

НОЧЬ.

Давно уже городские власти говорят: в противостоянии цивилизованной службы такси и нецивилизованных «бомбил» первой надо оказать всемерную поддержку, а частный извоз должен приобрести законные формы. Об этом был материал в № 32 «МС» и блицпрос читателей газеты.

УЛИЦА.

И вот, по формулировке руководителя Департамента транспорта и связи Павла Златина, правительство Москвы решило бороться с «бомбилами» не административными, а экономическими мерами.

«БОМБИЛА»



ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА

Один из представителей этой профессии согласился посадить нашего корреспондента в свою «такси» - на работу. Юрий в недалеком прошлом - «малый» бизнесмен. Но дела его пошатнулись, от бывшего достатка осталась только подержанная иномарка, на которой Юрий почти каждую ночь и выезжает на столичные улицы.

В 22 часа с небольшим он выводит свой «мерс» на площадь Белорусского вокзала. Под русский шансон из встроеной магнитолы направляемся в сторону Лубянки.

- Придется долго порожняком ехать, - предупреждает мой водитель. - Тут вокруг сплошь станции метро и прочий транспорт - клиентов, сам понимаешь, мало.

Однако пассажиров удаётся поймать довольно быстро - уже возле «Пушкинской». Прилично одетые молодой человек и барышня требуют везти к ближайшему казино. Всю недолгую дорогу парочка бурно спорится, местами напрочь заглушая радио.

- Это еще что! - комментирует Юрий после того, как пассажиры выгружаются и, продолжая ругаться, удаляются в сторону «храма азарта». - Недавно вез какую-то семейную пару, так она его прямо в салоне стала сумочкой охаживать! А вообще-то в ночном извозе чего не насмотришься...

- Почему же ты едешь исключительно ночью?

- Все просто, - отвечает Юрий. - Денег можно запрашивать больше, движение меньше. В пробках не торчишь. А клиенты... Клиентов и ночью на мою долю хватает.

22.30. Вот уже полчаса, высидев очередного пассажира, мы крутимся около «Красных Ворот», но все как-то без толку. Правда, двое крепких парней попытались было нас остановить, но Юрий решительно проехал мимо.

- С такими никогда не знаешь, чем все кончится. Могут просто не заплатить, но чаще бываете и похуже...

- Тебя когда-нибудь грабили?

- Бог миловал. А все потому, что не жадничало: если мне пассажир внушает сомнение, я его никогда не возьму. Уж лучше порожняком покататься, чем по голове получить! Ладно, кончаем этот цирк, поехали в центр.

И тут вдруг встречаем менту любого «извозчика» - на углу Сретенки и Садового кольца нам отчаянно машет человек с дипломатом.

- На Ленинградский вокзал! Только побыстрее! Я на поезд опаздываю!

- Побыстрее?.. - лицо Юрия приобретает выражение профессионального вымогателя.

- Сотни хватит?

- Сидишь за полторы!

После этого мой шофер показывает класс. Он несется, как метеор, проскакивая на желтый свет, мечется из ряда в ряд. Вскоре мы уже у вокзала.

- Двигаем на кольцо к Таганке...

- Но ведь тут вокзал!

- Вот именно. Здесь своя мафия. Поэтому лучше не соваться. Отделают так, что мало не покажется.

Это не новость: места у всех вокзалов и аэропортов давным-давно поделены, местные завсегдатаи не пускают никого со стороны и заламывают с пассажиров такие деньги, что небу жарко. Например, проезд на частнике от моей Дубнинской улицы до Савеловского вокзала (не более 20 минут чистого ходу) обойдется не больше сотни рублей. А от Каланчевки до расположенного в пяти минутах ходу Курского вокзала - в тричетыре сотни. Как говорится, почувствуйте разницу!

- Юрий, а как вообще-то в вашем деле с конкуренцией?

- Она в центре - там, где много денежных людей. Мы потому и не поехали на Тверскую: там нашего брата как собак нерезаных. Клиентов рвут друг у друга из-под носа. Хорошо хоть все происходит спокойно, без эксцессов, как, например, возле вокзалов.

0.30. Курсируем неподалеку от «Марксистской».

- Метро скоро закрывается. Сейчас начнется рок-н-ролл, - предупреждает Юрий.

Что это означает, становится понятно, когда около «Марксистской» нас останавливает сильно «штормящий» (в смысле качающийся) субъект.

- В метро не пустили, г-гады, - рассказывает он, свалившись на заднее сиденье. - Везите меня на 15-ю Парковую.

Следующие два часа мы мечаемся все по тому же маршруту: «Марксистская» - Восточный округ, развозим перепившихся граждан. Кого только нет! Музыканты из какого-то клуба, попросившие поставить «металлическую» музыку.

Гражданин бизнесменского вида, тчетно пытающийся трясущимися пальцами попасть в кнопки мобильного. Двое офицеров, горланящих украинские народные песни, обильно перемешанные со словами русской ненормативной лексики. Маловменяемый гражданин с бутылкой шампанского, всю дорогу объясняющий, к какой «замечательной бабе» он сейчас едет. Бутылка, кстати, так и осталась у нас на заднем сиденье.

- Эка невидаль! - комментирует находку Юрий. - Еще и не то оставляли. Ладно там - зонты, сумки, мобильники. Как-то газовый пистолет обронили! А один раз какой-то тип оставил дипломат с учредительными документами и печатью своей фирмы. Когда я его нашел и вернул пропавшего, он меня чуть не на руках носил. С нашими пассажирами не соскупишься...

Время от времени нас тормозят гаишники. Они отлично понимают: Юрий - «бомбила», поэтому изучают документы очень тщательно, выискивая малейший повод для штрафа. Под занавес проверяют личные документы. Помогает мое корреспондентское удостоверение «МС» - газеты правительства Москвы! И нас каждый раз отпускают с миром. По словам Юрия, такой исход - большая редкость. Обычно на штрафы у него уходит за ночь от 300 до 700 рублей.

- Они ведь знают, что для меня время - деньги. Мне легче заплатить, чем разбираться с ними до утра!

3.30. «Пьяное» время прошло. Теперь клиенты попадаются гораздо реже. Кружим порожняком. Проезжаем Большой Краснохолмский мост, небезопасную для «бомбил»-аутсайдеров даже в это время площадь Павелецкого вокзала, выезжаем к Добрынинской площади.

- Знаешь, как называется это место? - перебивает мою зевоту вопросом Юрий, показывая на площадь. - Перекресток смерти. Сразу несколько лиц сливаются, по всем жуткое движение, а светофора практически нет. Каждый день кто-нибудь обязательно бьется.

Недалеко от мрачного перекрестка совершаем акт благотворительности. Юрий бесплатно подвозит в один из «медвежьих угол» возле «Тульской» двух хиппарей, уныло шлепающих по обочине проезжей части.

- Сам когда-то таким же был, - объясняет он свой альтуризм.

- Сейчас много разговоров о лицензировании частных извозчиков...

- Да ерунда все это! Как нас контролировать? К тому же многие «бомбилы» работают не постоянно - по выходным или просто подвозят кого-нибудь по случаю. Зачем им лицензия? А таким, как я, «регулярным», какой в этой лицензии прок? Лишняя головная боль. Так что никто этих лицензий покупать не будет.

Четыре утра с небольшим. Развеселая молодая компания: два парня и две девушки. Двое втискиваются на заднее сиденье: в смысле оба парня кладут барышню на колени. Так и едем метров 500 все до той же «Тульской» - с шуточками и прибаутчками.

Где-то в четыре пятьдесят утра опять выезжаем на длинную, как песня акына, Марксистскую улицу. Вдоль трассы кое-где попадаются девичьи, которые стоят и голосуют. По словам Юрия, «пролетарши панели».

В пять утра с минутами нашу машину останавливают два парня в модном прикиде. Просят ответить на Среднюю Калитниковскую улицу. Останавливаемся за Калитниковскими банями возле унылой развязки на унылом же пустыре. Ребята просят подождать и удаляются по тропинке в сторону пятиэтажного кирпичного дома сталинской постройки для пролетариев. В тусклом свете здесь фонарей все-таки видно, что у дома происходит обмен «товар - деньги - товар». Довольные парни залезают в машину, возвращаются туда, откуда приехали. Заплатив неплохие деньги моему Юрию, летящей походкой скрываются в подъезде другого сталинского дома, но уже элитного.

- Вот так у нас в городе оптом торгуют наркотиками, - комментирует Юрий.

Около 6 утра завершаем рабочую ночь, доставив к навороченному коттеджу в Крылатском какую-то «новорожскую» семью. Глава семьи, согласившись сначала на одну сумму, по приезде долго торгуется, отспаривая буквально каждую «трудовую» копейку. За всю ночь первый такой случай.

Ну вот и все. Метро открыто. Можно возвращаться домой. Пока мы распиваем шампанское, Юрий подчитывает выручку. Получается около тысячи с лишним. Гаишники ведь - помните? - в эту ночь ни одного штрафа не взяли.

- Что ж, ночь выдалась удачной. В день можно и не ехать, - прихлебывая дармовое шампанское, резюмирует Юрий.

А я потом, уже расставшись с ним, резюмирую: за всю ночь я на улицах ни

одной машины легального «желтого такси» так и не увидел.

Через пару дней, заручившись финансовой поддержкой одного приятеля, я проделал следующий эксперимент: несколько ночей подряд катался по городу на такси и на частных извозчиках. И выяснил некоторые интересные вещи.

Но сначала - информация к размышлению. По данным Павла Златина, в настоящее время легально осуществляют перевозки лишь 2715 лицензированных такси. Это при том, что, как сообщил на том же заседании правительства Москвы Павел Златин, около 30 тысяч водителей занимаются нелегальным извозом. Объем рынка нелегального извоза в городе составляет около 500 миллионов долларов в год.

Государственное такси перед нелегальным извозчиком имеет только одно преимущество: его можно заказать заранее. Во всем же остальном частник для меня, потребителя, оказывается куда удобнее. Во-первых, «бомбилы» берут дешевле. К примеру, от моей Дубнинской улицы до парадных дверей Белорусского вокзала - чуть более 30 минут хода. По тарифу (если только водитель «нового желтого такси» правильно назовет тариф) это обойдется днем и 90-100 - ночью. Да еще и спасибо скажет. Я спросил Гошу, одного из водителей «нового желтого»: почему разница? Гоша объяснил: «бомбилам» не нужно платить налогов и так далее. Но согласитесь: потребителя налоговые проблемы легальных таксистов очень мало волнуют. Волнует его прежде всего, как с ним, потребителем, обращаются.

Во-вторых, слишком уж часто водители желтых машин с шашечками ведут себя так, словно до сих пор на дворе «доброе» застойное время, когда их приходилось чуть ли не на коленях умолять поехать в нужном направлении. Показание счетчика принимать во внимание? Показания принимаются далеко и далеко не всегда: легальные таксисты, как правило, сразу оговаривают плату за поездку - точно так же, как нелегалы. Страховка пассажиров? Я спросил этого самого Гошу: попади он в аварию, что со мной будет, получу страховку?

- Пошел ты знаешь куда... - ответил Гоша. Именно поэтому граждане голосуют - в прямом и переносном смысле - за частный извоз. По крайней мере он пока удобнее.

Геннадий ВОСКРЕСЕНСКИЙ

СМ КОММЕНТАРИЙ

БУДЕТ ЗАКОН О ТАКСИ



Степан ОРЛОВ, председатель комиссии Мосгордумы по городскому хозяйству

У любого гражданина, будь то россиянин или иностранец, прибывающего в Москву самолетом или поездом, возникает вопрос: как добраться до гостиницы или до дома? Первая встреча с нашей столицей часто не радует: на площадях при аэропортах и вокзалах нет маячащих огоньков такси, а частные извозчики менее чем за сто, а то и больше долларов везти категорически отказываются.

...Нет смысла возвращаться к причинам развала системы таксомоторного обслуживания в Москве. Лучше подумать о том, как в нашем городе наладить безопасную, недорогостоящую систему обслуживания москвичей и гостей столицы легковым автотранспортом в рыночных условиях. Последние десять лет убили, что сам транспортный рынок без целенаправленных действий со стороны исполнительной и законодательной власти города цивилизованно эту проблему решить не может. На недавнем заседании столичного правительства была рассмотрена и одобрена концепция закона города Москвы о такси в городе Москве. Сейчас совместно с депутатами Мосгордумы Департамент транспорта и связи продолжает разработку проекта этого закона.

О чем можно предварительно сказать тем москвичам, которые захотят зарабатывать деньги на легальном извозе? В законе предполагается определить ряд льготных условий для этих частных извозчиков, которые будут работать под вывеской «Московское городское такси», льготы на получение кредитов для приобретения легковых автомобилей, места специальных стоянок и возможность ехать по проезжей части дорог, предназначенной только для движения общественного транспорта.

В законе будут прописаны и требования к частным таксоизвозчикам: стаж работы (не менее трех лет), уровень профессионализма, отсутствие судимости, личные качества, необходимые для культурного и безопасного обслуживания пассажиров.

Сегодня частные извозчики, не имеющие лицензий, зачастую разъезжают на автомобилях технически неподготовленных, что чревато для пассажиров печальными последствиями. Закон, предоставляя льготы водителям, потребует от них и качественного, безопасного содержания своих машин в соответствии с экологическими и техническими нормами. В легальном частном такси пассажир будет иметь всю необходимую информацию о тарифах за проезд, маршрутах движения, телефонах руководителей частных таксокомпаний.

Предусматривается создание инфраструктуры легального такси: стоянки, ремонтная база, единый диспетчерский центр по вызову такси в течение пятидесяти минут. Диспетчер моментально свяжется с районом, откуда поступил вызов, - и сработает тот самый принцип шаговой доступности такси, о котором я говорил выше.

Проект закона о такси в городе Москве в стадии проработки, он затрагивает интересы всех москвичей и гостей столицы. И нам, разработчикам, очень хотелось бы услышать предложения тех, кого проблемы цивилизованного такси волнуют и кто сам хотел бы зарабатывать на жизнь в системе легализованного городского такси.