

Медведев А.П.

Такси как бизнес: как заработать водителем, как создать диспетчерскую, как сдать машину в аренду.

Книга «Такси как бизнес» предназначена для широкого круга предпринимателей - как начинающих, так и опытных — интересующихся сферой пассажирских перевозок. Как известно, в апреле 2011 года был принят печально известный Федеральный закон № 69 «О внесении изменений...», прозванный в народе «Закон о такси». Этот документ в корне поменял структуру этого бизнеса, причем, за нарушение отдельных пунктов закона предусмотрены поистине драконовские штрафы — до 200 000 рублей и выше. Как же заработать в такси в новых условиях? Об этом рассказывает в своей книге Медведев Артем Павлович, предприниматель, более 3-х лет занятый в данной сфере и признанный в 2009 году «Лучшим предпринимателем Удмуртской республики». В 2011 году стал инициатором и возглавил движение «Похороны легального такси» в Удмуртской республике, благодаря которому в рамках отдельного региона профессиональное сообщество таксистов смогло отстоять большинство своих прав и отбить навязываемые законом поправки на местном уровне. Так же является владельцем ресурса Tax-Vopros.ru, в котором рассказывает о своем опыте, а так же консультирует начинающих предпринимателей.

Книга содержит подробные инструкции (вплоть до образцов заявлений и печатной документации) для тех, кто желает заработать в такси как простой водитель, для открытия собственной диспетчерской службы такси, а так же для сдачи автомобилей в аренду в качестве такси. Так же вы найдете истории из жизни других предпринимателей, которые заняты в данном бизнесе. Книга имеет четко выраженную практическую направленность и может быть рекомендована для ознакомления перед началом собственного бизнеса в сфере легковых перевозок.

Оглавление

| | |
|--|-----|
| Введение..... | 4 |
| Глава 1. История такси от СССР до РФ..... | 6 |
| Глава 2. Федеральный закон ФЗ-69 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»..... | 14 |
| Глава 3. Реакция водителей на ФЗ-69..... | 23 |
| Глава 4. Как устроен бизнес такси?..... | 36 |
| Глава 5. Как устроена Служба Такси..... | 44 |
| Глава 6. Как раньше сдавали машины в аренду..... | 55 |
| Глава 7. Как изменился рынок после принятия ФЗ-69..... | 58 |
| Глава 8. Как заработать в такси частнику..... | 62 |
| Глава 9. Выбор автомобиля для такси..... | 74 |
| Глава 10. Коммуникатор и заключительные положения..... | 82 |
| Глава 11. Приложение. Регистрация ИП, налогообложение, Пенсионный фонд, снижение выплат..... | 88 |
| Глава 12. Из практики — о чем помнить и чего опасаться водителю..... | 101 |
| Глава 13. Создание своей службы такси..... | 117 |
| Глава 14. Вводная инструкция для водителя такси (пример-образец)..... | 151 |
| Глава 15. Организуем свой таксопарк..... | 159 |
| Глава 16. Приложение — Договор аренды ТС без экипажа..... | 184 |

| | |
|---|-----|
| Приложение к главе 16. Наиболее частые поломки автомобиля..... | 194 |
| Глава 17. Заключение. | 201 |

Введение.

История такси тесно связана с историей автомобильного транспорта.

Первые автомобили появились, как известно, в конце 19 века в Европе и долгое время были роскошью для немногих состоятельных господ. Удачное применение «конвейера» на заводах Форда снизило цену на них до такого уровня, когда они стали доступны массовому покупателю. Именно с этого момента началась история такси.

Слово «такси» созвучно со словом «такса» — сбор, платеж. В английском языке слово «tax» — дословно переводится как «налог», «сбор». Отсюда пошло и название всей отрасли. Кстати, английские «кэбы», выполняющие роль такси в Объединенном Королевстве, получили свое название от слова «кабриолет». Так в конце XIX века именовали открытые двухколесные повозки на лошадиной тяги, используемые для частного извоза. В России лондонские «кэбы» тоже есть — еще в 1996г была создана фирма «МосКэб», существующая по сей день. В ее таксопарке около сотни классических английских автомобилей Ноорег Metrocab.

С этой фирмой связана трагическая история, которая касается бизнеса такси. В 2004 году фирма «МосКэб», возглавляемая 39-летним Феликсом Нейманом, получила преимущественное право на обслуживание столичных аэропортов — Шереметьево и Внуково. Цены на поездку были фиксированы и не зависели от времени суток — очевидно, что это нравилось властям, которые хотели навести порядок на этом рынке (для справки, и тогда, и сейчас уехать из аэропорта ночью на частнике будет стоить под 3000 р., а в МосКэбе эта цифра была от 900 до 1500 рублей в зависимости от пункта назначения). Видимо, это сильно не понравилось кому-то из конкурентов, потому что «кэбы» стали занимать первую линию парковки у выходов с аэропорта. 11 января 2005 года Феликс Нейман был расстрелян у подъезда собственного дома.

Бизнес такси — это серьезные деньги, особенно, в столице. И попытки навести порядок на этом рынке предпринимались неоднократно, однако почти никогда не приносили должного успеха. Я веду к тому, что события 2011 года, когда всех таксистов массово заставили получать лицензии — это далеко не первая и, думается, не последняя попытка властей закрутить гайки.

Что же до МоскЭба — фирма существует до сих пор, все машины (универсалы Форды и Шевроле) в собственности, лицензированы. Однако сейчас это небольшая компания, не играющая значительной роли на рынке такси.

В настоящее время рынок такси хорошо развит во всем мире, в первую очередь, в крупных городах. Где-то этот рынок упорядочен (желтые такси в Нью-Йорке на Манхэттене, красные машины такси в Китае и Гонконге, черные «кэбы» в Лондоне и так далее), где-то он не упорядочен и складывался стихийно. Нельзя определенно сказать, что лучше — когда рынок развивается сам собой или же когда его начинают «сверху» упорядочивать власти.

Как известно, в России с недавнего времени вступил в силу Федеральный Закон №69, который прозвали «Закон о такси». Он призван, по задумке властей, навести порядок на рынке такси в России, сделать его цивилизованным и прозрачным. Задумка хорошая.

Но что на самом деле несет в себе этот закон? Как работал этот рынок раньше, причем не только в мегаполисах, вроде Москвы и Санкт-Петербурга, но и в небольших городах? Как этот закон повлияет на эту сферу экономики сейчас? И самое главное — как на этом можно заработать простому предпринимателю теперь?

Обо всем этом будет подробно написано в этой книге.

Как всегда, в этой книге вы найдете только реальные истории реальных людей. Никаких выдумок, никаких историй — только жесткая практика, продиктованная жизнью.

Переворачивайте страницу — мы приступаем.

Глава 1. История такси от СССР до РФ

Чтобы понять настоящее, нередко приходится заглядывать в прошлое. Ибо история имеет свойство повторяться, а мы — люди — так ничему у нее и не учимся.

Хотя первые такси появились у нас еще до революции (это были автомобили марки «Рено» и «Фиат»), в первое время после революции и Гражданской войны они были не «в фаворе» у новых властей: считалось, что такси — это буржуазный пережиток, элемент роскоши, чуждый новому советскому человеку. Да и кого было возить? Нищая и разрушенная страна не имела того класса, который мог позволить такую роскошь, как платить за поездку на автомобиле.

Однако во времена НЭПа такси вернулись — вернулись уже в молодую советскую республику. Как известно, в ходе реализации «НЭП» (Новой Экономической Политики) Советы разрешили частную собственность и малое предпринимательство — тут же появились предприниматели-«нэпманы», которые открывали магазины, рестораны, лавки, небольшие мануфактуры и, естественно, в результате своей деятельности зарабатывали деньги. Лучше всего этот период описан у Ильфа и Петрова в «Золотом теленке» с его бессмертным водителем Адамом Козлевичем.

Когда началась Вторая мировая, стране снова стало не до развлечений, поэтому третий раз таксисты вернулись на советские дороги уже в 50-е. И вот тогда это были уже отечественные автомобили: «Эмки», «Победы», «Волги» — и с тех пор «такси» уже никуда не исчезало.

Нельзя сказать, что обычным людям эта услуга была доступна. Как говорится, «наши люди на такси в булочную не ездят!» Говорят, километр в такси стоил около 20 копеек, по тем временам это было равнозначно двум буханкам хлеба. Если перевести это в нынешние цены, то это около

25-45 рублей за километр (исходя из стоимости буханки хлеба в разных регионах). Как видно, это несколько выше нынешних расценок на услуги такси (Москва 11 млн. чел 19-35 рублей/км, Краснодар 1 млн.чел 15-24 рубля/км, Ижевск 0,5 млн.чел 12-15 рублей/км).

Однако не только из-за цен в Советском Союзе граждане редко пользовались такси — самих машин такси было очень мало. Из-за этого спрос на услуги таксомоторов намного превышал предложение. В результате, водители нередко брали повышенную цену — фраза «два счетчика» пришла именно из тех времен. Если же нужно было ехать по обычной цене, начинались отговорки: «не по пути», «еду в парк» и так далее.

Конечно, в любой экономической системе спрос рано или поздно уравнивается предложением — раз уж официальные таксопарки не могли удовлетворить потребности в перевозках, появились «частники». Сперва это все было «из под пола», никто не афишировал свои услуги, но вскоре в аэропортах и на вокзалах стали появляться мужчины в кепках, услужливо предлагавшие частную машину для поездок по городу.

И хотя «частного» такси в СССР не было — были только государственные таксомоторные комбинаты и крупные автопарки — однако, бомбилы появились именно в СССР. Началось все с крупных городов: Москва и Санкт-Петербург, а так же с южных Черноморских курортов, где народ всегда умел делать «левые» деньги.

В чем было отличие между частником и официальным таксистом?

Государственные таксопарки хорошо готовили водителей — сперва новичок проходил обучение, накатывал часы на автомобиле по городу, сдавал аттестацию и только

потом выходил на линию. Все автомобили таксопарков имели одинаковую расцветку — в разные годы это был красный цвет, салатовый, потом уже желтый.

У всех таксомоторов была клетчатая раскраска по бокам, так называемые «шашечки», сохранившиеся до сих пор. Машины обслуживались в автопарке — были механики, было оборудование. Однако из-за всеобщего дефицита, часто не хватало запчастей, резины — нередко, завскладом «распределял дефицит по нужным людям». Второй бедой государственного таксопарка было отношение к автомобилям — не бережное, потому что «не свое»! Многие представители старшего поколения вспоминают, что «в машинах часто не было дверных ручек — оторваны, обломаны». И это было в порядке вещей — такие вещи хоть и влияют на отношение клиентов, но не влияют на ходовые качества автомобиля.

Частник проходил обучение езде только в автошколе и потом набирался опыта самостоятельно — но тогда это было не так важно, как сейчас. Самих машин в городах было мало, пробок не было, дороги были свободны. Поэтому аварии случались очень редко.

Машина частника никак не выделялась из общего потока. Позже частники стали ставить на крышу «шашечки» — фонарик с плафоном из желтого пластика, на котором были квадраты черного и желтого цвета. Это стало отличительным знаком всех «бомбил».

Обслуживание автомобиля тоже лежало на частники — в 70-е годы они справлялись с этим лучше, их автомобили и изнутри, и снаружи были получше, чем в таксопарках. Почему? Бомбила имел хороший «левый» доход, к тому же дружил с теми, кто «сидел на дефиците». Были свои заправщицы, которые продавали на колонке бен-

зин более высокого качества, были «свои люди» на СТО (станция технического обслуживания).

Что касается цен, частник, как правило, брал большую таксу, чем официальный таксопарк, хотя за все подобные «леваки» в СССР строго наказывали и били по рукам. Но и с такими ценами клиенты у таксистов-частников были.

По сравнению с официальным таксопарком, частник никогда не «ехал в парк», не был «занят» — его можно было «взять» без очереди. Если клиент был при деньгах — частник всегда был к его услугам.

В Советском союзе при деньгах были, как правило, «теневики» - предприниматели из теневого сектора экономики: подпольные «барыги», «цеховики», начинающие «кооперативщики» и так далее. В общем, не самый законопослушный контингент. Наверное, именно с тех времен такси ассоциируется с чем-то нелегальным, с каким-то элементом «красивой» жизни. Особенно такая связь усилилась с введением в 80-е сухого закона: в магазинах водку купить было нельзя, а вот у таксиста ее можно было купить «из-под полы».

Как известно, Советский Союз распался в начале 90-х, а вместе с ним исчезло и государственное такси. Как и везде в стране, на этом рынке начался бардак и хаос — исчезла понятная тарифная сетка, цены брались нередко «от фонаря». Не считалось чем-то предосудительным обмануть или обсчитать клиента. Иностранцам в Москве называли цену в несколько раз больше, а уж байку про иностранца, взявшего такси на Площади Трех Вокзалов, знают, наверное, все.

В отсутствие всякого регулирования, эта отрасль экономики, как и многие другие сферы малого бизнеса, попала под влияние бандитов. Они стали «крышевать» таксистские точки, выгонять оттуда «чужих» водителей, не

плативших дани. Таксисты стали развозить по заказам проституток (причем, и сейчас некоторые таксисты этим не брезгают), начались разборки и война за «хлебные места» (убийство Феликса Неймана из «МосКэб» — это далеко не единственный случай расправы над конкурентами в этом бизнесе). «Хлебные» места — аэропорты, вокзалы, гостиницы и дорогие рестораны. Если посмотреть, то и сейчас там полно полулегальных машин непонятного происхождения.

Из-за повсеместного беззакония 90х, нередкими стали случаи насилия — причем, как со стороны таксистов (водители обчищали карманы пьяных клиентов, например), так и со стороны пассажиров (до сих пор случаются нападения на водителей такси — удавки на шею, нож через заднее сиденье и другие жуткие истории).

Власти пытались выправить ситуацию, но делали это довольно «совковыми», т.е. запретительными, методами — в частности, в декабре 1995 был принят закон «О безопасности дорожного движения», в результате которого такси стало лицензируемым видом деятельности. То есть на законодательном уровне таксовать запретили всем, у кого не было лицензии — однако на бытовом уровне закон не выполнялся вообще. Я хочу заметить, что ситуация с выдачей «лицензий» или «разрешений» в сфере такси не нова — мы это уже проходили в 90-е. И техосмотр дважды в год — это тоже не изобретение Ф3-69, таксисты еще с 1995 года должны были проходить ТО в обязательном порядке дважды в год, просто никто эту норму закона не выполнял. Строгость наших законов не зря компенсируется необязательностью их исполнения.

Во что вылилось лицензирование такси после 1995 года? Новые службы такси почти не появлялись (деньги не приходили в эту область из-за административных барьеров, в частности, из-за лицензирования). А бомбилы никуда не

ушли. Во время того бардака, который был тогда в стране, милиция зачастую не обращала на них внимания — были дела и поважнее. За таксистов брались во время так называемых «рейдов» — это когда в плане у сотрудника ДПС стоит пометка «С 5 по 15 число штрафовать нелегальных таксистов, не менее 10 протоколов в день». Поштрафуют день, два, три — и снова все встанет на свои места.

В этом свете, принятие Закона «О такси» в 2011 не кажется чем-то новым. Просто те, кто недавно работают в этой сфере, не знают всей предыстории. Как тогда было, так и сейчас останется крышевание самых лакомых точек либо бандитами, либо вороватыми полицейскими. Проверять таксистов будут так же, как и раньше — периодически будут проводиться рейды, во время которых будут ловить мелкую шушеру, а матерым бомбилам все будет нипочем. Как тогда таксопарки конкурировали с нелегалами — так будет и сейчас. Вряд ли закон принесет много пользы, улучшит качество перевозок, снизит цены и повысит культуру обслуживания, ведь уже сейчас за небольшие деньги можно обойти закон и получить заветную «лицензию» через «левую» фирму без открытия ИП и уплаты налогов.

Если уж брать из истории примеры, когда принимаемые властями решения, в самом деле, приводили к хорошим результатам, то нельзя не вспомнить об отмене лицензирования перевозок легковым такси в 2005 году.

Тогда законодатели очень неожиданно взяли, и отменили лицензии в этой отрасли экономики. Нельзя сказать, чтобы была какая-то общественная кампания на этот счет — просто разрешили открывать фирмы-такси всем, кто желает это делать! Народ оценил такой шаг не сразу, а вот предприниматели смогли перестроиться довольно быстро. По всем городам — большим и малым — стали появляться новоиспеченные «Службы такси». В обычном смысле сло-

ва, далеко не всегда это были именно «Службы» — со своими автомобилями, со своими мастерскими, с трудоустроенными водителями. Рынок диктовал свои условия — содержать таксопарк накладно. Водители не жалеют чужие машины. Расходы на мастеров — это рост тарифов, а конкуренция заставляла снижать цены. Поэтому к концу 2000-х рынок и пришел к тому логическому разделению обязанностей, которое просуществовало до 2011г. А именно: рынок окончательно разделился на водителей (на своем авто) и на диспетчерскую (собственно, раскрученный номер той самой «Службы такси»). Собственные автопарки были разве что у служб в крупных городах-мегаполисах. Во всех малых и средних городах работали диспетчера и водители-частники.

Водитель сам следил за своей машиной. Диспетчера получали и распределяли заказы. Так как диспетчерских было много, то конкуренция заставляла снижать цены. В итоге, из удовольствия для состоятельных, такси стало непременным атрибутом жизни — студенты ездили в ВУЗ, бабушки ездили на садоогороды или в больницу, менеджеры вызвали такси, чтобы не опоздать на работу, подвыпившие мужчины — чтобы без проблем добраться до дома.

Интересно так же взглянуть на феномен такси в малых городах:

В малых городах (до 100 000 человек), в которых нередко система общественного транспорта либо умерла, либо остались лишь коммерческие маршруты, такси стало наиболее популярным видом транспорта. Например:

- 1) город Агрыз, Агрызский район Республики Татарстан, 26 000 человек. Общественного транспорта в городе нет. Средняя поездка по городу до принятия закона 30-40 рублей «в любую точку».

- 2) Поселок Малая Пурга, Удмуртская республика, 8 600 человек. Общественного транспорта никогда и не было. Поездка по городу до принятия закона — 30-40 рублей. В соседние деревни — 80-120 рублей (да-да, народ запросто ездил на такси из деревни в деревню!).
- 3) город Можга, Удмуртская республика, 56 000 человек. Общественный транспорт — только коммерческие автобусы (ПАЗики, цена билета 14 рублей). Стоимость такси по городу — 50-70 рублей. Если вас четверо, то дешевле уехать на такси, чем ждать автобус и мерзнуть на улице!

Вот как было на этом рынке в 2011 году до того, как принят «Закон о такси».

Теперь давайте посмотрим, зачем был принят закон «О такси» и что теперь требуется, чтобы быть легальным таксистом. Ниже будет приведен весь закон целиком, однако чтобы не забивать голову читателя, я даю свои короткие комментарии, поясняющие о чем та или иная статья.