

Победителей не судят?

В. Гранник

Геннадию Ямову в конце концов повезло: отвергнутый в ПАТП-1, его красавец-автобус успешно используется на пригороде – для этого вида пассажирских перевозок еще не придумали конкурса, подобного городскому



В Тюмени «случилась» транспортная реформа. Она была неоднозначно воспринята участниками перевозочного процесса. Даже оказавшиеся в выигрыше ОАО ПАТП-1 и ПАТП-2 (предприятия, по сути, муниципальные) чувствуют себя не совсем уютно и уверенно от тревожного ощущения нестабильности. Что вполне объяснимо: их сегодняшнее благополучие зависит не столько от четко прописанных правил игры, сколько от волевых решений власти. Такова вкратце фабула публикации в прошлом номере журнала, посвященной итогам транспортной реформы в Тюмени. Сегодня мы рассказываем о том, как проведенные в этом городе крутые транспортные перемены сказались на благополучии частных перевозчиков. Причем речь пойдет только о владельцах автобусов категории М3. Пассажирские перевозки маршрутными такси – тема достаточно специфичная и заслуживает отдельной публикации.

Итак, «большой» частный автобус на улицах Тюмени. Как чувствует себя его владелец, насколько он доволен или не доволен своей предпринимательской судьбой?

Обращает на себя внимание тот факт, что частных автобусов в городе довольно много. Как я позже уточнил, соотношение с муниципальными примерно фифти-фифти. «Тюменьавтотранс» (куда входят оба ПАТП) представлен в основном ЛиАЗами и МАЗами. Предпринимательский сектор – разношерстными иномарками, среди которых немало немецких Мерседесов и МАНов. Они как-то выделяются в общей массе своей «породистостью», несмотря на то что, пожалуй, большинство из них имеют весьма почтенный «возраст» – до 25 и более лет.

И вот тут пора переходить к одному из основных пунктов транспортной реформы: она объявила автобусам-ветеранам настоящую войну.

Ультиматум выглядит так: по условиям проведенного в августе – сентябре прошлого года городского конкурса на право осуществления пассажирских перевозок с 21 июля 2012 года в работе могут быть задействованы только автобусы не старше 2006 года. С учетом того, что машин, которые не соответствуют этому возрастному цензу, в городе больше половины, а объявленный срок их «омоложения» меньше года, можно представить масштабы и «крутизну» акции.

Владельцы автобусов стали ломать головы: как выполнить это условие конкурса, если денег нет? Где их взять,

если доходность бизнеса такова, что позволяет лишь сводить концы с концами? О каком обновлении парка может вообще идти речь, если компенсации, связанные с государственным регулированием тарифов, не соответствуют реальным затратам на перевозку пассажиров?

Речь о проездном тарифе в 14 рублей, который держится в Тюмени уже больше двух лет и больно бьет по финансам перевозчиков (о чем уже упоминалось в первой статье). Но если возникающие финансовые бреши предприятий «Тюменьавтотранса» закрываются с помощью вливаний из областного бюджета, то в отношении частных перевозчиков этого не происходит. Поэтому надо ли удивляться, что довольно скоро время показало: для большинства частных перевозчиков требование обновить парк в течение года было заведомо нереальным.

Кроме этого, чисто финансового аспекта, есть и другой. Его можно обозначить следующим образом: какой смысл менять шило на мыло? Речь вот о чем: на улицах Тюмени стали появляться пяти-шестигодовалые автобусы, которые по своему состоянию явно уступают многим «старикам». Происходит вот что: частники скрепя сердце продают своих проверенных, надежных, крепких «ветеранов» и покупают, по их выражению, «барахло», лишь бы оно было не старше 2006 года. Продаются дешево (фактор срочности), покупают – по рыночной цене, зачастую влезая в долги...

По словам организаторов конкурса (в частности, об этом мне говорил заместитель директора департамента дорожной инфраструктуры и транспорта городской администрации Роман Шулепов), ими двигала забота о пассажирах. Мол, чем новее техника, тем лучше. Но слишком часто эта прямолинейная логика оказывается неприменимой к конкретным фактам. Неоднократно наблюдал, как люди на остановках пропускают автобус «Тюменьав-

тотранса» и садятся в следующую за ним машину частника. Я спросил об этом нескольких пассажиров: «Почему?» Вот типичный ответ: «В частных автобусах, как правило, намного больше сидячих мест. К тому же они такие ухоженные, добротные».

Не исключаю, что подобные предпочтения тюменцев окажутся для тюменских транспортных чиновников открытием. Но тогда им стоит задаться вопросом: а не слишком ли формальным оказалось требование конкурса о замене подвижного состава в суперкороткие сроки? К тому же надо учесть, что это не безобидная формальность. Доведут реформу в этом пункте до конца – обидят пассажиров. А владельцы добротной старой техники уже обижены дальше некуда. Для многих из них необходимость «скоропостижного» обновления автобусов обернулась скоропостижным концом для их бизнеса, уже без кавычек.

Один из таких пострадавших – Геннадий Ямов. Еще до конкурса, когда только начались разговоры о предстоящем ужесточении требований к транспортным средствам, но детали были неясны, он заменил одну из своих машин. Купленный им автобус находится в безупречном техническом состоянии, а выглядит так, будто сошел с конвейера вчера. К тому же – низкопольный (таких в городе не так много). А потом оказалось, что этот красавец не годится для перевозки пассажиров в городе Тюмени. Потому что изготовлен (страшно подумать!) аж в 1996 году...

– Год выпуска не дает никакого представления о реальном состоянии машины, – высказывает свое мнение исполнительный директор тюменского некоммерческого партнерства «Союз частных перевозчиков» Александр Костырев. – Заложенное в условия конкурса требование о замене подвижного состава на автобусы не старше 2006 года является неправомерным, противоречит федеральному закону о безопасности дорожного движения.



Свежеприобретенные компанией «Север» автобусы стоят пока под открытым небом



Тридцатый маршрут – один из самых востребованных в Тюмени

Критерий годности или негодности транспортного средства, согласно этому закону, один – факт прохождения техосмотра.

Закон законом, а между тем многие частные перевозчики накануне роковой даты 21 июля получили уведомления о том, что заключенные с ними договоры на транспортную работу по обслуживанию пассажиров вскоре будут аннулированы. Одна из предпринимательниц любезно показала мне это полученное ею «письмо счастья». Цитирую (опуская бюрократические и юридические длинноты): «Между Открытым акционерным обществом «Тюменское пассажирское автотранспортное предприятие №1» и Вами был заключен Договор на осуществление пассажирских перевозок на муниципальных маршрутах, обслуживаемых ОАО ТПАТП №1...

В соответствии с пунктом... Вами взято на себя обязательство по обеспечению обновления подвижного состава... в котором ... установлен срок обновления...

По состоянию на 21.07.2012 года Вами данное обязательство не выполнено.

...На основании вышеизложенного ОАО «ТПАТП №1» сообщает Вам о расторжении договора в одностороннем порядке...

Заместитель генерального директора по эксплуатации А.В. Страдчук».

Читая этот текст, я не мог не обратить внимания на разительный контраст между тоном письма и его зловещей сутью. Вежливо, дипломатично, с написанием «Вы» с большой буквы, человека уведомляют о том, что ни он, ни его транспортные услуги никому больше не нужны.

Стоп! А почему, собственно, это предупреждение (как и десятки других, полученных частными предпринимателями) исходило от ПАТП, а не от отраслевого департамента? Ведь организация транспортного обслуживания населе-

ния – это неотъемлемые полномочия органа местного самоуправления (ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления»). Неотъемлемые, потому что осуществляются строго самостоятельно, запрещается передача функций органов местного самоуправления коммерческим структурам (ФЗ «О защите конкуренции»).

Но как раз эта передача в славном городе Тюмени и произошла! Произошла с помощью нехитрой механики: конкурс на право осуществления пассажирских перевозок провели по укрупненным лотам. В каждом лоте – несколько маршрутов. Для их обслуживания нужны несколько десятков единиц транспортных средств. Понятно, что при таком раскладе индивидуальный предприниматель с его одним-двумя (да хоть десятью) автобусами от самостоятельного участия в конкурсе был отсечен. Вот так частники и оказались «при парках» – в качестве так называемых привлеченных перевозчиков – и стали работать на муниципальных маршрутах не по прямым договорам с городом в лице департамента транспорта, а по договорам с посредниками.

С учетом этого глобального факта становится все понятно насчет «писем счастья». Ведь оба городских ПАТП, выступая по отношению к «мелкому» частнику в качестве работодателей, получили возможность обращаться с ним как с наемной силой. Могут дать право работать на маршруте, могут расторгнуть договор, могут за какие-то нарушения вкатить штрафные санкции... А могут просто обидеть. Например, навязать ему работу на самых невыгодных социальных маршрутах.

Стоит ли удивляться, что в финансовом плане частные перевозчики оказываются в гораздо худшем положении по сравнению со своими «хозяевами»? Явно заниженный провозной тариф в 14 рублей, отсутствие механизма справедливой компенсации транспортных затрат при работе



На улицах города

на социальных маршрутах – это все в равной степени касается всех перевозчиков. Но, повторюсь, бюджет помогает «Тюменьавтотрансу» одноразовыми мощными финансовыми вливаниями. Та же областная казна способствует приобретению парками новых транспортных средств. А вот до частных перевозчиков вся эта денежная благодать не доходит...

В общем и целом картина получается такая. Частным перевозчикам несколько лет как стали компенсировать их затраты на обслуживание льготников (раньше они выполняли эту работу даром), выплаты поступают хоть и с опозданием в два-три месяца, но все же... С другой стороны, им не выплачивают разницу между 14-рублевым тарифом и фактическими затратами. В результате – финансовое положение частных с каждым годом только ухудшалось. А требование прошлогоднего конкурса в срочном порядке обновить автобусы подкосило их вовсе.

– К тому же частники полностью бесправны, – считает юрист Александр Костырев, – они поставлены в такие условия, когда им чрезвычайно трудно отстаивать свои права.

В качестве иллюстрации Костырев приводит такой факт: оба автопарка «Тюменьавтотранса», разославшие письма-угрозы в адрес своих перевозчиков-вассалов, сами со своим обязательством обновить подвижной состав до 21 июля... не справились. Тем не менее для них эта ситуация что для гуся вода, никто не угрожает им никакими санкциями. А вот частные перевозчики, многие из ко-



А. Костырев

торых отдали «автобусному» бизнесу по 15–20 лет, могут в одночасье его лишиться.

– Речь даже не о санкциях, – продолжает Александр, – а о том, что надо отменять весь конкурс и проводить его снова. Нарушено одно из самых существенных его условий. Причем нарушение глобальное: ни один (!) из победителей не сумел к 21 июля обновиться полностью, стало быть, продолжает работу по перевозке пассажиров незаконно.

Есть у Александра Костырева и другие аргументы в пользу того, чтобы «забраковать» конкурс целиком. Определяя параметры схемы пассажирских перевозок после конкурса, его организаторы допустили явные, грубые просчеты, а затем в авральном

порядке их исправляли, опять-таки – нарушая закон.

– В частности, было занижено техническое задание. Прикинули, что автобусов в Тюмени избыток, и решили, что их должно быть меньше на 80. Что и было отражено в конкурсной документации. Так же поступили с маршрутками – их стало меньше на 108 единиц по сравнению с ситуацией накануне конкурса. 10 сентября поехали уже по-новому, по итогам конкурса. И в первые же дни выявилась кошмарная нехватка и автобусов, и маршруток. Были протесты граждан, были обмороки в салонах, были митинги и пикеты и маршрутчиков, и автобусников. В итоге быстренько, волевым порядком сокращенные автобусы были возвращены на маршруты. Но позвольте, этого нельзя было делать, вы нарушаете условия конкур-



Для того чтобы заработать что-то «сверху», иногда приходится полностью терять свой облик

са (вами же сочиненные). Выход (законный) был только один – проводить конкурс заново.

Вряд ли пожелание Александра Костырева провести конкурс «на бис» (хоть он и выражает волю большинства частных перевозчиков Тюмени) сбудется. И вот почему. Если уж организаторы конкурса спокойно игнорируют решение областного антимонопольного управления...

Речь вот о чем. Из трех организаций, завоевавших право осуществлять пассажирские перевозки автобусами МЗ, самый удивительный и загадочный победитель – «УК по ЖКХ «Север». И действительно, разве не странно, когда в «автобусном» конкурсе побеждает жилищно-коммунальное предприятие? Мало того, «Северу» достается, пожалуй, лучший лот, состоящий по прибыльности из «козырного» 30-го маршрута, очень приличного 11-го и 27-го маршрута как бы в нагрузку, а на деле просто не обкатанного.

Так вот, Костырев обратился в областное антимонопольное управление и доказал, что «Север» победил с многочисленными нарушениями, что и было отмечено в решении комиссии УФАС. В частности, у ООО «Север» недоставало транспортных средств, необходимых для осуществления пассажирских перевозок по заявленному лоту. Но неправомерно допущенное к участию в конкурсе предприятие продолжает как ни в чем не бывало работать. Мало того, ему оказываются всяческие преференции. К примеру, при покупке нового автобуса ООО «Север» за счет средств областного бюджета возвращалось от 20 до 30 процентов от суммы внесенного им первоначального взноса – в пределах 10 миллионов рублей. Предел достаточно хорош: «Север» сумел приобрести более 40 новых автобусов. По темпам обновления подвижного состава это предприятие даже вышло в лидеры по сравнению как с ПАТП-1, так и с ПАТП-2.

Многое (но не все) прояснила встреча с руководителем ООО «Север» Алексеем Ермохиным. По его словам,

он объединил частных перевозчиков, которых по тем или иным причинам «оттолкнули» парки.

– Я сам был одним из них. Сплотил их вокруг себя. Моих было три машины.

– А остальные – привлеченных перевозчиков?

– Да.

– Все-таки это загадка: как вы сумели объединить частных? Имея всего три машины... Чем-то вы их вдохновили, я так думаю. И потом... вы неплохой лот выиграли.

Тут мой собеседник несколько замялся:

– Ну... это уже дело техники.

Какой именно техники, Ермохин не уточнил. Лишь подпустил тумана:

– В любом бизнесе всегда есть секреты. На то он и бизнес.

После чего добавил:

– Ну... Мы можем к этому разговору вернуться, думаю, где-нибудь в 2016 году. Я вам уже более откровенно обо всем расскажу.

Понятно, о чем речь: уж через 3–4 года «Север» развернется вовсю... Нисколько не сомневаюсь – при такой-то поддержке со стороны властей. Вот только куда деваться от факта, что собственный бизнес Алексея Ермохина поднялся в том числе за счет привлеченных им перевозчиков? Расклад получается такой: все 42 новые машины, приобретенные «Севером» на момент нашего разговора, – собственность «Севера». А машин, которые смогли обновить «сплоченные» под знаменем «Севера» частные перевозчики, – раз-два и обчелся... Очень просто: Ермохин не платит вчерашним товарищам по бизнесу причитающиеся им дотации за обслуживание льготников, так сказать, консолидирует эти средства, а затем направляет на обновление подвижного состава. Правда, обещает:

– Сейчас они мне помогают, а потом я им помогу обновлять технику.

– А если часть из них все-таки не смогут обновить свои автобусы, лишатся бизнеса – что тогда?

– Я их не брошу. В крайнем случае в аренду передам свои машины – с правом выкупа. Кто мне запретил это делать?

Интересно, что руководитель «Севера» абсолютно уверен, что иная линия поведения была просто невозможна: мол, куда деваться, тут или пан, или пропал. Причем Ермохин не сомневается, что подобным образом поступают с привлеченными перевозчиками и ПАТП...

А может, он в чем-то прав?! В неестественных правилах игры, заданных организаторами прошлогоднего конкурса, естественным становится именно такое поведение. Через многое можно переступить, даже через закон. Опереться (не спрашивая их согласия) на плечи бывших товарищей по бизнесу и на их горбу построить собственное благополучие... Пан или пропал... Победителей не судят...

К сожалению, рядовым частным предпринимателям в этой большой игре приходится довольствоваться ролью пешек.

А как себя чувствует в Тюмени «микроавтобусный» бизнес? Об этом читайте в следующем номере.