
УДК 656.12

РАЗРАБОТКА ЕДИНЫХ ТРЕБОВАНИЙ К ПРОБЛЕМЕ ТАКСОМОТОРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Ст. преп. Груздов Г.Н., студ. Климок И.Г.,
студ. Дзусова С.Ю, студ. Кулаева В.Р.

Кафедра организации производства
и экономики промышленности.

Северо-Кавказский горно-металлургический институт
(государственный технологический университет)

В публикации затронута проблема нормативных преобразований в вопросе таксомоторных перевозок в период рыночных преобразований России.

Система таксомоторных перевозок при своей внешней простоте является сложнейшей социальной организационно-экономической моделью, включающей в себя, кроме транспортной составляющей, различные элементы и взаимосвязи, в том числе экономическую безопасность и охрану жизни и здоровья людей.

Как и во всех подобных системах и моделях, закономерности их функционирования, внутренних и внешних взаимодействий в большой степени определяются размерами самой системы.

Организация таксомоторных перевозок в каждом субъекте Российской Федерации должна основываться в приоритетном порядке на тех стандартах, которые направлены на решение проблем, отражающих специфику конкретного региона (республики, области, края).

В этом контексте проблема заключается во взвешенном и справедливом распределении предметов регулирования между федеральным уровнем и полномочиями субъектов Российской Федерации.

В настоящее время транспортная система переживает серьезные проблемы.

Предварительный анализ функционирования легковых такси в крупных мегаполисах и больших городах мира подтверждает достаточно глубокое нормативно-техническое и правовое регулирование со стороны руководства городов, а также строжайшие меры наказаний за нарушения в этой сфере

деятельности. К числу предметов регулирования, как правило, относятся тарифы на перевозку, конструкция и дополнительное оборудование автомобилей, экологический класс, качество и безопасность услуги, количество автомобилей-такси, подготовка и профессиональный уровень водителей, контрольно-надзорная деятельность.

К основным параметрам городского такси, требующим основательного регулирования, могут относиться:

а) научно-технические:

– определение максимального количества автомобилей-такси;

– установление «предельного возраста» (пробега) подвижного состава;

– требования к комплектации подвижного состава и его экологическому классу;

– разработка методики автоматизированного поиска и оптимального размещения заказа;

– разработка методики автоматизированного поиска и оптимального размещения заказа;

б) организационно-управленческие:

– требования к диспетчерско-расчетному центру такси;

– требования к водителю такси;

– обоснование движения автомобилей-такси по выделенным полосам общественного транспорта;

в) финансово-экономические:

– тарифы на перевозку пассажиров;

– финансовый контроль системы платы за проезд;

– формирование налогооблагаемой базы перевозчиков;

г) контрольно-надзорные:

– контроль за осуществлением незаконных таксомоторных перевозок;

– надзор за надлежащим исполнением действующего законодательства «законными» перевозчиками;

– формирование судебной практики по исключению незаконных перевозок и устранению нарушений действующего законодательства «законными» перевозчиками.

Теперь коснемся вопроса требований к образовательному уровню водителей такси и других специалистов таксомоторного бизнеса

Требования к образовательному уровню водителя такси должны быть узаконены нормативным правовым актом субъектов Российской Федерации. Допуск к профессии «водитель такси» будет осуществляться только на основании специального документа (водительской лицензии, сертификата соответствия и т.д.), который будет выдаваться по окончании специальных курсов в установленном учебном объеме специально аккредитованными учебными заведениями. Аналогичный подход должен быть применен и к операторам рынка таксомоторных перевозок.

Технология организации подготовки кадров для таксомоторной деятельности остается открытой. Проблема заключается в том, что на сегодняшний день в общероссийском Классификаторе специальностей по образованию нет соответствующих программ подготовки по рассматриваемому направлению. Более того, общероссийский Классификатор профессий рабочих, должностей служащих и тарифных разрядов не содержит профессий, напрямую связанных с организацией таксомоторных перевозок. Таким образом, решение проблемы возможно либо путем внесения заявленных специальностей и профессий, либо путем применения процедур сертификации (корпоративного стандарта). Существующее законодательство позволяет создавать общероссийские и региональные системы сертификации при компетентных органах исполнительной власти Российской Федерации. Федеральные законы № 69-ФЗ от 21.04.2011 и № 34-ФЗ от 23.04.2012 позволяют органам региональной власти реализовать свои полномочия в области регулирования таксомоторной деятельности, а процедура сертификации и разработка корпоративного стандарта позволяют применить принцип легитимности принимаемых решений.

Наиболее проблемной составляющей в сфере кадрового обеспечения системы такси является водительский состав. Водитель такси является самостоятельной квалификационной единицей, и для получения этого статуса водитель, кроме

профессиональных компетенций, должен подтвердить свое соответствие дополнительным требованиям.

Одним из основных регуляторов рынка таксомоторных перевозок является их предельное количество и связанное с ним ограничение предельного возраста (пробега) автомобилей. Эти два параметра в комплексе определяют систему обновления парка и обеспечивают заданный уровень качества услуг и конкурентоспособность субъектов таксомоторного бизнеса.

Определение оптимального количества легковых автомобилей-такси решает целый спектр вопросов, начиная от снижения интенсивности транспортных потоков и заканчивая улучшением экологии. Необходимо постоянное осуществление различных мероприятий в направлении повышения организации и качества таксомоторных перевозок, которые в том числе будут обеспечивать социально-экономическое развитие субъектов транспортного обслуживания.

Анализ существующих подходов к определению количества автомобилей-такси и имеющиеся практики показывают, что единого унифицированного метода определения не существует, и расчет должен вестись на основании совокупности рассматриваемых методов, а также должен иметь возможность адаптироваться к изменяющимся потребностям исследуемого региона.

По результатам рассмотрения существующих методов определения оптимального количества автомобилей-такси (спроса на таксомоторные услуги) наиболее адекватной и точной, а также учитывающей характерные особенности различных мегаполисов представляется модель, основанная на анализе переменных, влияющих на количество такси.

Следует учитывать, что модель определения количества автомобилей-такси необходима прежде всего для обеспечения стандартов обслуживания населения таксомоторными перевозками. Разработанная модель требует дальнейших исследований и апробации для различных городов и мегаполисов, а также уточнения коэффициентов путем статистических исследований зависимости количества автомобилей-такси и рассматриваемых переменных.

Мировая практика организации таксомоторных перевозок в крупных городах свидетельствует о том, что органы государственной власти и операторы таксомоторного бизнеса объединяют свои усилия с целью разработки стандартов таксомоторного обслуживания для достижения оптимума соотношения интересов перевозчиков, органов государственной власти и населения.

