

УДК 621.43

UDC 621.43

05.00.00 Технические науки

Technical sciences

**ПРИНЦИПЫ ОРГАНИЗАЦИИ И РАБОТЫ
КОЛЛЕКТИВНОГО ТАКСИ****PRINCIPLES OF ORGANIZATION AND OP-
ERATION OF COLLECTIVE TAXI**

Антониади Георгий Дмитриевич
РИНЦ SPIN-cod=9743-6706
Начальник управления информационно-
коммуникационных технологий и связи
*Администрация муниципального образования го-
род Краснодар, Краснодар, Россия*

Antoniadi Georgiy Dmitrievich
RSCI SPIN-cod = 9743-6706
Head of Information and Communication Technolo-
gies and Communications
Administration of Krasnodar City, Krasnodar, Russia

Объём перевозок пассажиров легковыми такси составляет 6-9% от общего объёма перевозок всеми видами общественного пассажирского транспорта и зависит от численности населённого пункта. Основное назначение и преимущество такси – предоставление услуг по перевозке пассажиров по маршруту, назначаемому заказчиком, круглосуточная работа и комфортные условия проезда. Для разгрузки ТС города, особенно в часы пик предлагается ввести новый вид оперативного обслуживания пассажиров – коллективное такси. Оно предназначено для перевозки нескольких пассажиров, следующих в одном направлении, но имеющих разные конечные пункты высадки, при этом стоимость проезда существенно ниже, чем в обычном такси. Организационно, коллективное такси может быть унитарным таксомоторным предприятием со стандартной структурой должностного и численного состава работников или подразделением таксомоторного парка

The volume of transportation of passengers by taxi is 6-9% of the total traffic of all kinds of public transport depends on the size of the settlement. The main purpose and the advantage of a cab is providing services for the transportation of passengers on the route, appointed by the customer, around the clock work and comfortable travel. To unload the transport system of the city, especially during peak hours, it is proposed to introduce a new type of operational-servicing passengers - a collective taxi. It is designed to transport multiple passengers traveling in the same direction, but with different destinations landing, while the fare is much lower than in a normal taxi. In organizational sense, collective taxis can be a unitary taxi company with the official standard structure and the quantity of the workers or a division of the taxi park of the city

Ключевые слова: КОЛЛЕКТИВНОЕ ТАКСИ

Keywords: COLLECTIVE TAXI

Парк частных такси повсеместно растёт, и он активно участвует в городских корреспонденциях. По данным статистики на 2011 г. объём перевозок пассажиров легковыми такси составляет 6-9% от общего объёма перевозок всеми видами общественного пассажирского транспорта и зависит от численности НП. По экспертным оценкам, только в Оренбурге с населением около 550 тыс. жителей такси перевозят около 4 млн пассажиров в год [1].

Кроме того, основное назначение и преимущество такси – предоставление услуг по перевозке пассажиров по произвольному маршруту, назначаемому заказчиком и круглосуточная работа такси.

Существуют различные виды индивидуальных такси, которые различаются назначением, емкостью – количеством посадочных мест, способом связи с диспетчером и др.

Индивидуальные такси. Чаще всего в качестве автомобилей такси используются седаны или минивэны. В развитых странах таксисты координируют свои действия с диспетчером таксопарка, который может передавать водителям сведения о заказах по радиосвязи, либо при помощи телефона. В японских такси для этой цели используется навигация через GPS. Отдельной категорией выделяются такси, которые осуществляют вывоз пассажиров путём прямой интеграции с инфраструктурой множества реальных такси. Заявка пассажира попадает в распределительный центр, откуда с учётом приоритета обслуживания клиента (например, цена), попадает в информационные системы десятков таксопарков. Как результат — возможность подбора машины по тарифу или другим критериям и значительно большая вероятность подачи машины.

Сильными сторонами служб такси является доставка в любую часть города в любое время в кратчайшие сроки и круглосуточный график работы. Но наряду с этим, существует ряд слабых сторон:

- высокая стоимость услуг;
- низкая пассажировместимость;
- возможность отказа в обслуживании в связи с отсутствием свободных машин;
- нечеткое время подачи;
- большая численность «нелегалов» (около 85 % по данным 2010 года), а это часто предопределяет низкий уровень обслуживания: опоздание, приезд по другому адресу, попытки водителя получить больше заявленного тарифа. Нередки случаи нападения на пассажиров.

Маршрутные такси осуществляют перевозки по определённым линиям — маршрутам. Они отличаются от автобуса тем, что перевозят не-

большое количество (до 10) пассажиров и осуществляют остановку и высадку пассажиров только по требованию не только на остановках общественного транспорта, но и во всех местах по пути следования.

Коммунальное такси осуществляет перевозки грузов по регулярным и не регулярным маршрутам с использованием машин разного класса. Заявки диспетчерская коммунального такси обрабатывает круглосуточно от жителей одного населенного пункта (района, микрорайона, коммунальной сети города).

В больших городах РФ имеются полностью легальные таксомоторные предприятия со всеми атрибутами: собственный автопарк, техосмотр, счётчики и т. д. Есть также полностью нелегальные частные извозчики. В малых городах России распространены полулегальные фирмы, по статусу находящиеся где-то посередине, состоящие из водителей, директора и диспетчеров. Такие предприятия работают круглосуточно и только по вызову.

Ремонт, техобслуживание и заправка производятся водителями за свой счёт и в личных гаражах, поскольку таксопарка, как такового, нет. Оплата может быть фиксированная, одинаковая для любых расстояний по городу или фиксированная для районов доставки. Счётчики отсутствуют, поэтому, строго говоря, такие перевозки не являются таксомоторными (нет платы «по таксе»). Как правило, можно заказать поездку в другой близлежащий населённый пункт, но осуществляются и более дальние поездки — в местный областной центр или даже дальше.

Дневная выручка остаётся у водителей, которые обязаны сдать в «общий котёл» либо процент от выручки, либо фиксированную сумму за сутки (рабочую смену) либо за каждый заказ. Из «общего котла» оплачиваются труд диспетчеров и другие расходы. График работы водителей и диспетчеров, как правило, "день-ночь-отсыпной-выходной" или по желанию водителя (если он имеет другую трудовую занятость). Автомобили не проходят обязательного ежедневного техосмотра перед выходом на ли-

нию. Водители не проходят обязательного ежедневного медосмотра. Достоинствами таких фирм являются круглосуточный график работы и быстрый приезд по вызову. Недостатком является повышенная опасность поездок из-за отсутствия тех- и медосмотра. Правовой статус таких предприятий неясен.

Таксомоторный транспорт служит для индивидуального обслуживания пассажиров с выбором маршрута движения по желанию заказчика и оплатой проезда по индивидуальному (устному) договору между водителем и пассажиром. Клиент обычно заказывает такси по телефону или через Internet, но может и просто остановить проезжающий таксомотор на улице. Поэтому он является самым оперативным видом общественного транспорта.

Для разгрузки ТС города, особенно в часы пик во многих городах мира предлагается ввести новый вид оперативного обслуживания пассажиров – **коллективное такси**. Оно предназначено для перевозки нескольких пассажиров, следующих в одном направлении, но имеющих разные конечные пункты высадки, при этом стоимость проезда делится на всех, т.е. для пассажира становится существенно меньше – чем больше пассажиров, тем меньше оплата поездки.

Оплата поездки может определяться двумя способами:

- пропорционально пройденному пути - в начале маршрута цена проезда одного человека самая низкая, т.к. стоимость поездки делится на всех клиентов, по мере уменьшения числа пассажиров стоимость поездки для оставшихся клиентов КТ возрастает, т.к. делится на меньшее их количество.
- фиксированная стоимость, одинаковая для всех клиентов КТ, не зависящая от их количества и места высадки каждого. Она должна быть меньше стоимости проезда в обычном такси.

Фиксированная оплата предпочтительнее, т.к. упрощает процедуру

расчёта водителя с пассажирами.

Для работы (обслуживания) такси в диспетчерском пункте собираются предварительные и текущие заявки клиентов, затем пункты доставки, расположенные в одном направлении, объединяются в один маршрут. Цель нововведений - повысить количество перевозимых пассажиров, не увеличивая при этом число автомобилей на дорогах, особенно в часы пик (сегодня среднее количество пассажиров, передвигающихся на такси, равно 1,4 человека, тогда как "подъемная способность" каждой машины - 4 пассажира) и снижение стоимости перевозок. Для коллективного такси предполагается также использование микроавтобусов вместимостью до 7 – 10 мест.

В Российской Федерации официального коллективного такси пока нет. Такие перевозки возникают стихийно, по частной инициативе водителей (в основном, микроавтобусов) и приносят им немалый доход. Преимущественно они образуются в аэропортах, на авто и ж/д вокзалах, где собирают следующих в одном направлении пассажиров с заранее оговоренной оплатой. Например, летом 2015 года в Крыму "стихийно" складывались коллективные маршруты (стоимость проезда по 2000 руб. с человека) Аэропорт – Симферополь – Белогорск - Судак – Коктебель", Аэропорт – Симферополь – Алушта - Ялта" и др., в Краснодаре на каждом авто- и ж/д - вокзале "бомбилы" собирают в свою машину по несколько "коллективных" пассажиров. Такая ситуация объективно существует во всех городах РФ, поэтому потребность в введении такого вида транспорта велика и существует с момента появления индивидуального такси.

Однако, до официального использования подобного опыта в России дело дойдет еще не скоро. Так, в московском Центре исследований транспортной инфраструктуры считают, что "до того, как реализовывать подобные мероприятия, Москве еще предстоит организовать нормальную работу

всех видов общественного транспорта - от автобусов до маршрутных такси.

Кроме того, необходимо учитывать, что регулировать сферу частных транспортных услуг РФ гораздо сложнее. По оценкам разных экспертов, доля нелегального извоза достигает 80% от всего объема таксомоторных перевозок в Москве. По данным Московского транспортного союза, в Москве действует около 40 тыс. нелегальных извозчиков, тогда как легальных такси насчитывается всего около 9000.

Тем не менее, коллективное такси позволяет уменьшить транспортную нагрузку на магистрали города, при этом пассажиры перевозятся в комфортных условиях и дешевле, чем в обычном таксомоторе.

Организационная структура коллективного такси. Основное назначение коллективного такси (КТ) - выполнение коммерческих автомобильных перевозок. Оно может быть организовано двумя способами, которые оказывают существенное влияние на его структуру:

1. Самостоятельное унитарное таксомоторное предприятие. Применимо для больших городов с населением более миллиона человек. Должностной и численный состав работников соответствует таксопарку обычных такси.

2. Подразделение таксомоторного парка. КТ является частью парка обычных такси, в котором имеются автомобили повышенной вместимости – до 7-10 посадочных мест. В качестве КТ могут использоваться и обычные машины с числом посадочных мест до 4. Функции диспетчера коллективных маршрутов дополнительно выполняет диспетчер основного парка такси.

При большом количестве заказов на коллективные перевозки служба КТ может быть выделена из таксомоторного парка в унитарное предприятие.

При организации самостоятельного унитарного предприятия

структура КТ должна обеспечивать рациональное разделение труда, создавать действенный механизм разграничения функций, полномочий и ответственности сотрудников и четкую регламентацию трудовой деятельности работников предприятия в современных условиях развития рыночных отношений.

Структурная схема унитарного предприятия КТ приведена на рисунке 1.

Должностной состав и функции работников предприятия КТ:

1. Генеральный директор - руководит в соответствии с действующим законодательством производственно-хозяйственной и финансово-экономической деятельностью предприятия.

2. Секретарь - выполняет технические функции по обеспечению и обслуживанию работы руководителя. Ведет делопроизводство

3. Менеджер по персоналу - организует работу с персоналом, обеспечивает укомплектование организации работниками необходимых профессий, специальностей и квалификации

Финансово – экономический отдел:

4. Финансовый директор - организует управление движением финансовых ресурсов организации и регулирование финансовых отношений, возникающих между хозяйствующими субъектами в условиях рынка в целях наиболее эффективного использования всех видов ресурсов в процессе производства и реализации услуг и получения максимальной прибыли.

5. Главный бухгалтер - осуществляет организацию бухгалтерского учета хозяйственно-финансовой деятельности и контроль за экономным использованием материальных, трудовых и финансовых ресурсов, сохранностью собственности предприятия. Формирует учетную политику предприятия в соответствии с законодательством о бухгалтерском учете.

6. Бухгалтер - выполняет работу по ведению бухгалтерского учета имущества, обязательств и хозяйственных операций (учет основных

средств, товарно-материальных ценностей, затрат на производство, реализации продукции, результатов хозяйственно-финансовой деятельности, расчеты с поставщиками и заказчиками, а также за предоставленные услуги и т.п.

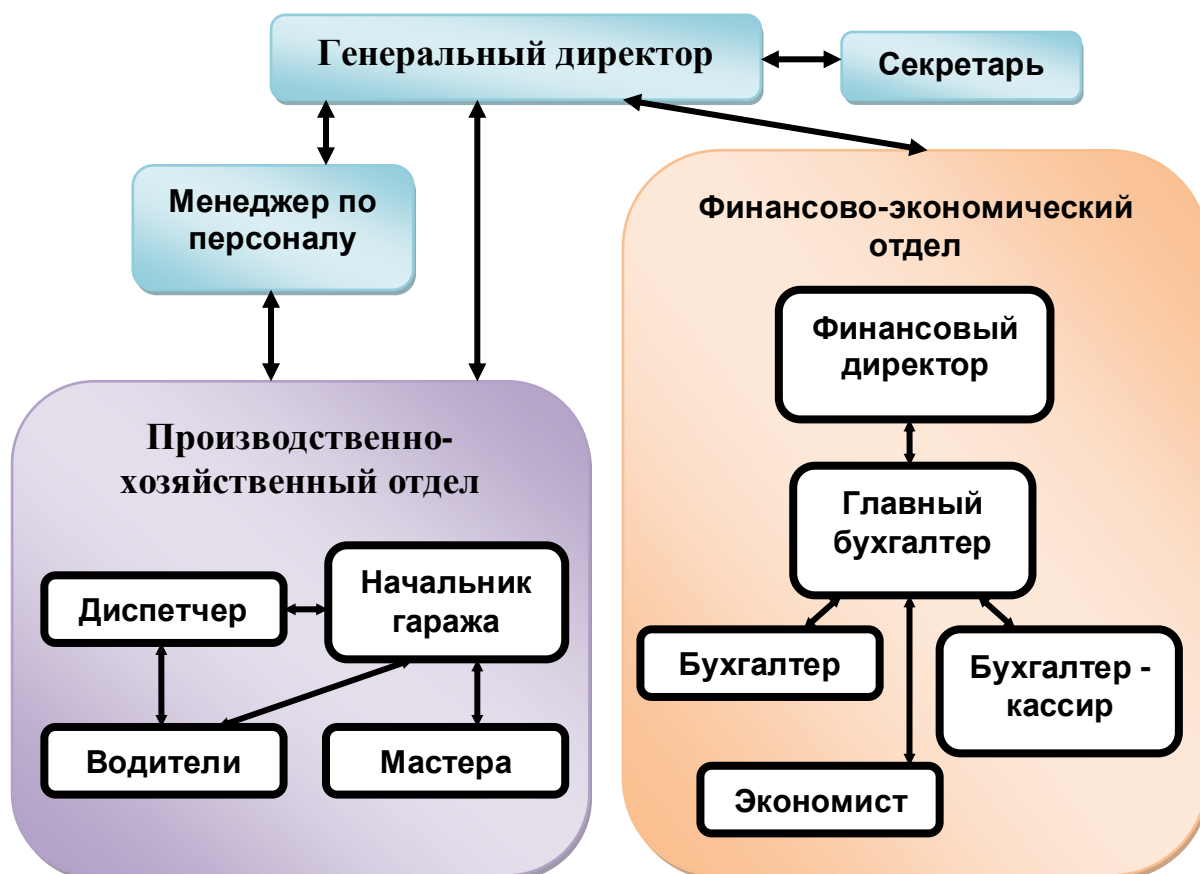


Рисунок 1 Структурная схема унитарного предприятия КТ

7. Бухгалтер – кассир - осуществляет операции по приему, учету, выдаче и хранению денежных средств. Получает денежные средства в учреждениях банка для выплаты рабочим и служащим заработной платы, премий, оплаты командировочных и других расходов.

8. Экономист - выполняет расчеты по материальным, трудовым и финансовым затратам. Осуществляет экономический анализ хозяйственной деятельности.

Производственно – хозяйственный отдел:

9. Начальник гаража - обеспечивает содержание автотранспортных средств в надлежащем состоянии, производит закупку запчастей к автомобилям, горюче-смазочных материалов (ГСМ), топлива и др., организует работу слесарей – мастеров подвижного состава.

10. Диспетчер - осуществляет оперативную связь с клиентурой и водителями, координирует работу транспортных средств. Принимает меры по выполнению плана перевозок, сменного задания водителями автомобилей. Контролирует соблюдение графиков выпуска на линию и движение транспортных средств. Осуществляет регистрацию путевой документации в регистрационных журналах. Контролирует правильность записей показаний спидометра, получения и остатков ГСМ. Ведет журнал оперативных распоряжений.

11. Водитель – производит управление автомобилем, заправку автомобилей топливом на маршруте, принимает и выполняет заявки и корректировки маршрута движения от диспетчера, осуществляет сдачу машины и постановку на отведенное место по возвращении в автохозяйство. Устраняет возникшие во время работы на линии мелкие неисправности, не требующих разборки механизмов.

12. Мастер – производит техническое обслуживание и ремонт транспортных средств, заправку автомобилей топливом, смазочными материалами и охлаждающей жидкостью. Проверяет техническое состояние и прием автомобиля перед выездом на линию, исправляет полученные от водителя замечания по работе машины на линии.

Основной принцип функционирования КТ – коллективные перевозки пассажиров - реализуют диспетчер и водители. Ключевой фигурой в организации коллективных маршрутов является диспетчер – он собирает заявки клиентов по всем каналам связи (телефон, интернет) и формирует маршруты движения по совпадающим с общим направлением пунктам посадки и высадки пассажиров, согласует с водителем и сообщает пассажиру

время и место прибытия таксомотора, его номер и стоимость проезда.

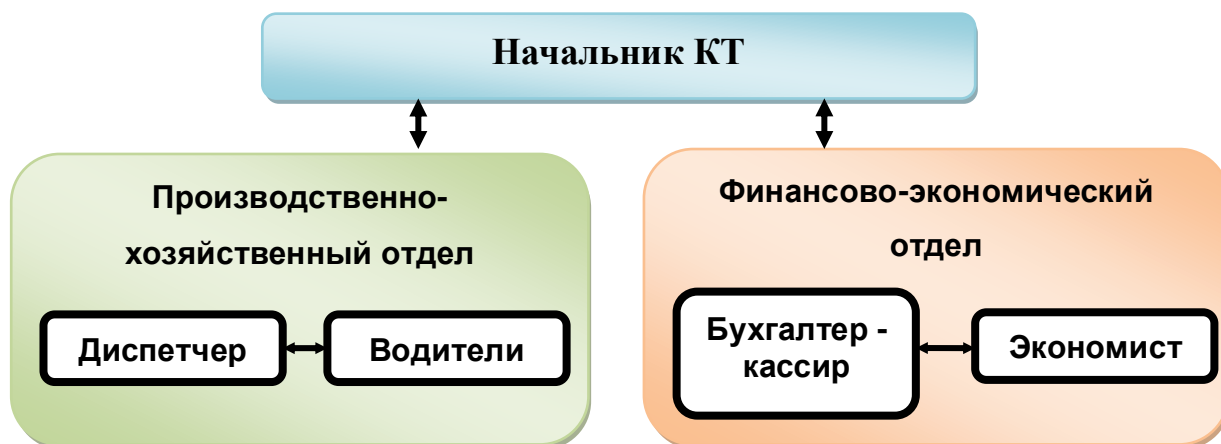


Рисунок 2 Структурная схема предприятия КТ в составе таксопарка

Если КТ реализуется, как небольшое унитарное предприятие, то его структура сокращается за счёт совмещения функций нескольких должностей в одной и исключения некоторых служб, например, гаража, менеджера по персоналу и др. Примерная структура малого КТ – предприятия приведена на рис. 2. В этом случае гендиректор выполняет также функции финансового директора, менеджера по персоналу и секретаря, бухгалтер – кассир делает работу главного бухгалтера и бухгалтера (возможно – и экономиста), функции начальника гаража и слесарей по ремонту перекладываются на самих водителей.

Литература

1 Якунин Н.Н. Котов В.В. Совершенствование организации перевозок пассажиров легковыми такси. –Оренбург: Вестник ОГУ №10(129)/октябрь 2011. – с. 6 – 12.

References

1 Jakunin N.N. Kotov V.V. Sovershenstvovanie organizacii pervozok passazhirov legkovymi taksi. –Orenburg: Vestnik OGU №10(129)/oktjabr' 2011. – s. 6 – 12.