счет замещения общественного транспорта, роста емкости рынка такси. По данным агентства MERKU за последние три года доля «бомбил» в городах миллиониках упала в среднем с 80 до 30%. Согласно данным ВЦИОМ жители больших городов в 2 раза чаще стали пользоваться такси. Произошел рост количества заявок и качества услуги на фоне падения цены. В целом, Новосибирск также находился в русле указанных общероссийских тенденций.

Как результат – в Новосибирске появились десятки таксопарков со средним количеством 30-40 автомобилей. Например, сообщество таксопарков «Таксомоторный Альянс Сибири» объединяет 35 предприятий общим количеством примерно 850 автомобилей. В основной своей массе данные парки ориентируются на работу с агрегаторами.

С точки зрения марок автомобилей – до последних лет в сегменте эконом господствовала марка Рено Логан сугубо из-за эксплуатационных характеристик и невысокого потребительского спроса на комфорт. В сегменте комфорт приобретались в основном Шкода Октавия. В последние 2 года наибольшим изменениям подвергся именно эконом сегмент – появились новые Ниссан Алмера, Хендай Солярис, Киа Рио. Достаточно большое количество (не менее 50%) частных таксопарков продолжают эксплуатировать подержанные японские автомобили, выпущенные более 10-12 лет назад.

Параллельно в Новосибирске происходила определенная консолидация рынка, мелкие парки объединялись для совместного ведения хозяйственной деятельности для оптимизации накладных расходов.

Их ряды пополняли таксопарки, отказавшиеся от собственных диспетчерских услуг и перевозки корпоративных клиентов, на рынке услуг по перевозке корпоративных клиентов также шли процессы консолидации.

Стартовали процессы специализации и более четкого сегментирования, в том числе по типу агрегатора и уровню сервиса.

Появились ростки вертикальной интеграции.

Начались попытки частно-государственного партнерства.

Выросло качество менеджмента и маркетинга, таксопарки стали более технологичными.

Выросла социальная активность агентов таксомоторного бизнеса. Появились сообщества таксопарков, в основном удовлетворяющие бизнес-потребности участников.

2. Проблемы развития таксопарков.

В настоящий период развитие таксопарков столкнулось с серьезными проблемами экономического характера. Одна из важнейших задач любого таксопарка - обновление подвижного состава - в кризис (тематика форума) становится трудновыполнимой, если не сказать невозможной. Основными причинами такого положения вещей являются следующие.

а. Рост текущих расходов.

Экономические показатели таксопарков в настоящий момент находятся под серьезным давлением. Среди основных факторов увеличивающих финансовое давление – повышение цен на аренду помещений, рост стоимости страхования ОСАГО и КАСКО, рост налогов, значительный рост расходов на ремонты и ТО из-за курсовой разницы, наблюдается рост по текущим финансовым обязательствам (повышение ставок кредитования), а также рост внеплановых инвестиций.

б. Рост стоимости инвестиций.

Среднее увеличение цен на новые легковые автомобили за 2015 год составило 20%, прогноз на 2016 год – увеличение еще 25% (прогноз аналитического агентства «Автостат»). Ставки кредитования и лизинга выросли в среднем на 15-25%. На региональных рынках практически нет или носят эпизодический характер примеры комплексного сотрудничества автопроизводителей и автодилеров с таксопарками, тем более с участием государственных банков, фондов и правительств.

в. Стагнация или падение доходов.

Одновременно с ростом расходов уменьшаются или стагнируют основные статьи доходов таксопарков – цена на аренду автомобилей снизилась в среднем на 20-25%, ситуацию несколько компенсируют и иногда даже улучшают возможности размещения рекламы, по сути это новая статья доходов и комиссия агрегатора, достигающая величины от 15 до 25% от выручки таксопарка.

d. Сохранение низкого уровня экономических преимуществ для легального такси.

Финансовые риски легальных таксопарков из-за возмещения ущерба пострадавшим остаются по-прежнему очень высокими. Легальные перевозчики все так же не имеют никаких преимуществ и финансовых преференций по сравнению с нелегальными. Агрегаторы, вопреки ожиданиям рынка и аналитиков, данную задачу не решают. На рынке господствует так называемая серая легализация (физическое наличие лицензии без соблюдения правил работы в такси). Неограниченный доступ на рынок такси продолжает держать его под ценовым давлением.

e. Наступление «эры водителя» на рынке труда водителей.

Нехватка профессиональных водителей не способствует повышению доходности парков и увеличивает простои. В последние годы произошли серьезные социальные изменения в профессии таксиста (развитие модели «много работы за мало денег», появление среди них беженцев и мошенников, преобладание витальных потребностей над другими), усиление расслоения среди таксистов, рост их цифровой и экономической грамотности. Тем не менее, сформировалась ситуация, при которой водителей обладающих необходимой для работы в такси квалификацией гораздо меньше, чем качественных рабочих мест (коррелирует с количеством машин). Водитель в настоящий период стал для таксопарка клиентом. Сегодня остро стоит вопрос не о том, в какую машину инвестировать, а в какого водителя или шире - в какую систему управления человеческими ресурсами. Таксопарки конкурируют за водителя множеством инструментов (описано ниже).

f. Снижение мотивации собственников бизнеса.

Среди владельцев таксопарков из-за наступивших суровых экономических реалий и высокой ликвидности бизнеса все больше начинает господствовать психология временщика, выражающаяся в мышлении «это бизнес не навсегда», «поработаю и распродам машины» и так далее.

Как результат – у таксопарков фактически отсутствуют финансовые возможности и коммерческие мотивы для покупки новых машин и развития бизнеса как такового. В свою очередь, все эти факторы все больше определяют невысокое качество клиентского сервиса и уровень безопасности перевозок легковым такси. Прошедший 2015 год запомнился несколькими выбивающимися из обычной канвы трагическими случаями в такси, закончившиеся гибелью пассажиров.

3. Основные способы преодоления проблем развития.

Основные пути и направления работы по решению проблем развития таксопарков можно условно разделить на внутренние и внешние.

К внутренним направлениям можно отнести повышение эффективности и специализацию, в том числе и вертикальную интеграцию. Это качество и эффективность менеджмента таксопарком, в том числе эффективное управление человеческими ресурсами, качественная адаптация выбранной бизнес-модели под сегмент на рынке, на котором парк специализируется.

К внешним направлениям относятся качественная интеграция с агрегаторами, эффективный маркетинг, правильное позиционирование и стратегия инвестирования, ориентированная на получение ресурсов на финансовом рынке на наиболее выгодных условиях, использование института государственно-частного партнерства. Здесь важны изменение законодательного регулирования в области лицензирования пассажирских перевозок легковым такси, а создание системы экономических преференций для легальных перевозчиков.

Остановимся на некоторых из указанных направлений.

a. Специализация и интеграция.

Выигрывают парки, которые понимают процесс интеграции как общий принцип деятельности. Сегодня важна интеграция как в целом в новые экономические условия, так и в частности – в работе с агрегаторами. Между тем выбор агрегаторов для таксопарка становится серьезной задачей. Маркетинговая борьба агрегаторов на рынке в том числе с применением методов недобросовестной конкуренции, так или иначе, сказывается на эффективной работе парков. Таксопарки для более качественной интеграции при выборе должны руководствоваться следующими критериями:

- комиссионный доход;
- количество и стоимость заявок;
- логистика заявок;
- качество расчетов;
- информационная безопасность;
- уровень требований к автомобилям и водителям;
- эргономика и доступность программного обеспечения;
- клиентский сервис взаимодействия с парками.

Сегодня практически уже завершился процесс специализации парков и их разделение на парки «комфорт» и «эконом». Сегмент бизнес пока не получил сколько-нибудь широкого развития и составляет не более 5% от общего количества заказов на рынке такси. Таксопарки с собственной диспетчерской обладают незначительной долей машин в общем объеме – примерно 20%, в основном обслуживающих корпоративный сегмент. Розничный рынок преимущественно принадлежит агрегаторам такси. С выходом в 2015 году в Новосибирск большой тройки Gett, Яндекс и Uber таксопарки получили возможность массово конкурировать в сегменте комфорт, получать комиссионное вознаграждение от агрегатора. Прежде всего, выиграли те таксопарки, которые имели относительно нестарые машины класса комфорт.

b. Вертикальная интеграция.

Сегодня наиболее эффективные таксопарки понимают и используют преимущества вертикальной интеграции. Многие таксопарки имеют собственные автосервисы, авторазборы и магазины по продаже запасных частей, автомойки, заправки, занимаются продажей и страхованием автомобилей, сдают в аренду гаражи и другие производственные помещения.

c. Управление эффективностью.

В период кризиса с трудностями лучше справляются парки практикующие эффективные модели управления затратами и гибкое ценообразование, а также формирующие качественную сеть поставщиков услуг, которые могли кредитовать парки.

d. Управление человеческими ресурсами.

В управлении человеческими ресурсами наиболее конкурентоспособными оказались таксопарки, ориентированные на водителя как на клиента. Прежде всего, это относится к качеству и классу автомобиля и снижению срока его эксплуатации. Расходов по эксплуатации (газовое оборудование). Для водителей также используются гибкие тарифы, индивидуальные графики, бонусы, премии. В последнее время все большее применение находят зарплатные проекты, надбавки за стаж, официальное трудоустройство, корпоративное питание, выкуп авто, иные мотивационные программы, даже предоставление ссуд. Многие из указанных методов управления человеческими ресурсами стали возможны, в том числе, благодаря агрегаторам, которые с одной стороны, создали гарантированный

объем заказов, с другой - предъявили дополнительные требования к профессиональным качествам водителей.

e. Государственная поддержка таксопарков.

Положительный опыт инвестиций при поддержке государственных институтов в регионах, безусловно, все еще является редкостью. Тем не менее, такие проекты есть, и некоторые парки такие проекты реализовали. Предварительно отметим, что таксопарки, претендующие на реализацию подобных программ должны соответствовать следующим требованиям.

- иметь разрешения на перевозку легковым такси;
- работать с прибылью и хорошими финансовыми показателями;
- платить налоги;
- иметь действующий договор с агрегатором (одним из лидеров рынка);
- иметь хорошую кредитную историю;
- быть членом некоммерческой организации, участвующей в проекте;
- иметь качественные залого;
- практиковать эффективный менеджмент.

В конце 2015 года объединив усилия Ассоциации ТПС и автодилера «Автомир», агрегатора Gett, а также ФПМП (Фонда по поддержке малого предпринимательства), государственного банка ПАО ВТБ-24» таксопарку «Солнечный город» был выделен целевой кредит на приобретение новых автомобилей Хендэ Солярис. В результате таксопарк получил длинные пятилетние деньги в размере 15 млн. руб. под 14% годовых для приобретения 30 новых автомобилей. Кредит был получен без каких либо требований по страхованию данных автомобилей, проданных дилером со скидкой 15%. Гарантия ФПМП составила 50%, по результатам сделки фактически произошел возврат залога на 100%, также были предоставлены дополнительные программы банка под бизнес.

f. изменение законодательства в части выдачи разрешений на перевозку легковым такси.

Господство серой легализации на рынке услуг такси сегодня определяет необходимость реформирования системы управления разрешительной деятельностью в этой сфере. Все данные о рынке сегодня говорят о том, что получение разрешений из-за несовершенства системы управления этой деятельностью не ведет к росту количества легальных перевозчиков и росту сбора налогов. С другой стороны, легальные таксопарки не имеют сегодня практически никаких экономических предпочтений по сравнению с нелегалами. Напротив, легальные таксопарки

сегодня – постоянный объект для проверок контролирующими органами, исковых заявлений в случае ущерба здоровью. Следовательно, логично предложить следующие направления развития в этой области.

- повышение эффективности управления разрешительной деятельностью;
- квотирование количества разрешений на регион и выдача их профессиональным участникам (на основе результатов комиссионной выездной проверки);
- ужесточение ответственности за нелегальный извоз;
- изменение законодательства о диспетчерских и агрегаторах в части использования автомобилей без разрешений.

4. Итоги и выводы.

Современные тенденции развития таксомоторных парков в мире, безусловно, интересны и важны. В том числе и развитие беспилотных перевозок, и рост количества электромобилей. Вместе с тем, не следует отрываться от реальности и воспринимать российские таксопарки как готовые к таким инновациям. Как мы увидели из указанного выше, сегодня даже простое обновление уже существующего подвижного состава представляет огромную трудность для действующего бизнеса. Только совместными комплексными усилиями самого бизнеса и некоммерческих организаций (ассоциаций) такси, государственных органов власти и государственных финансовых институтов, изменения законодательства для получения реальной легализации можно решить задачи развития такси.

ОПЫТ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ ПО БОРЬБЕ С НЕЛЕГАЛЬНЫМ ИЗВОЗОМ В СФЕРЕ ТАКСИ

Часнойть Чеслав Александрович

Первый заместитель начальника Транспортной инспекции
Министерства транспорта и коммуникаций
Республики Беларусь

В любой стране, а также в крупных городах и мегаполисах, перевозки пассажиров автомобилями-такси занимают одну из важных ролей в сфере перевозок. Этот сегмент рынка всегда будет востребован, где существует острая необходимость в мобильности и скорости передвижения населения.

В настоящее время одновременно с легальными автомобильными перевозчиками, выполняющими перевозки пассажиров автомобилями-такси, такие перевозки осуществляют и нелегальные перевозчики. С целью обеспечения должного уровня оказания таких услуг необходимо серьезное регулирование законодательства в вопросе противодействия нелегальной сфере и контроля легальной деятельности.

Все мы понимаем, что нелегальный перевозчик не соблюдает практически все нормы и требования законодательства, в том числе направленные на обеспечение безопасности перевозок (не прохождение технического осмотра транспортных средств, не соблюдение установленных требований к водителям), а также от уплаты налоговых отчислений и страховых взносов, что способствует увеличению их доходов.

В данной ситуации с целью сохранения сектора перевозок пассажиров автомобилями-такси необходимо направить все силы и возможности для борьбы с нелегальными перевозчиками. В противном случае с отсутствием борьбы с незаконной предпринимательской деятельностью, легальные перевозчики осознанно будут нарушать законодательство.

В Республике Беларусь осуществляется серьезный подход как к контролю легальных перевозчиков пассажиров автомобилями-такси, так и к борьбе с нелегальными перевозчиками. Контрольные мероприятия носят системный и целенаправленный характер, осуществляются в ежедневном и круглосуточном режиме с использованием технических средств и возможностей. Такие мероприятия проводятся на дорогах общего пользования (внеплановые оперативные проверки) или по месту

расположения перевозчика, на основании сформированного на полугодие плана проверок (плановые проверки).

Так, за прошлый год Транспортной инспекцией при проведении проверок на линии произведен контроль более 25 тыс. автомобилей-такси, к административной ответственности привлечено более 3,3 тыс. водителей такси. Учитывая тот факт, что в Республике Беларусь в этой сфере задействовано около 14 тыс. транспортных средств, можно сделать вывод об объемах и плотности контроля. При этом, количество выявляемых нарушений, относящихся к категории грубых, (не прохождение водителем предрейсового медицинского освидетельствования, не прохождение технического состояния транспортного средства перед выездом на линию, допуск к участию в дорожном движении транспортного средства с неисправностями, при наличии которых его эксплуатация запрещена) в 2015 году по отношению к 2014 году возросло на 15-20 %.

Принимая во внимание, что за такие нарушения легальный перевозчик может лишиться лицензии на право осуществления деятельности в области автомобильного транспорта, а также на основании проводимой Транспортной инспекцией профилактической работы количество выявляемых нарушений, относящихся к категории грубых, в первом полугодии 2016 года по отношению к аналогичному периоду 2015 года уменьшилось на 25-35 %, а эксплуатация транспортного средства с не пройденным государственным техническим осмотром уменьшилась на 54 %.

Также необходимо отметить, что ежегодно снижается и количество жалоб со стороны пассажиров на качество оказываемых услуг легальными перевозчиками. Их наличие является основанием для осуществления дополнительного контроля.

К сожалению, прекращение за грубые нарушения законодательства действия лицензии на право осуществления деятельности в области автомобильного транспорта, упорядочивание и ужесточение государственного регулирования в сфере перевозок пассажиров автомобилями-такси подталкивает отдельных перевозчиков к уходу в тень.

Работая в рамках законодательства легальные перевозчики несут значительные финансовые расходы на обеспечение безопасности перевозок в виде затрат по уплате налоговых отчислений и страховых взносов, затрат на оборудование и эксплуатацию транспортных средств, в том числе для поддержания их в технически исправном состоянии.

В такой ситуации они не могут конкурировать с нелегалами, которые выполняют перевозки в «теневой» экономике без государственной регистрации с минимальными затратами.

Еще недавно Транспортная инспекция постоянно с этим сталкивались и становились невольными свидетелями этого процесса.

Мы не сидели «сложив руки» и при проведении контрольных мероприятий формировали списки нарушителей, фиксировали места концентрации нелегальных извозчиков, организовывали совместные проверки с инспекцией Министерства по налогам и сборам, но по причине разносторонней направленности и загруженности указанного органа по отношению к основной деятельности эти проверки не имели масштабного характера.

При этом из-за отсутствия полномочий у Транспортной инспекции ее возможности оставались невостребованными в полной мере.

Принимая во внимание тот факт, что инспекция Министерства по налогам и сборам самостоятельно не может в полной мере осуществлять контроль за незаконной предпринимательской деятельностью в области автомобильных перевозок, а также с учетом частых обращений легальных перевозчиков в Транспортную инспекцию с просьбами о наведении порядка в сфере работы автомобилей-такси, мы неоднократно выступали с инициативой наделять Транспортной инспекции полномочиями самостоятельного проведения контрольной закупки, составления протоколов за занятие незаконной предпринимательской деятельностью.

В итоге работники Транспортной инспекции на законодательном уровне были наделены полномочиями осуществления контроля в сфере нелегальных перевозок, проведения контрольной закупки и составления протоколов.

С целью реализации полученных полномочий проведена значительная подготовительная работа: разработан Регламент о проведении должностными лицами контрольного оформления заказов, устанавливающий единый подход к проведению контрольной закупки всеми структурными подразделениями инспекции, открыт расчетный счет, на который из бюджета выделяются денежные средства на проведение контрольных закупок, отработан механизм получения и возврата денежных средств, отобраны квалифицированные сотрудники, с которыми проведено дополнительное обучение, определен алгоритм планирования, подготовки и

проведения контрольной закупки с учетом выходных, праздничных дней, временного периода суток, оценки ситуации в конкретных местах.

По наработанным за прошлые годы материалам Транспортная инспекция с января 2015 г. в полной мере приступила к осуществлению контрольных мероприятий при помощи механизма контрольной закупки.

В 2015 году нами проведено 407 контрольных закупок (в первом полугодии 2016 года – 190 закупок), 76 материалов по ним направлены в суды для привлечения к административной ответственности с возможной конфискацией транспортного средства (в 2016 году – направлено 47 материалов).

В Республике Беларусь ответственность за осуществление незаконной предпринимательской деятельности предусмотрена частью 1-1 статьи 12.7 Кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях с наложением штрафа до 100 базовых величин и с конфискацией или без конфискации транспортного средства.

По направленным в суды материалам все нелегальные перевозчики привлечены к ответственности. За неоднократное выполнение нелегального извоза, по результатам нашей работы в 2015 году, судом принято решение о конфискации одного транспортного средства. Такое решение суд принимает в случае неоднократного факта нелегального извоза, а выявить факт выполнения физическим лицом таких перевозок на системной основе крайне сложно.

Вместе с тем, при выявлении нами нелегальных перевозок материалы проверок помимо судов направляются в Инспекции по налогам и сборам для взимания дополнительного налога от предпринимательской деятельности в увеличенном размере.

В результате проводимой в течение 1,5 лет работниками Транспортной инспекции работы по контрольной закупке начал заметно уменьшаться нелегальный сегмент рынка автомобилей-такси.

Данный факт свидетельствует, что проводимая нами работа дает положительные результаты и мы движемся в правильном направлении, так как борьбу с нелегальным извозом, прежде всего, должен осуществлять тот государственный орган, который непосредственно контролирует транспортную деятельность.

Вместе с тем необходимо отметить, что проблема пока остается, и мы не останавливаемся на достигнутых результатах. Проведя анализ результатов

нашей работы мы определили основное направление для усиления борьбы с нелегальными перевозчиками.

Нами разработан проект нормативно правового акта для завершения полного цикла ведения административного процесса, в котором предусматривается наделение Транспортной инспекции полномочиями по задержанию и (или) принудительной отбуксировке (эвакуации) транспортного средства, осуществляющего нелегальный извоз, до вступления в законную силу постановления суда о наложении административного взыскания, что позволит выводить из теневого рынка транспортное средство как предмет совершения административного правонарушения, а также исключит у нарушителя возможность снятия с учета, перепродажу или дарение такого транспортного средства.

При этом данным проектом также предусмотрено возмещение всех расходов, связанных с принудительной отбуксировкой (эвакуацией) и хранением транспортного средства на штрафной стоянке до принятия решения судом за счет средств нарушителя.

Таким образом принятие на законодательном уровне предложений Транспортной инспекции по задержанию автомобилей нелегальных перевозчиков позволит получить максимальный эффект при проведении контрольной закупки, что в свою очередь будет способствовать борьбе с искоренением теневого рынка перевозок автомобилей-такси.

Одновременно с проводимыми контролирующими (надзорными) органами контрольными мероприятиями в Республике Беларусь также предпринимаются и иные меры для повышения качества предоставления услуг и противодействию нелегальному извозу.

Так, с 2015 года в местах массового скопления людей в аэропорту и на вокзалах начали работать терминалы для автомобилей-такси, на которых к автомобильным перевозчикам предъявляются повышенные требования по качеству обслуживания. Право на обслуживание пассажиров на таких терминалах получается только на конкурсной основе. Так как въезд на такую стоянку автомобилей-такси ограничен для других участников дорожного движения, а на прилегающих территориях, как правило, стоянка транспортных средств запрещена или ограничена по времени, тем самым практически отсутствует возможность доступа нелегальных извозчиков к значимым объектам транспортной инфраструктуры.

Вместе с тем, на прилегающей территории к супермаркетам и гостиницам планируется организовать терминалы такси, включающие

закрытую площадку для стоянки автомобилей-такси, посадку-высадку пассажиров. Допуск легальных перевозчиков на такие терминалы будет осуществляться только на основании договоров с владельцами таких комплексов. Данная мера также будет способствовать к ограничению доступа нелегальных извозчиков к таким комплексам.

Кроме того необходимо отметить, что бизнес в сфере перевозок пассажиров также совершенствуется и развивается. В связи с этим на законодательном уровне необходимо пересмотреть процесс организации перевозок пассажиров, четко определить роли заказчика (оператора), диспетчера и автомобильного перевозчика.

По инициативе Министерства транспорта и коммуникаций подготовлен и уже прошел первое чтение в Палате представителей Национального собрания Республики Беларусь проект изменений в Закон об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках, предусматривающий кардинальное изменение организационных схем перевозок пассажиров автомобилями-такси.

Одним из новых и важнейших принципов законопроекта по организации перевозок пассажиров автомобилями-такси является построение четкой взаимосвязи между организатором перевозок такси, которыми выступают местные органы власти либо по их поручению – операторы, и диспетчерами, и перевозчиками такси.

В процессе оказания услуг по перевозке пассажиров автомобилями-такси деятельность диспетчеров такси является неотъемлемой и важной частью данного рынка.

Диспетчеры фактически являются организаторами перевозок. Сегодня пассажир «ловит» автомобиль-такси от «борта» крайне редко. При оказании услуги пассажиру через диспетчера такси последний формально не несет никакой ответственности перед потребителем услуги, что порой подталкивает их к вовлечению к перевозке нелегалов.

Подготовленным законопроектом предусмотрено повышение статуса и роли диспетчеров в организации перевозок пассажиров автомобилями-такси, которые в новых условиях должны будут осуществлять не просто прием и передачу заказов, а выполнять функции по организации и управлению технологическим процессом выполнения перевозок пассажиров и обеспечивать перевозки пассажиров на качественном уровне.

Диспетчера такси смогут осуществлять свои функции только на основании договора об оказании организационных услуг заключаемого с

местным исполнительным и распорядительным органом (оператором). Такими договорами будут определяться четкие требования к диспетчерам такси и уровню их работы. При не выполнении своих обязательств с ними будут расторгаться договора.

При этом оказываемые услуги диспетчером такси будут квалифицированы как транспортные услуги и автоматически попадать в сферу контроля Транспортной инспекции. Это позволит эффективно пресекать нарушения законодательства со стороны диспетчера такси, в том числе и по возможной передаче заказов нелегальным извозчикам, а также своевременно выводить с рынка перевозок такси недобросовестных диспетчеров.

При реализации всех намеченных подходов в сфере перевозок пассажиров мы сможем дать определенный импульс развития легального рынка и минимизировать риски возникновения нелегальных перевозок. Спасибо за внимание.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРОФИЛАКТИКИ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕВОЗОК ПУТЕМ ПРОВЕДЕНИЯ ЕЖЕДНЕВНЫХ ПРЕДРЕЙСОВЫХ МЕДИЦИНСКИХ ОСМОТРОВ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ТЕЛЕМЕДИЦИНСКИХ ТЕХНОЛОГИЙ

Щербинин Ярослав Иванович

Председатель Межрегионального профсоюза «Таксист»

С начала 2016 года только в Москве произошло несколько страшных ДТП с участием автомобилей такси и гибелью сотрудников ДПС. Но помимо этих резонансных случаев есть просто погибшие или пострадавшие в авариях люди. Люди работающие профессиональными водителями постоянно подвергаются стрессам и сердечно-сосудистые заболевания часто являются причиной смерти не только за рулем. Так в январе этого года мы потеряли своего товарища больше 15 лет проработавшего в такси. У него остановилось сердце а ему не было даже пятидесяти. Мы не будем утверждать, что предрейсовый медицинский осмотр мог их все предотвратить. Но контроль за состоянием здоровья водителя перед выходом в рейс является наилучшей профилактической мерой предотвращения чрезвычайных происшествий .

В 2015 году мы внедряли телемедицинские технологии на различных транспортных предприятиях. У нас есть статистика того, как в первые дни осмотра проводимые с программно-аппаратным комплексом до сорока процентов водительского состава получали не допуски.

Основными причинами отказа от внедрения технологий можно назвать две.

Первая боязнь потерять водительский состав который уйдет к конкуренту у которого нет подобных процедур по обеспечению безопасности движения.

Вторая это демпинг и откровенная фикция со стороны медицинских учреждений, осуществляющих продажу подписей медиков без прохождения осмотров на месяц вперед. Многие компании делают на этом воздухе грандиозный бизнес, предлагая водителям купить путевые листы за 600 рублей на месяц вперед. И в случае проверки они предоставляют образцово-заполненные журналы выпуска водителей на смену. Конечно предоставление реальной услуги с измерением давления, пульса и наличия паров алкоголя в выдыхаемом воздухе не может стоить столько и занимает не 5 минут на тысячу человек.

Также неоднократно прослеживалась четкая цепочка, когда такие аффилированные медицинские учреждения предоставляли руководителям транспортных предприятий недобрительные отзывы региональных органов здравонадзора о телемедицине.

Профсоюз «Таксист» в этом году провёл и планирует провести ряд общественных проверок направленных на выявление фиктивных мер по обеспечению безопасности дорожного движения со стороны таких медицинских предприятий и посредников между ними и водителями. В связи с тем, что не проведение или фиктивное проведение осмотров приводит к допуску в рейс уставших, больных, а иногда и не трезвых водителей мы намерены, обратится в соответствующие контролирующие органы для вынесения соответствующих мер к виновным. А также направим письма о преступном бездействии тех чиновников, которые обязаны следить за проведением на предприятиях предрейсовых осмотров.

Мы напомним, что идеально заполненная документация не означает идеально проделанной работы. И наоборот, незначительные отклонения от традиций дающие чрезвычайно высокий практический результат должны вносить коррективы в устаревшие нормы.