

**-** Вы скажу, может быть, наивное суждение, но, похоже, с начала рыночных реформ судьба московского такси складывалась трагически. Вы согласны с таким утверждением?

- Больше скажу: осознанно или нет, но прежде московское руководство просто уничтожило такси росчерком пера. Ведь как жила отрасль раньше? Государство предоставляло нам товарный кредит - автомобили, запчасти, горючее и т.д., мы же рассчитывались за это определенной частью доходов и прибыли. Поэтому к нам хорошо относились государственные и финансовые органы, да и народ тоже ценил, потому что на каждом углу такси поймать было можно. А потом нам крылья обрезали. Так и было сказано: такси больше ничего не давать. Таксопарки приватизировались и акционировались, старые машины быстро «докатали», а получить в то время кредит на обновление парка на срок в два-три года было практически невозможно. Только при Юрии Михайловиче Лужкове, в 1995 году, нам выделили ссуду на приобретение тысячи автомобилей. Мы сумели тогда купить не тысячу, а три тысячи. И тогда мы после долгого перерыва ощутили зримую поддержку правительства города.

**- Действительно, уничтожить оказалось легко - по принципу: ломать - не строить...**

- Именно! Увы, никакого общественного возмущения это не вызвало. Ведь попробуй не подвезти хлеб и молоко в магазин, кирпич и раствор на стройку или ликвидировать хоть один автобусный маршрут! Люди тут же возмутятся. А уничтожение такси отнюдь не стало всенародным горем. Люди просто поднимают руку на обочине - и любой частник к их услугам. Таков уж наш менталитет: каждый сидящий за рулем готов халтурить, и каждый наш гражданин готов пользоваться такой «серой» услугой. Тем более что законодательного заслона такой деятельности нет. Единственное, что препятствует халтуре, - налоговые законы, которые требуют уплаты налога с любых доходов.

**- Слабенькое препятствие, если учесть, что невозможно посадить налогового инспектора в каждый личный автомобиль.**

- В том-то и дело, что сегодня, подвозя пассажира, владелец машины практически ничем не рискует. И еще одна беда постигла нас на определенном этапе: бандитизм, который царил на улицах, в бизнесе и практически во всех видах хозяйственной деятельности, пришел и в такси. В какой форме? В форме «крышевания» главных пассажирообразующих точек города, прежде всего - вокзалов. А ведь через них миллионы людей проходят! Это очень серьезные деньги. Секрета не выдам, если скажу, что, по приблизительным оценкам, нелегальный оборот в сфере частных пассажирских перевозок составляет в целом по столице 500 млн. долларов. И тот, кто получает эти деньги, пользуется прорехами в законодательстве, расставаться с ними не хочет.

**- Сколько, по вашему мнению, такси необходимо городу? Где-то называлась цифра 20 тысяч. Насколько она верна?**

- По минимуму требуется 12-15 тысяч машин. А 20 тысяч - это в идеале, это потолок, который позволит сделать услугу бездефицитной. Но столько машин сразу не раскатаешь, к этой цифре надо прийти. Если бы удалось постепенно увеличить парк до 12 тысяч машин, одновременно наращивая возможности бюро заказов, тогда мы бы справились с любыми кредитами. На данный же момент, скажем так, цивилизованный таксопарк столицы насчитывает 3,5 тысячи машин. Очень и очень мало!

**- Да, ситуация, мягко говоря, запущенная... Но, кажется, и мэры, и правительство города, и Мосгордума не хотят с ней дальше мириться. Принята концепция закона о такси, есть уже и его проект. Достаточно ли внятно сформулирована там политика города по отношению к отрасли? Как вы вообще оцениваете эти документы?**

- Мы участвовали в их подготовке. Концепция, на мой взгляд, была принята очень правильная, хорошая и объективная. Однако своего полного отражения в проекте закона она не получила, а потому его надо дорабатывать. Недостает многих конкретных вещей. Например, не прописан в нем четко механизм, который позволял бы регулировать таксомоторные перевозки. Без этого нельзя поставить таксомоторный бизнес на законные рельсы. Ведь в чем смысл закона? Он должен давать какие-то установки, прописывать права и ответственность сторон. Без этого закон просто не нужен. Особо надо сказать о лицензировании перевозок легковым автомобилем. Сейчас сюда входит все - прокат, экскур-

звал из-за поломки машины и т.д. Просят принять меры. А что мы можем сделать, если пассажира просто ввели в заблуждение? Он думал, что сел в организованное такси, а на самом деле ехал с частником. Организованное такси - не только желтая раскраска и шашечки. Это еще и таксопарк, где ежедневно контролируется состояние техники, где водитель проходит медицинское освидетельствование перед выездом на линию. Только при наличии таких условий город может нести ответственность перед пассажиром. А если человек имел дело с самозванцами, с нелегальными перевозчиками, помочь мы ничем не можем.

**- Наверное, к числу мер по реанимации таксомоторного транспорта сто-**

директиву ни в один парк, ни одному перевозчику. Мы можем лишь разъяснять, убеждать, выработать различные рекомендации, связанные с правилами перевозки, парковки и т.д., внести предложения по тем или иным нормативным документам. Но проконтролировать на месте, в конкретном таксопарке, выполнение тех или иных требований и правил мы не имеем полномочий. Именно поэтому на месте нашего ГУПа должен появиться орган, наделенный функциями по надзору за выполнением требований законодательства в сфере таксомоторных перевозок. Так и записано в решении, которое, по сути, отражает озабоченность городского правительства реальным положением дел в данном секторе.

роду колесят такие контрольные экипажи, появится шанс навести порядок.

Полномочия нужны и для эффективной работы с перевозчиками. Ведь какая ситуация сложилась в настоящее время? Раньше в Москве действовало более двух десятков таксомоторных парков. Они и сейчас остались, но уже в виде акционерных обществ. Вместе с тем в городе существуют еще как минимум 20-25 юридических лиц, являющихся перевозчиками, о которых мы зачастую понятия не имеем: не знаем, где они находятся, кто ими руководит, как у них организованы перевозки. Не знаем, осматриваются ли их автомобили перед выездом, налажен ли медицинский контроль для водителей. В общем, здесь целый пласт работы. И в своем нынешнем качестве мы не можем прийти к такому перевозчику с проверкой. Так что правительство Москвы, принимая решение о реорганизации, выражает понимание данной проблемы.

**- Череда разборок среди частников и таксистов в свое время получила широкий резонанс в СМИ. Понятно, что бились за пассажира. Но при этом бытует мнение: суть конфликта в том, что «бомбилы» предлагают услугу более дешевую, чем организованные таксисты. Ваше мнение на этот счет?**

- Не хочу анализировать суть конкретных конфликтов, но скажу: в ряде случаев дело обстоит с точностью до наоборот. Каждую ситуацию надо рассматривать отдельно. Кроме того, заблуждаются те, кто думает, будто таксист везет пассажира дороже частника. Это полная чушь, поскольку никто всерьез не просчитывал. Конечно, есть частники, которые едут по своим делам и готовы «срубить» хотя бы полтинник на попутчике, но это нехарактерный случай. Тот, кто занимается извозом на постоянной основе, вряд ли возьмет с вас меньше чем 15-20 рублей за километр. Но вы, садясь к частнику, не засекаете расстояние по спидометру. Тут другой менталитет срывает. Есть у вас в кармане, скажем, две сотни, которые вы можете потратить на поездку. Останавливаете частника, он вам говорит, например, что двести рублей - мало. Со следующим разговор складывается иначе, и он соглашается везти вас за такую сумму. Вы довольны, хотя езды вам - всего-то километров восемь. Однако вы не засекали расстояние, а потому посчитать реальную стоимость поездки в пересчете на километр не можете. С такси другая ситуация. Когда водитель сразу называет тариф 15 рублей за километр, вам это кажется дорого. Так и возникает миф, что частник возит дешево, а таксист обдирает.

**- И все-таки, если подвести итог, получат ли в обозримом будущем столица, ее гости и жители надежное и относительно недорогое такси?**

- Получат, здесь уже нет сомнений! Последние решения городского правительства убеждают в этом лучше всего. Но хочу подчеркнуть: такси в принципе не может быть дешевле услуг частника. Давайте посмотрим, как работает частник, условно говоря - дядя Вася. Он держит свой обшарпанный «жигуленок» прямо под окнами. Утречком худо-бедно выезжает, в лучшем случае заправляется бензином и заливает жидкость в бачок стеклоомывателя. Какие тут расходы? Какая тут себестоимость? Плюс к тому дядя Вася нигде не зарегистрирован, никаких налогов никому не платит. Берет пассажира, торгуется и везет. А теперь сравним эту ситуацию с цивилизованным такси. Во-первых, таксопарк - сложная инфраструктура, требующая серьезных расходов по ее содержанию. Надо иметь помещение, ремонтную базу и соответствующий обслуживающий штат. И все должно подчиняться четким правилам, поскольку в любой момент может появиться транспортная инспекция и проверить, в каком состоянии, например, выходит машина на линию, есть ли в парке медицинский контроль, выдаются ли путевые листы и т.д. Кроме того, надо и налоги платить.

**- Тем не менее вы уверены, что на рынке транспортных услуг будущее - за цивилизованным такси?**

- Уверен, что такси вернет утраченные позиции, это обязательно произойдет. Потому что частник в конечном итоге не может предложить услугу того качества, которое присуще только хорошо организованному такси с развитой службой оперативного приема заказов.

**Петр ПОЛЫНОВ**

**Магомед МЕРОВ:**

## РЕАНИМАЦИЯ ТАКСИ

Магомед Махмудович МЕРОВ родился в 1946 году в Кабардино-Балкарии. Окончил МАДИ в 1969 году. Трудовой путь начал слесарем-авторемонтником пятого разряда, затем работал мастером ремонтной зоны, механиком автоколонны, начальником технического отдела, главным инженером и директором таксомоторного парка, главным инженером Мосавтолегтранса. В период перестройки успешно занимался бизнесом, организовал совместное российско-японское предприятие. Позже возглавил Ассоциацию легкового автомобильного транспорта г. Москвы, в настоящее время - руководитель ГУП «Московский таксомоторный транспорт». Удостоен почетного звания «Заслуженный работник транспорта РФ», является советником мэра Москвы. Женат, имеет сына и дочь. Хобби - конный спорт, охота, плавание.

сионное обслуживание, такси. Однако такси настолько специфично, что его нельзя смешивать с другими видами транспортной деятельности. Промышлять встречи-проводами на вокзалах можно ведь на любом автомобиле. Не нужен для этого таксометр, желтая раскраска и шашечки, фонарь на крыше. Вся эта атрибутика нужна только нам, с ее помощью пассажир определяет, что машина - именно такси. Он знает, что, когда таксометр включен, ему не надо торговаться с водителем. Ведь суть такси в его названии: проезд по определенной таксе. Может быть, имеет смысл вообще из федерального закона о лицензировании исключить перевозки легковым автомобилем на коммерческой основе? Если такое произойдет, Москва как субъект Федерации получит возможность прописать свои требования к такси, к тому, как оно должно выглядеть и функционировать. Это в интересах города, и пассажира, и перевозчика.

**- То есть необходимо законодательное урегулирование таксомоторных перевозок на федеральном уровне?**

- Без этого не обойтись. Пытаясь что-то сделать на уровне города, мы постоянно наталкиваемся на пробелы в федеральном законодательстве. Ведь что сейчас происходит? Люди, которые готовы прикрепить элементы атрибутики такси на личные «жигули», «запорожец» и чуть ли не на «оку», по сути дела вводят пассажира в заблуждение. К нам часто приходят письма с жалобами по поводу обчетов, люди пишут о том, что они опоздали на во-



ФОТО ЮРИЯ СТРОКОВА

**лицы относится и грядущая реорганизация вашего предприятия. Зачем она потребовалась и в чем ее суть?**

- Второго марта на совещании у мэра принято решение в месячный срок подготовить предложения о создании на базе ГУП «Московский таксомоторный транспорт» государственного учреждения или отдела в составе Департамента транспорта и связи г. Москвы. Чем вызвана такая мера? В той организационно-правовой форме, в которой мы сегодня находимся, каких-то реальных рычагов воздействия на сложившуюся ситуацию у ГУПа нет, хотя на нас ошибочно пытаются иногда списывать недостатки работы таксопарков. Сразу скажу, что ГУП не управляет таксопарками, которые являются самостоятельными акционированными предприятиями. Мы даже по Гражданскому кодексу не можем воздействовать на их работу. Вообще, чтобы управлять чем-то, надо быть представителем государства. А наше предприятие, по сути дела, коммерческое. Мы сегодня не имеем права послать какую-либо

**- Но предлагаются две возможности - создать вместо ГУПа либо государственное учреждение, либо отдел департамента. Какой орган, на ваш взгляд, был бы более эффективен?**

- Даже если образуют государственное учреждение, оно все равно будет подчинено департаменту. И предпочтительнее все-таки именно госучреждение, потому что никакой отдел или управление в структуре департамента не сможет должным образом выполнять функции надзора и контроля. Главное должно решаться не в кабинетах, а на улицах города и в таксопарках. Как я понимаю, такое учреждение должно иметь как минимум десять линейных экипажей, работающих в круглосуточном режиме. В составе экипажа - водитель и не менее двух инспекторов. Они должны быть наделены правом останавливать такси и проверять его работу: как и по какой стоимости везут пассажира, все ли соответствует правилам, установленным городом. Когда таксисты и пассажиры будут знать, что круглые сутки по го-