

Тюменские маршрутки: запрограммированный коллапс

В. Гранник

Вторая публикация выездной редакции из Тюмени (см. «АТ» №9, 2012 г., с. 10) была посвящена тому, как проведенная здесь транспортная реформа сказалась на житье-бытье частных перевозчиков – владельцев автобусов категории МЗ. Настала очередь маршрутных такси, пора рассказать и о них.



Начну с напоминания о том, что как таковых маршрутных такси в Тюмени после проведенного в августе-сентябре прошлого года конкурса на право осуществления пассажирских перевозок не стало. Они теперь «автобусы малой вместимости». От автобусов, которые и прежде были автобусами, отличаются лишь габаритами и числом посадочных мест. В остальном же отличий нет: останавливаются только на остановочных пунктах, бесплатно (по проездным картам) возят льготников, «денежных» пассажиров обслуживают за те же 14 рублей, оснащаются системами спутникового слежения и т.д.

Из фактов, приведенных в прошлой статье, ясно вырисовывалась картина: частникам, занимающимся перевозками автобусами МЗ, из трудных ситуаций выбираться гораздо труднее, чем муниципальным предприятиям «Тюменьавтотранса», которых регулярно «вытаскивает из ямы» бюджет. Частники-«маршрутники» же утверждают, что по ним транспортная реформа ударила еще сильнее. И у них есть на этот счет достаточно

весомые аргументы. Что ж, попробуем разобраться в них, что называется, по пунктам.

Сила удара

На первом месте по «силе удара», пожалуй, необходимость обслуживать льготников. Возможно, организаторы прошлогоднего конкурса (департамент дорожной инфраструктуры и транспорта городской администрации) горели искренним желанием помочь в первую очередь бабушкам и дедушкам, которым платное маршрутное такси было не по карману. Но давно известно, что даже самую хорошую идею можно дискредитировать негодным исполнением. Именно так вышло в данном конкретном случае. И обнаружилось это 10 сентября 2011 года – в первый «послеконкурсный» день, когда транспортная схема пассажирских перевозок в городе заработала «по-новому». Что произошло? Льготные категории пассажиров (а их в Тюмени в общей массе примерно 67%) азартно и даже с некоторым энтузиазмом устремились на маршрутки. Потому

что маршрутка более мобильная, в этом ее очевидное преимущество.

И все бы ничего, если бы этот эффект был заранее учтен (что сделать совсем нетрудно, такие последствия были совершенно очевидны). Ведь понятно: количеству желающих проехать должно соответствовать определенное количество транспортных средств, спросу должно соответствовать предложение и т.д. Но, видимо, никто это не просчитывал. Результат: маршрутки стали ходить дико перегруженными.

Ситуация усугублялась тем, что к 10 сентября абсолютное большинство микроавтобусов не были оснащены валидаторами – приборами, которые позволяют пассажирам-льготникам производить виртуальную оплату за проезд. Проще говоря, перевозчики были поставлены перед необходимостью возить льготников абсолютно бесплатно, без последующей компенсации из бюджета. Естественно, возникали конфликтные ситуации: водители выталкивали из салона льготников, поносили пенсионеров, а заодно и городскую власть,

в том числе не очень цензурными словами.

Ситуация с валидаторами – грубый просчет транспортного департамента, который не озаботился оснастить автобусы валидаторами заранее. А отдуваться пришлось перевозчикам. Валидаторы на каждой машине появились спустя пару месяцев, за это время транспортники понесли огромные убытки, перевозя льготников за свой счет. Понадобилось вмешательство губернатора области (!), чтобы эти убытки были бюджетом компенсированы. Заложниками этой безобразной (другого слова не подберешь) ситуации оказались и пассажиры. Поставьте себя на место пожилых людей, которых выгоняли из маршруток.

Явный просчет просматривается и в том, что некоторые маршруты были (опять-таки по воле организаторов конкурса) переведены на обслуживание исключительно автобусами малой вместимости. Например, маршрут №4: поселок ММС – Центральный рынок. Утром, в час пик, уехать по этому маршруту в сторону центра стало большой проблемой: маршрутка полностью заполнена пассажирами уже на конечной, чуть ли не до самой другой конечной никто не выходит. Тем не менее водитель продолжает по пути утрамбовывать салон все новыми пассажирами, их набивается – в полном согласии с классической формулой – как сеledок в бочке. И вообще невозможно представить, как ездят по этому маршруту люди с ограниченными возможностями.

Для полноты картины следует сказать и о том, что льготники тоже бывают разные. Замечены бабульки, которые в качестве основного способа передвижения выбрали исключительно маршрутки. В один магазин они едут за молоком, во второй – за картошкой... Причем передвижения эти начинаются уже с шести утра, усугубляя и без того тяжкую ситуацию с перевозкой пассажиров в часы пик. Но не этих бабушек (естественно!) следует винить: им пред-

ставили возможность – они ею пользуются. Спрос с тех, кто предоставлял такую возможность: вы учли, господа, последствия?

Последствия...

Одно из таких последствий – автобусы малой вместимости практически на всех маршрутах превратились в автобусы «ого-ого какой» вместимости. Иной раз в микроавтобус набивается до 20–30 (а возможно, и больше) пассажиров: едут, что называется, друг на друге. И тут вовсе не подходит поговорка: «В тесноте, да не в обиде». Обида есть, и еще какая. В основном в адрес все тех же руководителей и организаторов транспортного процесса: почему мы за свои деньги должны ездить в этом страшном дискомфорте? Тюменцы прекрасно понимают: это городской властью созданы такие условия, которые привели к ухудшению качества транспортного обслуживания.

Но гораздо серьезнее дискомфорта поездок реальная угроза безопасности пассажиров. Многократно перегруженные «Форды», «Фиаты», «Пежо», «Ситроены» (Тюмень почему-то взяла курс на иностранных производителей микроавтобусов) представляют огромную опасность для тех, кого перевозят. Цитирую лишь одну из многочисленных местных сводок о ДТП: «Автомобиль Chevrolet создал помеху для движения маршрутного автобуса на улице Пермькова. Водителю автобуса пришлось резко затормозить, отчего в салоне упала 41-летняя пассажирка, женщина получила рвано-ушибленную рану головы». Страшно даже подумать, что произойдет, если у переполненного микроавтобуса на полном ходу в плотном потоке транспорта колесо лопнет «на выстрел»... Понятно, что вероятность этого тем выше, чем сильнее нагружен автомобиль...

Спрашивается: почему эта «блезнь перегруженности» приняла хронический, затяжной характер, почему и сегодня, как год назад, люди штурмуют маршрутки, втискиваются в них чуть ли не на последнем выдо-

хе? Почему-то кажется, что и на этот вопрос ответ должны дать чиновники из городского транспортного департамента. А еще мне представляется, что если навести полный порядок и сделать так, чтобы все маршрутки в городе загружались строго по нормам, то имеющийся пассажирский транспорт вообще не сможет справиться со своими прямыми функциями. И тогда просчеты, допущенные организаторами транспортной реформы, буквально вылезут наружу. Все это очень похоже на беспечность: сегодня перевозчики вроде как справляются – ну и ладно. На мой взгляд, такая беспечность сродни преступлению. Когда гром грянет, креститься будет уже некогда.

У этой медали есть и другая сторона. Хозяева «маршрутного» бизнеса вынуждены идти на нарушение и брать «на борт» каждого микроавтобуса как можно больше пассажиров. Вынуждены из-за «доставшего» всех перевозчиков 14-рублевого тарифа. В прошлых двух публикациях (см. «АТ» № 8 и № 9, 2012 г.) упоминалось: этот тариф держится в Тюмени долго, на протяжении двух лет. Что касается «маршрутников», то у них плата за проезд остается на том же уровне с 2007 года. 3–5 лет назад тариф в 14 рублей вполне устраивал «маршрутников», поскольку на них не была возложена обязанность перевозить льготников. Поэтому прошлогодний «удар» (когда эта обязанность возникла) стал для них буквально шоком. Разница между «было» и «стало» слишком велика: сегодня из каждых десяти пассажиров «маршрутки» только трое оплачивают проезд «живыми» деньгами. За остальных приходит компенсация из бюджета. Но приходит с большим опозданием – до 2–3 месяцев. К тому же из каждых 14 рублей 3 процента вычитается – за обслуживание транспортных карт. Перевозчики возмущаются: «Мы оказали услугу на 100 процентов – значит, должны и оплату получить полную, на те же 100 процентов».

Так что перед нами уже второй аргумент частников-«маршрутников»,



Уехать по этому маршруту в сторону центра стало большой проблемой

которые говорят, что по ним транспортная реформа прошла жестче, чем по остальным.

Третий аргумент заключается в следующем требовании, которое было изложено в конкурсной документации: «Газели» с их тринадцатью местами не пригодны для перевозки пассажиров, нужны машины с вместимостью не меньше восемнадцати человек. Для некоторых перевозчиков одно это будто с неба свалившееся требование стало серьезным ударом по бизнесу. Представьте, человек покупает «Газель» (естественно, в кредит), а ему говорят: твоя машина не соответствует условиям конкурса. Получается, куда хочешь, туда ее и девай. Проблема, как ты рассчитаешься за кредит, никого не волнует...

Это требование дополняется другим: менять «Газели» можно лишь на иномарки не старше 2010 года. То есть и в этом пункте условия конкурса по отношению к микроавтобусам более жесткие, чем к транспортным средствам категории М3. Повторюсь: возрастной порог для «больших» автобусов – 2006 год. Причем совершенно непонятно, с чем связана такая разница в подходах, никто перевозчикам не объясняет. Зато довольно скоро стало понятным, к чему эта тактика приводит. Конкретный при-

мер: на 72-м маршруте вместо предусмотренных техзаданием 12 машин выходят на линию лишь 5. Излишне разжевывать, сколько неудобств это приносит пассажирам. На самом деле машин хватает, они есть, есть желающие на этом маршруте работать. Но их не пускают! Транспортный департамент тверд: нужны только иномарки и только не старше 2010 года.

Получается парадокс: в городе есть очень даже приличные по своему состоянию микроавтобусы, но они не работают, создана искусственная ситуация их «невостребованности». И это несмотря на то, что такая политика уже привела к реальной нехватке маршруток на улицах Тюмени. И это является еще одной причиной, почему работающие микроавтобусы ездят перегруженными.

Владельцы «микроавтобусного» бизнеса активно против того, чтобы их транспорт перевели из разряда маршрутных такси в разряд автобусов малой вместимости, в частности, против запрета останавливаться между остановочными пунктами. Они утверждают, что организатор конкурса, транспортный департамент, нарушил федеральные «Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом» и Устав автомобильного транспорта.

В частности, в Уставе необходимое положение сформулировано так: регулярные пассажирские перевозки подразделяются на два типа – с посадкой и высадкой пассажиров только в установленных остановочных пунктах и с посадкой и высадкой в любом не запрещенном правилами дорожного движения месте.

Прежним курсом

Многочисленные просчеты, как по большим, так и по малым автобусам, привели к тому, что исполнительный директор тюменского некоммерческого партнерства «Союз частных перевозчиков» Александр Костырев называет транспортным коллапсом. Не удивительно, что еще в 2011 году прокуратура Центрального округа города Тюмени внесла в адрес мэра представление, в котором потребовала устранить нарушения закона, обеспечить надлежащее транспортное обслуживание населения, а также решить вопрос об ответственности виновных лиц.

Последовавшая практически сразу после объявления результатов прошлогоднего конкурса смена команды транспортного департамента города вместе с капитаном – по-видимому, просто совпадение во времени. Ну мало ли зачем понадобилось сменить вывеску – был департамент транспорта и связи, а стал – дорожной инфраструктуры и транспорта. То есть вряд ли подобное преобразование можно считать реакцией на представление прокуратуры в части решения вопроса об ответственности виновных лиц. Никого ведь не наказали – те, кто затевал и «конструировал» транспортную реформу, в том числе прежний руководитель департамента Дмитрий Войнов, просто незаметно исчезли с линии горизонта.

О временном совпадении говорит и тот факт, что новая команда продолжила курс, проложенный прежней командой, практически ничего не меняя. В том числе и в политике по отношению к «маршрутному» бизнесу. Микроавтобусы оснастили валидаторами, полным ходом пошла

их «GPS-зация». Населению в качестве компенсации за не очень удобное передвижение на маршрутках оставили низкий проездной тариф, а невоспитанным водителям удалось в конце концов внушить, что нехорошо таскать за волосы пенсионеров...

Но этих мер оказалось явно недостаточно, чтобы итоги транспортной реформы устроили перевозчиков «маршрутного» профиля. Когда уважаемый начальник департамента дорожной инфраструктуры и транспорта Виктор Смолин рапортовал городским депутатам о том, что «жалоб стало меньше», то, видимо, вовсе не принимал во внимание перевозчиков. Ведь количество жалоб и обращений в разные инстанции с их стороны не уменьшилось, а, наоборот, возросло! Они обращались не только в прокуратуру, но также в региональное управление Федеральной антимонопольной службы, в следственное управление, к губернатору... И вот что примечательно: твердо следуя курсу и стилю работы своих предшественников, обновленная команда транспортного департамента старалась и старается столь же невозмутимо (как предшественники) всяческие нападки на нее... игнорировать.

В числе основных претензий частных перевозчиков к департаменту – он ведет политику двойных стандар-

тов: одни фирмы «держит в черном теле», другие же всячески поддерживает. Суть такова: поскольку по условиям конкурса требования к желающим стать победителями конкурса на право осуществления пассажирских перевозок сверхжесткие, практически ни одна фирма этим требованиям не соответствует. А раз так, то появляется возможность по отношению к одной фирме нарушения педальировать, по отношению к другой – такие же нарушения «не замечать». Как это происходит? А вот как.

Еще с осени прошлого года тянется «история» нескольких лотов, которые из-за несоответствия фирм-претендентов условиям конкурса оставались неразыгранными. И вот в мае уже нынешнего, 2012 года один из таких лотов, №1, был разыгран снова. Вернее, произошла очередная попытка это сделать. Кончилась она тем, что чуть позже, 25 июня, тюменское Управление ФАС России рассмотрело жалобу ООО «Автотранспортное предприятие «Ветеран-Авто» на действия департамента дорожной инфраструктуры и транспорта города Тюмени по признакам нарушения действующего законодательства при проведении торгов. Рассмотрев это заявление, Комиссия УФАС пришла к выводу, что в действиях департамента при проведении открытого конкурса дей-

ствительно обнаружены нарушения Закона о защите конкуренции. Нарушений было несколько. Информация о результатах конкурса, размещенная на сайте, существенно отличалась от протокола в письменной форме (оригинала). Во-вторых, победителю, ООО «Транс-Сервис», были созданы преимущественные условия участия в конкурсе, цитирую: «путем признания заявки ООО «Транс-Сервис», в составе которой отсутствуют договор аренды производственной базы на срок действия организации и договора осуществления перевозок и лицензия на осуществление пассажирских перевозок в полном объеме, соответствующем требованиям конкурсной документации».

Насчет неполного объема лицензии – это самое интересное. Попросту говоря, в лицензии на право заниматься пассажирскими перевозками, представленной ООО «Транс-Сервис», значилась одна (!) собственная машина. Остальные должны были подоспеть по договорам аренды. Но договоры, как выяснилось чуть позже, были липовыми... Однако конкурсная комиссия без проверки эту липу одобрила – и ООО «Транс-Сервис» победило! И еще пикантная деталь: ООО «Транс-Сервис» было единственным, кто подал заявку на участие в этом конкурсе, – еще одна причина, чтобы заявку отклонить и признать конкурс несостоявшимся.

Пришлось Управлению ФАС признать действия департамента незаконными, выдать предписание об отмене результатов открытого конкурса №04-ддит/2012-ок и об объявлении повторных конкурсных процедур. Но департамент поступил по-своему: не теряя времени даром, Виктор Смолин издал приказ, касающийся лота №1, «О заключении договоров на организацию и осуществление регулярных перевозок пассажиров и багажа по муниципальным маршрутам города Тюмени». Документ явно противоречивый. С одной стороны, согласно приказу, договор (правда, только на три месяца) может быть заключен с любым лицом, имеющим лицензию



Невозможно представить, как ездят по этому маршруту люди с ограниченными возможностями



Сегодня из каждых десяти пассажиров «маршрутки» только трое оплачивают проезд «живыми» деньгами

на осуществление деятельности по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, лишь бы его заявка оказалась первой. С другой стороны, эта заявка должна соответствовать требованиям по перевозке пассажиров на муниципальных маршрутах г. Тюмени (столь же суровым, как при заключении договора на «настоящем» конкурсе). И еще одна тонкость: в приказе не была указана дата начала подачи заявок на участие в этом «мини-конкурсе». Когда со своей заявкой в департамент сунулся руководитель ООО «Ветеран-Авто», ему ответили: сожалеем, но вас опередили. А опередило... ООО «Транс-Сервис»! То есть фирма, заявка которой на «настоящем» конкурсе за несколько дней до этого по настоянию УФАС была отклонена. Кстати говоря, на оглашение результатов конкурса по лоту №1, хотя официально конкурс был объявлен открытым, не пустили ни журналистов, ни представителя регионального отделения Центра противодействия коррупции Виктора Нестерука.

– Произошла своеобразная рокировка, – говорит Виктор Нестерук. – Те маршруты, на которых прежде работало ООО «Ветеран-Авто», стало обслуживать ООО «Транс-Сервис». Хотя у него по-прежнему нет своих машин (только одна), остальные – «сборная солянка» из машин тех перевозчиков, которые в конкурсе не победили и оказались за бортом транспортной реформы.

Опираясь на этот и другие подобные факты, Виктор Нестерук уверенно говорит о том, что у транспортного департамента среди фирм-

перевозчиков есть «любимчики», которых он всячески поддерживает, и «изгои», чья участь – «уйти со сцены».

Скажу мягко: наверное, это не совсем правильно, когда в конкурсе побеждает фирма, имеющая в наличии только один свой автомобиль, а остальные – привлеченные из фирм-неудачниц. Наверное, не совсем правильно, когда предприниматель, купив сегодня новенькую «Газель», завтра продает ее по бросовой цене, чтобы хотя бы частично закрыть кредит. Пожалуй, не совсем справедливо и то, что фирмы, ставшие «победителями» по обманным бумажкам, становятся, по сути, фирмами-посредниками и «качают права», а порой и просто обирают тех, кого «нанимают».

Список «неправильностей» можно продолжать и продолжать... Вот еще одна. По условиям конкурса августа-сентября прошлого года, впрочем, как видим, теперь уже целой серии конкурсов, плавно перетекшей в год нынешний, мало того, что лоты за пределами укрупнены – есть даже такой замысловатый лот, в котором объединены маршруты для автобусов М3 и маршруты с автобусами М2. Победить в конкурсе по такому лоту невозможно, если у тебя в бизнесе нет одновременно машин как того, так и другого класса. Таких автопредприятий вообще не нашлось. Вот и пошли «микроавтобусные» фирмы, проигравшие конкурс, «сдаваться» в ПАТП. Среди оказавшихся в таком положении «аутсайдеров» – ООО «Фаворит». Рассказывает учредительница фирмы Ирина Войнова:

– Сначала мы, имея реальные машины, в том числе несколько новых, проиграли фирме, у которой было мало своих машин, но зато была «красивая» бумажка о том, что машин будет много. Позже выяснилось, что бумажка липовая... А мы стали пристраивать свой подвижной состав по фирмам-победительницам, работать на субподряде. В настоящее время – на субподряде у ПАТП-2. Естественно, ПАТП «качает» с нас деньги за всякие услуги...

В общем, картина получается довольно унылая. Мало сказать, что перевозчики, занимающиеся «маршрутным» бизнесом, недовольны – они возмущены. УФАС, органы прокуратуры и следствия буквально завалены жалобами на неправомерные действия, нарушения законов городским департаментом дорожной инфраструктуры и транспорта.

Обращаются в том числе и в сам департамент. Вот последнее обращение, адресованное директору департамента Виктору Смолину, под которым стоит восемь подписей руководителей автотранспортных предприятий. Вот оно (с небольшими сокращениями).

«Уважаемый Виктор Иванович!

В адрес администрации города Тюмени неоднократно направлялись обращения о рассмотрении вопроса урегулирования установленного тарифа на проезд в общественном транспорте от руководителей предприятий, выполняющих регулярные перевозки по муниципальным маршрутам автобусами класса М2.

Так как все обращения были оставлены без внимания... считаем необходимым сообщить Вам о нашем намерении в одностороннем порядке начать поэтапное повышение стоимости проезда в транспортных средствах наших предприятий. А именно с 1 ноября 2012 года установить стоимость проезда в размере 16 рублей. Следующее повышение стоимости проезда планируется 1 марта 2013 года».

Вряд ли этот текст нуждается в каких-то особых комментариях. Очевидно: раз частные перевозчики решаются идти на крайние меры, значит, ситуация стала просто невыносимой.