



**02.03.2010, Олег Адамович, «Московский комсомолец»**

В любом мегаполисе мира таксисты составляют особую касту. Представители этого мирка живут и работают вместе с другими горожанами, но отличаются от них своими цеховыми секретами, хитростями, легендами и байками. А еще такси — своего рода визитная карточка города. О Нью-Йорке можно судить по нью-йоркскому такси, о столице Франции — по парижскому. И московское такси также не похоже на другие. Корреспондент «МК» стал столичным таксистом и узнал этот мир не из пассажирского, а из водительского кресла. Сегодня мы публикуем первый очерк о его шоферских буднях.

Водительские права у меня есть. Транспортную Москву я вроде бы знаю. Почему бы и не пойти в таксисты? Интернет подсказывает, что есть несколько вариантов трудоустройства — начиная с работы в таксопарке на автомобиле с шашечками и заканчивая ездой на личной машине и процентными отчислениями за услуги диспетчера. Нашлось даже такое предложение: «Ищем водителей такси. У нас вы получаете автомобиль «ВАЗ-2107» и платите за него 20 тыс. рублей в месяц. Все, что сверх, — ваше. Предоставляем водителям льготное проживание в коттедже в Подмосковье. Не больше четырех человек в комнате, в общем, условия хорошие. Звонить по телефону... спросить Максима».

Спрашивать Максима с его «Жигулями» и общежитием не хотелось. Выбирать решил именно из предложений от таксопарков. Но оказалось, что все не так просто.

— Извините, на работу мы принимаем только водителей со стажем вождения общественного транспорта не менее трех лет. Идите в «Мосгортранс», там вы сможете

получить необходимый опыт.

Интересно, почему для работы таксистом необходимо несколько лет водить автобус? Продолжим поиск. В результате мне удалось найти то, что нужно: берут со стажем более двух лет, работать придется на машине таксопарка, 20% суммы заказа отдается диспетчерам, главное — плати в день 1 350 рублей за аренду автомобиля и делай что хочешь.

Беру все документы, которые мне перечислили во время телефонного разговора, и отправляюсь на место. Парк расположен не очень удобно — на юге Москвы, недалеко от Кольцевой дороги. Офис находится в промзоне, вся территория разделена непролазными заборами, и, чтобы добраться до места, пришлось поплутать.

Перед входом в здание аккуратным рядком стояли новенькие «Рено Логаны» с уже нанесенными фирменными знаками компании и шашечками. В офисе царит оживление. В отдел кадров даже выстроилась небольшая очередь.

— У нас сейчас идет набор новых водителей. Вам придется подождать, — сказали мне кадровики.

Минут через 15 ожидания мне дали объемную анкету для приема на работу. Для сохранения конспирации пришлось немного соврать: изменил место учебы и написал, что в данный момент я нигде не работаю.

— Ваши данные нас удовлетворяют. Сейчас вы пройдете собеседование.

На собеседовании у меня долго выпытывали, почему я решил стать таксистом. В анкете я написал, что отучился на филолога, — видимо, это их смутило. После всех моих заверений в искреннем желании работать именно на машине с шашечками и рассказов о том, как я люблю водить, мне устроили мини-экзамен на профпригодность.

— Где находится Сумская улица?

— Эм-м-м, наверное, где-нибудь в центре?

— Нет.

Благополучно завалив еще несколько подобных вопросов, получил следующее предложение:

— Все хорошо, но вам придется подучиться. Мы отправим вас на недельные курсы таксистов.

В общем, ничего сложного. Насколько я понял, главное для приема на работу — иметь необходимый стаж вождения. Остальное второстепенно.

## «Шашечная» школа

Учебный класс находится в том же здании, рядом с ремонтным цехом. Он напоминал помещение для бизнес-тренингов. Белая доска, на которой пишут маркером, огромная карта Москвы в полстены и учебные пособия, разложенные на большом овальном столе.

Тренинг вел располагающий толстячок по имени Андрей. Довольно скоро выяснилось, что раньше он возглавлял учебный центр одной из крупных сетей по продаже бытовой техники. Объяснения таксистских премудростей он перемежал рассказами о работе продавцов и историями о том, как они впаривают клиентам товар.

В самом начале нам раздали специальные учебные тетради. Обычные листы А4, скрепленные в брошюровочной машине. На каждой странице — задания.

Все началось с изучения ЦАО. Первым заданием стало переписать в учебную тетрадь все бульвары и площади Бульварного кольца. С этим нехитрым делом я управился довольно быстро и начал разглядывать моих соучеников.

Жителем Москвы из всей компании был я один. Остальных четырех учеников занесло кого откуда. И далеко не все из них, так же как и я, были водителями.

Сергей, как выяснилось из разговора во время перекура, работает грузчиком на мясокомбинате и перетаскивает по ночам ящики с колбасой. Руслан раньше работал таксистом в небольшом городке Нижегородской области. Алексей шоферил в Серпухове, пока напарник после 14-часовой смены от усталости не уснул за рулем и не разбил их машину. Иван все последние годы бомбил в Москве, а недавно ушел из другого таксопарка, проработав там около полугода. По его словам, там было слишком много сговоров между водителями и диспетчерами.

— В диспетчерской сплошь и рядом родственники таксистов, — рассказывал он, — все самые выгодные заказы они сливали своим по телефону. А в этом таксопарке такое строго запрещено. Есть специальный проверяющий и камеры, которые все записывают.

Вообще таксистская братия весьма интернациональное общество. Добрая половина водителей нашего таксопарка родом из ближайших стран СНГ. Да и работники-россияне — тоже люди интересные. Взять хотя бы фразу Ивана: «Сядет ко мне сытая рожа в галстук, начнет важным голосом со мной разговаривать, так бы и дал ему в грызло». Позабавил меня и разговор с Русланом:

— А как ты ориентировался, когда работал у себя в Нижегородской области? — спрашиваю я его.

— Легко. Стоим мы на стоянке. Подходит клиент, спрашивает: «Знаете, где Серега с красной «девяткой» живет? Вот туда и везите». Названий у нас никто не знает. И когда

кто-нибудь просит подбросить до какой-нибудь улицы Ленина, мы начинаем выяснять, кто там живет из тех, кто поприметнее.

В программу подготовки вошло выписывание всех улиц Садового кольца. Вообще ориентирование в городе — это основная проблема. Таксисты со стажем знают множество маршрутов, но даже они не в силах запомнить все 3 500 улиц столицы. Центр же — это особая проблема. Частое отсутствие возможности повернуть налево и поиск хитрых разворотов не облегчают работу.

Логичный и простой выход из этой ситуации — навигатор. Сергей чуть ли не с первых минут пытался вытянуть из нашего преподавателя все о навигационной аппаратуре — какая бывает, сколько стоит и что лучше. Судя по вопросам, будущий таксист имел весьма приблизительное представление о технике вообще и навигаторах в частности.

Остальные ученики периодически включались в споры об электронных проводниках. Каждый делился личным опытом и комментировал удачные и неудачные параметры разных программ. Впрочем, в одном сходились все: каждый собирался использовать их в работе и без них не представлял ориентирования в городе.

Важной частью наших занятий было изучение ассоциативных групп названий улиц. Объясню, что это значит. Многие места в Москве имеют в названиях свою тематику. Например, немало улиц в районе парка Победы носят имена героев войны 12-го года. Если в эфире звучит: «Заказ на Багратионовский проезд», можно быстро прикинуть, где это находится и сколько времени туда добираться.

На юге столицы много «южных» названий: Севастопольский проспект, Ялтинская улица — по южным городам. Подобные ассоциативные группы есть по всему городу. Где-то улицы-художники, где-то академики.

В центре Москвы названия складывались исторически. Начиная с профессий — Поварская улица, Кузнецкий Мост. А окончания «-ка» (Варварка) вообще только в центре и могут быть.

Отдельный день был посвящен расчету тарифов. Так как счетчики на наши машины не устанавливаются, сумму водитель называет сам, основываясь на утвержденном прейскуранте. Естественно, это работает, только когда автомобиль официально вызывают через диспетчерскую. Когда таксист работает «от борта», то есть останавливается около голосующего, сумму каждый волен определять сам.

Минимальная стоимость заказа — 360 рублей. Это ровно 30 минут поездки. Дальше идет 10 рублей минута. Километраж по МКАД и области оплачивается дополнительно. Встреча или заброс в аэропорт называется «трансфер», на эту услугу действует фиксированный тариф.

Однако не все так просто, как кажется. При большом количестве остановок, подач машины и поездок по Кольцевой дороге счет обрастает большим количеством

переменных. Чтобы не запутаться самим и не обсчитать клиента, мы тренировались в расчете поездок.

В последний день у нас был экзамен. Всем раздали листки с заданием. Мне досталось вот что:

Написать все вокзалы. Откуда идут поезда до аэропортов.

Выписать все районы ЮАО (это мы тоже проходили, разбирали административные округа и районы, которые там есть).

Назвать несколько ассоциативных групп и основных магистралей ЗАО.

Рассчитать сумму поездки.

Надо отметить, что справился я со всеми заданиями и показал лучший результат.

Единственно, не смог вспомнить всех районов. Впрочем, как выяснилось, это не играло особой роли. Сергей вообще правильно выполнил только одно задание и еще одно наполовину, что не помешало ему все равно получить допуск.

## Подкачаешь, если не прокачаешь

На следующей неделе после окончания школы таксистов я отправился в таксопарк за автомобилем.

— Доброе утро, а я за машиной пришел.

— Свободных машин сейчас нет, так что сидите и ждите, когда какой-нибудь водитель сдаст свой автомобиль. В результате набора новых сотрудников у нас людей оказалось больше, чем машин.

Вот те раз. Делать нечего — придется сидеть и ждать. Время тянулось очень медленно. Час за часом... Рядом сидел механик и занимался радиостанцией.

— Парень! Иди сюда, есть автомобиль.

Ну наконец-то. Спустя всего каких-то 3—4 часа ожидания дело сдвинулось с мертвой точки. Сначала мне нужно пройти инструктаж по технике безопасности и тому, как следует вести себя с клиентами.

В общем, ничего сложного. С пассажирами не спорить. В радиозэфире не хамить и обращаться к диспетчерам на вы. Машину держать в чистоте. И много другой подобной мелочи.

Особо мое внимание обратили на полный, категорический запрет на использование

разнообразных усилителей радиостанции. Несанкционированное улучшение аппаратуры карается наказанием вплоть до увольнения. Дело в том, что усиленная антенна или радиоприемник создают помехи, мешающие нормально работать штатным рациям.

— Берите документы, ключи, антенну, радиостанцию и идите с техником получать машину, — сказал мне менеджер.

Техником оказался довольно молодой парень в грязной рабочей одежде и с неумемной привычкой материться чуть ли не через слово.

Вот она, моя ласточка. Предыдущий водитель, слава богу, вымыл машину прямо перед сдачей. Впрочем, это дало возможность как следует изучить все вмятинки, сколы на краске и царапины, благо было их без счета.

— А как радиостанцией пользоваться? — спрашиваю я.

— Ты не умеешь? Смотри, питание включается здесь. Чтобы выйти в эфир, нажимаешь вот эту кнопочку... — начал объяснять мне техник. — Так, а теперь поедем на сервис, так как у тебя левая фара не горит.

Пока в течение двух часов мне меняли перегоревшую лампочку, я успел познакомиться с компанией таксистов.

— Эй, парень, это что такое? — обратился ко мне водитель, также ожидавший ремонта.  
— Ты собираешься ездить вот с этим?

Он очень выразительно и неудовлетворенно посмотрел на выданную мне в офисе антенну.

— Ребят, ну вы видели такое? — продолжил он. — Новичок — и сразу такое барахло получает. Да он же не сможет с этим работать! Надо тебе немного прокачать свою электронику. Отправляйся-ка ты сразу по адресу... второй этаж, квартира 213. Спроси Сережу. Он тебе за 4—5 тысяч прокачает рацию, будет что надо.

— А разве это не запрещено? — спрашиваю я.

— Запрещено, конечно. А ты, чтобы не поймали, всю свою аппаратуру снимай, когда в парк приезжать будешь.

Вот тебе и жесткие правила. Как бы то ни было, машину я в итоге получил. Выданный «Рено» мне не понравился сразу. Зеркала маленькие, передачи невнятные. Перепутать первую и третью передачу — как нечего делать. В левую коленку неудобно упирается радиостанция. Да и бензина, как выяснилось, почти не осталось.

Первым делом отправляюсь на заправку. Тут неожиданно ожила радиосвязь.

— Семерочки (позывной диспетчеров), 227, клиента доставил. Сумма десять шестьдесят.

— Вас поняли, 227.

Ага, вот как это выглядит. Водитель с позывным 227 только что заработал тысячу шестьдесят рублей.

Таксисты, с которыми я познакомился на сервисе, посоветовали мне первые несколько дней поехать, попривыкать к профессии, поработать обычным бомбилей. Слушать радио, осваивать машину. Кстати, об освоении: у меня запотевае стекло. Где тут обдув? Подсветка кнопок и регуляторов не работала. Или ее и нет в этом автомобиле? Приходится останавливаться, включать свет в салоне и искать нужный тумблер.

«Куда же мне ехать», — думал я про себя. Из разговоров я узнал, что лучшим местом для дежурства являются смотровая площадка МГУ и Полковая улица (недалеко от Савеловского вокзала). Сигнал радиосвязи там всегда устойчивый.

На Третьем кольце была жуткая пробка. Эдак я часа два буду добираться. Надо попробовать проехать через центр. Поворачиваю на ближайший съезд. И тут... у меня кончилась омывающая жидкость. На улице была страшная грязь. А с собой, как назло, вообще ничего. Ни тряпочки, ни даже воды.

Где мне в центре купить омывайку вечером? Заправок почти нет. Ближайшая АЗС, о которой я вспомнил, находилась на Котельнической набережной. Делать нечего — поеду туда.

Чем дальше, тем грязнее становилось мое стекло. Дворники были погаными до безобразия. Они не чистили ничего. Несколько раз, пока я ехал за омывайкой, я чуть не врезался в сугробы на обочине.

В общей сложности на дорогу от парка до места покупки омывающей жидкости у меня ушло около двух часов стояния в пробках. К этому я мысленно прибавил семь часов ожидания в парке. Ладно, начну шоферить завтра, а сейчас отправлюсь домой. Слишком меня измотал этот день.

Водители в начале работы плохо умеют пользоваться аппаратурой, я уж молчу про знакомство с автомобилем. Также транспорт при выдаче достается далеко не в лучшем состоянии. Отвратительные дворники — лишь один из примеров.

**Но все это мелочи по сравнению с главным — я стал московским таксистом.**

[Источник.](#)