

*Первоочередные мероприятия  
по реализации основных направлений  
развития таксомоторных перевозок  
в городе Москве на 2011-2013 гг.*



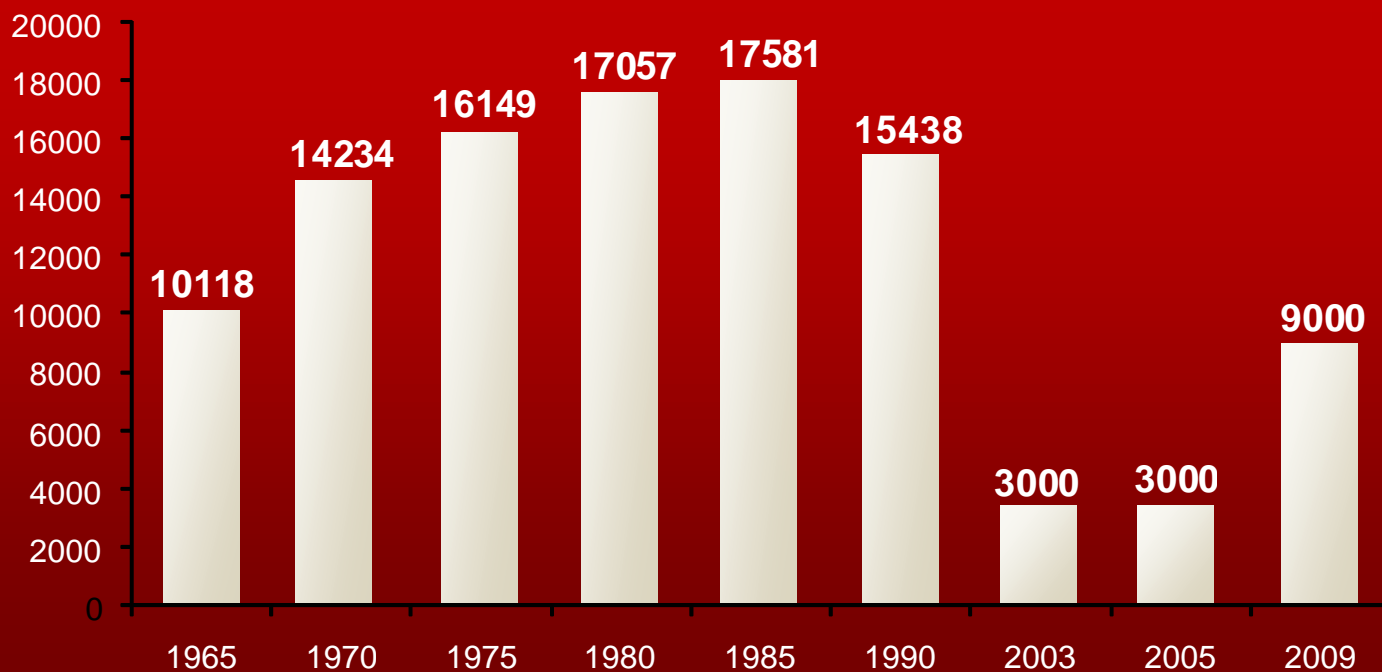
Таксомоторный транспорт является важной составляющей городской транспортной системы. Осуществляя перевозки пассажиров «от двери до двери», такси не конкурирует с городским маршрутным транспортом, а дополняет его.

Такси обеспечивает высокую скорость сообщения, маневренность, удобство и комфортность перевозки, обслуживает аэропорты, вокзалы, автостанции, удовлетворяет срочные и предварительные заказы населения. Как правило, автомобили такси используются для поездок в условиях, когда время на их осуществление ограничено, а достигнуть цели можно только по кратчайшему пути и с высокой скоростью или в ночные часы, когда городской транспорт общего пользования не работает.

При хорошей организации и при доступности услуги такси, это становится мотивом для отказа в поездке на личном транспорте.

В настоящее время в Москве сложилась напряженная ситуация с обслуживанием населения таксомоторными перевозками.

К началу рыночных преобразований в городе работал 21 таксопарк. Последний из них был построен в 1979 году перед Московской Олимпиадой. Общее количество автомобилей такси в то время составляло около 18 тысяч, однако, население и гости Москвы не были в достаточной мере обеспечены удобным и своевременным обслуживанием таксомоторами. В результате рыночных реформ, с 1992 года практически все московские таксопарки сменили форму собственности и стали акционерными обществами. Автомобили такси, в основном, переданы в частную собственность водителям, таксопарки занялись техническим обслуживанием автотранспорта населения и фирм и сдали в аренду большую часть своих производственных площадей под автосервис, стоянки, магазины и т.д., хотя основным условием приватизации в этой сфере было сохранение основного вида деятельности – таксомоторных перевозок. И хотя город сохранял за собой различные пакеты акций в этих предприятиях (от 2,9% в ТМП -20 до 66% ТМП-3), практически влиять на их деятельность стало невозможно. В результате образовался стихийный рынок таксомоторных услуг.

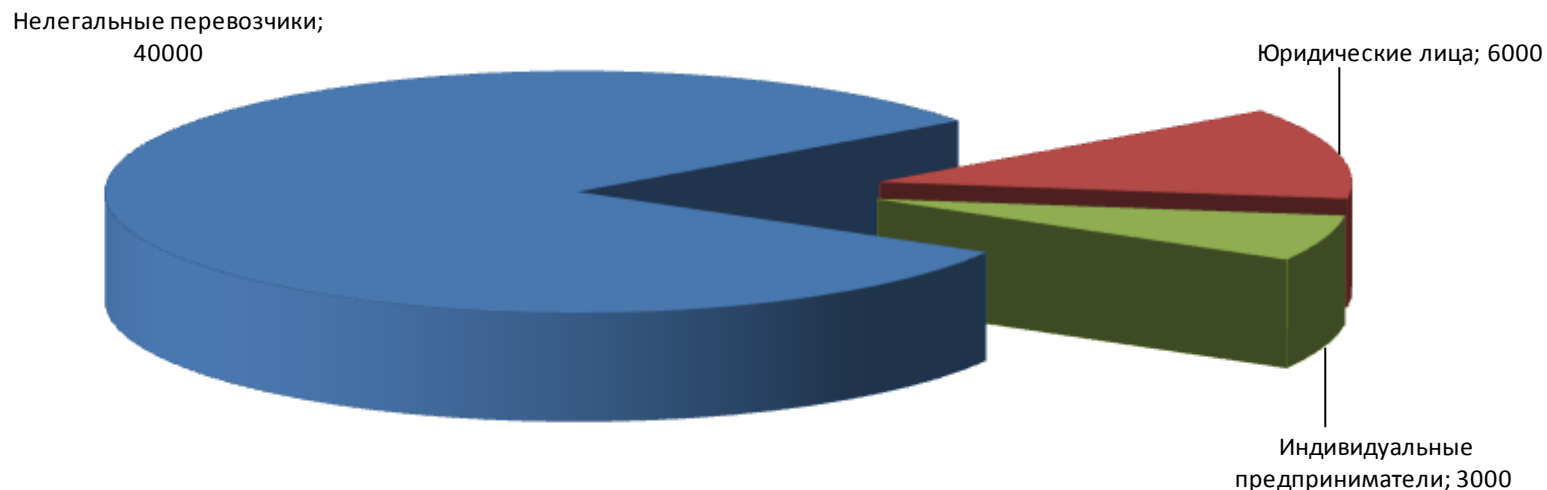


Отсутствие нормативно-правовой базы, регулирующей этот вид перевозок, отмена лицензирования таксомоторных перевозок в 2005 году, полная бесконтрольность привели к возникновению огромного количества нелегальных перевозчиков – «бомбил» (по экспертным оценкам около 40 тысяч), захвату городских стоянок и мест, характеризующихся повышенным спросом на таксомоторные услуги криминальными сообществами.

Столкновения легальных и нелегальных перевозчиков на площади Курского вокзала в 2005 году привело к окончательному захвату при вокзальных площадей и станций метро нелегальными «бомбилами».

В результате этого не гарантируется безопасное и качественное обслуживание огромного количества потребителей таксомоторных услуг (по оценкам специалистов – это порядка 600 тыс. человек). Оборот нелегального рынка такси составляет по оценке экспертов около **30 млрд. рублей**. Это **1,8 млрд. рублей** недополученных налогов.

## Рынок таксомоторных перевозок (количество автомобилей)



Такая ситуация на рынке такси не создает условий для привлечения крупных частных инвестиций. Серьезный демпинговый пресс со стороны нелегальных перевозчиков приводит к тому, что большинство легальных таксомоторных компаний работают на грани рентабельности и покрывают свои убытки за счет перекрестного финансирования от других видов деятельности (аренда автомобилей, городские маршрутные перевозки и т.д.).

Опыт последних пятнадцати лет показал, что «дерегулирование» процесса перевозок пассажиров автомобилями такси не увенчалось успехом вследствие неизбежного проявления неэффективности рыночного механизма применительно к такси.

В создавшейся ситуации, для исправления существующего положения предлагается:

## *План первоочередных мероприятий по реализации основных направлений развития таксомоторных перевозок в городе Москве на 2011-2013 гг.*

№	Направление	Реализация	Исполнитель
1.	<b>Определение принципов и методов регулирования рынка таксомоторных перевозок</b>	<p>Необходимо, прежде всего, определить соотношение элементов государственного регулирования и принципов рыночных отношений применительно к организации транспортного обслуживания пассажиров в секторе таксомоторных перевозок на рынке транспортных услуг.</p> <p><b>Элементов государственного регулирования существует несколько:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>· Стандарты качества для допуска к профессии;</li></ul>	Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы

№	Направление	Реализация	Исполнитель
		<ul style="list-style-type: none"><li>· Допуск на рынок (в т.ч. квотирование);</li> <li>· Регулирования качества и сервиса;</li> <li>· Регулирование тарифов (или регулируемое налогообложение);</li> <li>· Требование к водителю такси.</li></ul> <p><b>Требования к транспортному средству:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>· использование прошедшего в установленном порядке государственный технический осмотр автомобиля с количеством мест для сидения не более восьми, исключая место водителя;</li> <li>· использование автомобиля, содержащегося в технически исправном и надлежащем санитарном состоянии;</li></ul>	

№	Направление	Реализация	Исполнитель
		<ul style="list-style-type: none"><li>· использование автомобиля серийного производства, имеющего левостороннее расположение руля и не менее четырех дверей.</li><li>· использование автомобиля, соответствующего требованиям не ниже экологического класса 3 (Евро-3);</li><li>· оснащение автомобиля электронным таксометром;</li><li>· возможность оборудования специальными детскими удерживающими устройствами;</li><li>· оборудование системами спутниковой навигации ГЛОНАСС/GPS;</li><li>· требования по объему багажника;</li></ul>	



№	Направление	Реализация	Исполнитель
		<ul style="list-style-type: none"><li>· наличие систем поддержания комфортной температуры в салоне;</li><li>· обязательный государственный технический осмотр каждые 6 месяцев;</li><li>· наличие в салоне автомобиля информации, содержащей сведения о водителе такси (фамилия, имя, отчество) и его фотографию, времени начала и окончания работы такси, тарифах, а также информацию о номере телефона и адресе перевозчика, номерах контактных телефонов уполномоченного органа. Перевозчик должен иметь также выписку из Правил пользования такси и предъявлять ее потребителю услуг при первом требовании;</li></ul>	

№	Направление	Реализация	Исполнитель
		<p><b>Требования к водителю</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>· Наличие у водителя такси водительского удостоверения на право управления транспортным средством соответствующей категории, водительского стажа и подтвержденного соответствующими документами опыта вождения не менее трех лет, медицинской справки о годности к управлению соответствующим транспортным средством;</li><li>· Свободное владение русским языком водителем такси и знание им путей проезда по городу Москве;</li><li>· Знание Правил перевозки пассажиров и багажа в части, касающейся перевозки легковыми автомобилями такси;</li><li>· Возраст не моложе 21 года;</li><li>· Прохождение обязательных предварительных (при поступлении на работу) и периодических медицинских осмотров (обследования), которые проводятся для опреде-</li></ul>	

№	Направление	Реализация	Исполнитель
		<p>ления пригодности указанных лиц для осуществления таксомоторных перевозок, а также обязательные предварительные (при поступлении на работу) и периодические (не реже одного раза в пять лет) психиатрические освидетельствования в соответствии с федеральным законодательством.</p> <p>Таким образом, предлагается метод государственного регулирования основанный на квотировании рынка путем установления лимита количества операторов, и/или количества автомобилей, которыми можно оперировать.</p>	

№	Направление	Реализация	Исполнитель
		<p>Такой подход особенно актуален для Москвы, т.к. с одной стороны, гарантирует занятость легальных, допущенных на рынок операторов, стимулирует более эффективно использовать автомобили такси, а с другой стороны не создает дополнительную нагрузку на улично-дорожную сеть.</p> <p>Например, для города Москвы такая квота может быть установлена в 25 тысяч автомобилей такси исходя из расчетов отечественных экспертов и в сравнения с крупными европейскими городами (Париж, Лондон, Берлин) из расчета количества автомобилей такси на тысячу жителей. Естественно, эта квота со временем может изменяться.</p>	

№	Направление	Реализация	Исполнитель
2.	<p><b>Создание законодательной и нормативно-правовой базы, регулирующей организацию перевозок пассажиров и багажа легковыми автомобилями такси</b></p>	<p>Для реализации механизма государственного регулирования рынка таксомоторных услуг с помощью квотирования, а также права субъектов РФ определять порядок организации транспортного обслуживания пассажиров и багажа легковыми автомобилями такси в пределах своей территории необходимо внести целый ряд изменений в действующие федеральные законы и другие нормативные акты: Федеральный Закон от 8 ноября 2007 года №259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», Федеральный Закон от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в РФ» Статья 14 ч.1, п.7.</p> <p>Для введения ответственности за неисполнение требований федерального законодательства в части, касающейся перевозки пассажиров и багажа легковыми автомобилями такси, предлагается внести изменения в Федеральный закон от 30 декабря 2001 г. №195-ФЗ «Кодекс РФ об административных правонарушениях».</p> <p>Предлагается серьезное ужесточение нака-</p>	<p>Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы</p>

№	Направление	Реализация	Исполнитель
		<p>зания за нелегальный извоз и за некачественное предоставление услуги такси. Штраф на физическое лицо за нелегальный извоз предлагается повысить до 30 тысяч рублей.</p> <p>Одновременно с федеральным законодательством, необходимо заниматься и московским. Закон «О такси в городе Москве» принятый в 2008 году, до сих пор так и не заработал.</p> <p>Предлагается срочно принять все нормативные подзаконные акты для его реального вступления в силу.</p> <p><b>Предлагается также внести изменения в ЭТОТ закон:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>· Законодательно закрепить право пользования выделенными полосами для общественного транспорта за автомобилями такси;</li></ul>	

№	Направление	Реализация	Исполнитель
		<ul style="list-style-type: none"> <li>· Повысить требования по экологическому классу для автомобилей такси до ЕВРО-3;</li> <li>· При проектировании и создании в г. Москве зон, ограниченных для автомобильного транспорта, предусмотреть свободный доступ в них автомобилей такси.</li> </ul>	
3.	<p><b>Проектирование и создание объектов инфраструктуры такси в городе Москве.</b></p>	<p>В соответствии с нормативами СНИП П-60-75 в среднем по городу необходимо 1 стоянка такси на 1 кв. км городской территории. По данным баланса земель г. Москвы на 01.01.05 г. из 1080,8 кв. км городской территории около половины занимают земли сельхоз учреждений, природно-заповедного назначения, парков, скверов, улично-дорожной сети, неудобий и прочих земель, а также водные поверхности. Территории жилых массивов, зон торговли, общественного питания, образования, физкультуры и спорта, культуры, искусства, науки, религиозного назначения, наиболее нуждающихся в обслуживании таксомоторным транспортом, составляют около 600 кв. км. Для обес-</p>	<p>Москомархитектура, Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы</p>

№	Направление	Реализация	Исполнитель
		<p>печения этой потребности необходимо создание в Москве сети городских стоянок такси порядка 600 единиц.</p> <p>Городские стоянки такси создаются с целью организации движения и парковки автомобилей в ожидании пассажиров, регулирование процесса посадки(высадки) пассажиров в такси, организации и координации работы операторов такси, контроля за осуществлением таксомоторных перевозок, пресечения нелегального извоза. Стоянки организуются в местах наибольшего скопления пассажиров. Размещение стоянок не должно создавать помех для движения и парковки других видов транспорта.</p> <p><b>Система городских стоянок включает в себя:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Места стоянок с павильонами диспетчерской службы, дорожной разметкой, дорожными знаками и информационными указателями «Московское городское такси» (регулируемые стоянки такси);</li> </ul>	



№	Направление	Реализация	Исполнитель
		<ul style="list-style-type: none"> <li>· Притротуарные стоянки такси без павильонов диспетчерской службы (нерегулируемые стоянки такси);</li> <li>· Диспетчерскую службу;</li> </ul>	
4.	<p><b>Создание условий для беспрепятственного доступа легальных перевозчиков к железнодорожным вокзалам и к аэропортам Московского авиаузла</b></p>	<p><b>Необходимо:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Установить порядок оказания таксомоторных услуг авиа и железнодорожным пассажирам, предполагающий свободный, недискриминационный и эксклюзивный доступ легальных перевозчиков в зону посадки (высадки) пассажиров такси около терминалов. Должен быть реализован принцип «первый приехал – первый посадил пассажира и уехал», который успешно применяется практически во всех аэропортах и ж/д вокзалах мира.</li> <li>· Провести анализ земельно-правовых отношений на привокзальных площадях.</li> </ul>	<p>Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы, ГУВД, ГИБДД, Дирекция железнодорожных вокзалов, Дирекции аэропортов.</p>

№	Направление	Реализация	Исполнитель
		<ul style="list-style-type: none"><li>· Создать Оперативный штаб по наведению и поддержанию порядка на привокзальных площадях города с целью недопущения присутствия на них нелегальных перевозчиков и физической защите водителей и автомобилей такси легальных перевозчиков.</li><li>· ГИБДД и ЦОДД подготовить предложения по размещению знаков и специальной разметки ПДД на стоянках такси на привокзальных площадях.</li><li>· Дирекции железнодорожных вокзалов обеспечить аудио и визуальную информацию для прибывающих пассажиров о недопущении пользования нелегальными перевозчиками и о местах стоянок и услугах легальных автомобилей такси.</li></ul>	

№	Направление	Реализация	Исполнитель
		<ul style="list-style-type: none"><li>· Департаменту транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы и Министерству транспорта Московской области совместно с администрациями аэропортов московского авиаузла разработать Единый порядок обслуживания авиапассажиров автомобилями такси. Утвердить указанный Единый порядок на совместной Коллегии Правительств Москвы и Московской области.</li><li>· Администрациям аэропортов обеспечить аудио и визуальную информацию для прибывающих пассажиров о недопущении пользования нелегальными перевозчиками и о местах стоянок и услугах легальных автомобилей такси.</li><li>· Администрациям аэропортов обеспечить установку специальных знаков и нанесение разметки на стоянках такси.</li></ul>	

№	Направление	Реализация	Исполнитель
5.	<p><b>Создание в городе Москве единой диспетчерской по заказу такси с использованием элементов спутниковой навигации ГЛОНАСС/GPS</b></p>	<p>В рамках Единого общегородского диспетчерского центра по управлению пассажирским транспортом (ЕОГДЦ) предусмотреть подсистему диспетчеризации такси. Обеспечить ее интеграцию с диспетчерскими таксомоторными операторами. Мониторинг заполняемости городских регулируемых стоянок такси.</p>	<p>ЦОДД</p>
6.	<p><b>Разработка городской программы подготовки кадров для таксомоторной отрасли и порядка аттестации водителей на знание Москвы и русского языка.</b></p>	<p>В рамках выполнения Закона города Москвы №22 «О такси в городе Москве» Правительство Москвы должно утвердить Положение о порядке аттестации водителей такси на знание русского языка и города Москвы.</p> <p>Целесообразно дополнительно разработать и утвердить городскую Программу подготовки водителей такси и развернуть такую подготовку на действующих в городе учебно-производственных комбинатах и профильных колледжах. Программа должна включать в себя: изучение города Москвы, Русского языка, психологию общения с клиентом, основы законодательства в области такси.</p>	<p>Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы, Департамент образования.</p>